

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE

A R R E S T

Nr. 158.548 van 9 mei 2006

A. 87.207/G-88

- In zake :
1. **de Naamloze Vennootschap EUROPEAN AIR TRANSPORT,**
 2. **de Naamloze Vennootschap DHL AVIATION,**
 3. **de Naamloze Vennootschap DHL INTERNATIONAL,**

die alle woonplaats hebben gekozen bij
Mr. Philippe MALHERBE en Mr. Dirk LINDEMANS,
advocaten,
Keizerslaan 3
1000 Brussel,

tegen :

het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,
vertegenwoordigd door zijn Regering,

dat woonplaats heeft gekozen bij
Mr. Jacques SAMBON, advocaat,
Wijnheuvelenstraat 227
1030 Brussel.

Tussenkomende partijen:

1. **AHK AIR HONG KONG LIMITED,**
2. **AHK AIR HONG KONG (BELGIUM) NV,**

die beide woonplaats hebben gekozen bij
Mr. Nora WOUTERS, advocaat,
Louizalaan 149/16
1050 Brussel.

**DE ALGEMENE VERGADERING VAN DE AFDELING
ADMINISTRATIE VAN DE RAAD VAN STATE,**

Gezien het op 11 oktober 1999 ingediende verzoekschrift waarbij
de naamloze vennootschap EUROPEAN AIR TRANSPORT, de naamloze
vennootschap DHL AVIATION en de naamloze vennootschap DHL

INTERNATIONAL de nietigverklaring vorderen van "het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering d.d. 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, waarbij de verwerende partij per overvlucht en per periode grenswaarden inzake lawaai wil vaststellen;

Gelet op arrest nr. 84.705 van 17 januari 2000, waarbij de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling wordt afgewezen;

Gelet op de kennisgeving van het arrest aan de partijen;

Gezien het verzoek tot voortzetting van de procedure die de verzoekende partijen op 16 februari 200 hebben ingediend;

Gezien het op 23 februari 2001 ingediende verzoekschrift waarbij AHK AIR HONG KONG LIMITED en AHK AIR HONG KONG (BELGIUM) NV vragen als tussenkomende partijen te mogen optreden;

Gelet op de beschikking van 13 maart 2001, waarbij die tussenkomst wordt toegestaan;

Gezien de memorie van tussenkomst;

Gezien de regelmatig uitgewisselde memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien de laatste memories;

Gezien het verslag van de heer QUINTIN, eerste auditeur-afdelingshoofd bij de Raad van State, opgemaakt op grond van artikel 12 van de algemene procedureregeling;

Gelet op de beschikking van 14 oktober 2005, waarbij de neerlegging van het dossier en het verslag ter griffie wordt gelast;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan de partijen en gezien de laatste memories;

Gelet op de beschikking van 6 februari 2006, waarbij zaak A. 87.207/XIII-1383 onttrokken wordt aan de XIIIe kamer en verwezen wordt naar de algemene vergadering van de afdeling Administratie;

Gelet op de beschikking van 10 februari 2006, waarvan aan de partijen kennis is gegeven en waarbij wordt bepaald dat de zaak voorkomt op de terechtzitting van 7 maart 2006 om 14.00 uur;

Gehoord het verslag van de heer HANOTIAU, kamervoorzitter;

Gehoord de opmerkingen van Mr. Ph. MALHERBE en Mr. T. LEIDGENS, advocaten, die voor de verzoekende partijen verschijnen, en van Mr. J. SAMBON, advocaat, die voor de verwerende partij verschijnt;

Gehoord het eensluidend advies van de heer QUINTIN, eerste auditeur-afdelingshoofd bij de Raad van State;

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

Overwegende dat de volgende feiten aan het geding ten grondslag liggen :

1. Tussen 1990 en 1999 schrijft de verwerende partij 53 maal de voor de nationale luchthaven te Zaventem bevoegde federale ministers aan, met betrekking tot de geluidshinder die op haar grondgebied wordt veroorzaakt door het luchtverkeer van en naar die luchthaven. Er wordt een samenwerkingsakkoord over deze problematiek nagestreefd.

2. De verwerende partij kondigt op 17 juli 1997 de ordonnantie af betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving (Belgisch Staatsblad van 23 oktober 1997).

Artikel 9 van deze ordonnantie bepaalt onder meer dat de Regering elke maatregel treft om, ten eerste, "de geluidshinder van bepaalde bronnen te beperken door de maximale emissie- of immissienormen te bepalen", en om, ten tweede, "aanvaardbare grenswaarden inzake geluidsbronnen vast te stellen, naargelang de oorsprong, hun stedenbouwkundige plaatsaanduiding, hun akoestische

kenmerken en de noodzaak om in het bijzonder de bewoners van gebouwen gelegen in welbepaalde zones te beschermen".

3. In haar advies L. 25.279/8, van 21 november 1996, bij het voorontwerp van voormelde ordonnantie maakt de afdeling wetgeving van de Raad van State de volgende opmerking :

"Zoals blijkt uit artikel 4, 1/, van het ontwerp heeft de ontworpen regeling o.m. betrekking op het 'lucht(...)verkeer' en kan de regering, op grond van artikel 9 van de ontworpen ordonnantie, maatregelen nemen om met betrekking tot dat verkeer de geluidshinder te verminderen of om terzake aanvaardbare drempels van geluidshinder vast te stellen.

Luidens artikel 6, § 1, X, 7/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 behoort de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden tot de gewestelijke bevoegdheid, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal (...)

De vraag rijst bijgevolg of het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest bevoegd is om, met toepassing van de ontworpen ordonnantie, maatregelen te nemen met betrekking tot de geluidshinder die het gevolg is van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal (...).

Overeenkomstig de rechtspraak van het Arbitragehof, moet in een dergelijk geval toepassing worden gemaakt van het evenredigheidsbeginsel, overeenkomstig hetwelk geen enkele overheid bij het voeren van het beleid dat haar is toevertrouwd, zonder dat daartoe een minimum aan redelijke gronden voorhanden is, zo verregaande maatregelen mag treffen dat een andere overheid het buitenmate moeilijk krijgt om het beleid dat haar is toevertrouwd doelmatig te voeren. Bij het vaststellen van de desbetreffende uitvoeringsbesluiten zal de regering met het voornoemde evenredigheidsbeginsel rekening moeten houden".

4. In de loop van september 1997 gaat het Brussels Instituut voor Milieubeheer (B.I.M.) over tot een evaluatie van de nachtelijke geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer in het noordoosten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Op basis van geluidsmetingen te Haren en te Evere, wordt het volgende besloten :

"Het zijn vooral de bewoners van de wijken gelegen in het noordoosten van het Brussels Gewest die gehinderd worden door het geluid van het luchtverkeer van de luchthaven van Zaventem. Verscheidene meetcampagnes hebben reeds op een objectieve manier het belang aangetoond van de wijziging van het geluidsmilieu in de overvlogen wijken. De geluidsniveaus veroorzaakt door het nachtelijk verkeer die op zekere plaatsen als bijzonder zorgwekkend werden ervaren, maakten het onderwerp uit van een specifieke analyse.

De nachtelijke geluidshinder die waargenomen wordt binnen een rustlokaal, waarvan de deuren en vensters gesloten zijn, werd gekwantificeerd. Hieronder werd gebruik gemaakt van bestaande normen en aanbevelingen aangaande deze materie, een aantal hypothesen m.b.t. de geluidsisolering van een woning en door geluidsmaatregelen 'in situ'.

De besluiten van dit rapport zijn dus enkel geldig voor levens- en woonwijzen waarbij men - ook tijdens de zomer - slaapt met alle deuren en ramen gesloten. Dit, op zich, stemt al niet overeen met de levens- en woonstijl

van het grootste deel van de bevolking, en ook niet met de algemene aanbevelingen inzake levenshygiëne.

Op basis van de toegepaste methodologie en de voorgestelde hypothesen kunnen we besluiten dat de geluidsniveaus veroorzaakt door het laag overvliegen van vliegtuigen 30 dB(A) minder hoog ligt binnen een slaapkamer met gesloten deuren en ramen dan buiten.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) geeft als aanbevelingen dat het geluid in een slaapkamer (22u00 tot 7u00) onder de 30 dB(A) moet blijven voor de continu in equivalent geluidsniveau gemeten geluiden en op 45 dB(A) voor de piekmomenten opgemeten in L_{Amax} .

Voor de nachten tijdens de onderzoeksperiode (van 20 mei 1997, 22u00 tot 9 juni 1997, 7u00) en voor de gekozen meetpunten, bereiken de L_{Amax} geluidsniveaus die opgetekend werden tijdens de passages vanuit Zaventem opstijgende vliegtuigen, niveaus die, binnen slaapkamers, regelmatig de door de WGO aanbevolen niveaus overschrijden.

In het meetpunt te Haren, zijn de overschrijdingen t.o.v. de aanbevolen waarden erg talrijk (gemiddeld 17.9 per nacht). Het is duidelijk dat de bewoners van deze zone niet kunnen genieten van een minimum aan kalmte nodig om te rusten, zoals aanbevolen door de WGO. Voor het meetpunt van Evere, blijkt de situatie veel minder kritiek. De waargenomen overschrijdingen zijn er eerder sporadisch (gemiddeld 2.8 overvluchten per nacht).

Volgens de eerste waarnemingen, heeft de van kracht wordende van het KB van 20 mei 1997 (dat het opstijgen en landen van vliegtuigen ingedeeld in Hoofdstuk 2 verbiedt) het aantal passages van vliegtuigen die een hoger geluidsniveau hebben dan aanbevolen, doen teruglopen. Deze waarneming zal eventueel moeten bevestigd worden tijdens komende meetcampagnes".

5.1. Het B.I.M. stelt een nieuw rapport op in november 1997.

Dit verslag onderzoekt het impact van een voorontwerp van besluit inzake de bestrijding van geluidshinder voortkomend van vliegtuigen.

Met het voorontwerp wordt beoogd dat alle Brusselaars, zowel 's nachts als overdag, een geluidskwaliteit genieten die een normale activiteit en nachtrust waarborgt.

Er wordt echter ook uitdrukkelijk vanuit gegaan dat de op te leggen geluidsnormen de voortzetting van luchthavenactiviteiten te Zaventem, het opstijgen of landen van vliegtuigen, evenals het overvliegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten toelaten, en derhalve "realistisch" moeten zijn.

Het naleven van de normen moet er de luchtvaartmaatschappijen tevens toe aanmoedigen beroep te doen op een geheel van complementaire maatregelen, zoals o.m. het gebruik van minder lawaaierige toestellen.

De vooropgestelde grenswaarden worden bepaald vanuit een dubbel objectief : ten eerste, aan de omwonenden een relatieve rust uit het oogpunt van geluid ten gevolge van het luchtverkeer bieden, ten tweede : een maximum aan activiteiten toelaten op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Daarom zijn de ontworpen grenswaarden bepaald op basis van de ter zake geldende aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (W.G.O.).

Die grenswaarden zijn bovendien gedifferentieerd in functie van de afstand van het gebied waarvoor zij gelden, tot de nationale luchthaven.

Het betrokken grondgebied wordt daarom opgedeeld in drie zones, in functie van de afstand ten opzichte van de luchthaven.

De soepelste grenswaarden gelden voor de zone 2, die de plaatsen omvat gelegen binnen 10 kilometer van de luchthaven. Het gebied 1 omvat de plaatsen gelegen op een afstand tussen 10 en 12 kilometer van de luchthaven, en daarvoor gelden strengere normen. Voor het gebied 0, dat de andere plaatsen omvat, gelden de strengste grenswaarden.

De door de W.G.O. vooropgestelde normen worden alleen overgenomen voor het gebied 0. Voor de twee andere zones worden normen ontworpen, die minder streng zijn dan die van de W.G.O.

Op grond van voormelde uitgangspunten worden uiteindelijk de volgende normen voorgesteld :

"	Levt in dB(A)		Lsp vliegtuig in dB(A)	
	dag	nacht	dag	nacht
Gebied 0	80	70	55	45
Gebied 1	90	80	60	50
Gebied 2	100	90	65	55".

De grenswaarden "Levt" worden opgelegd per overvlucht, de waarden "Lsp" gelden per periode (dag en nacht).

5.2. Het rapport gaat vervolgens over tot een grondige analyse van het luchtverkeer op basis van metingen vanuit de twee hoger genoemde meetstations.

Daarna volgt een gedetailleerde studie van de gevolgen van de toepassing van de grenswaarden door middel van simulaties, zowel op de leefkwaliteit als op het luchtverkeer, en een eveneens zeer gedetailleerde evaluatie van de voorgestelde waarden.

Uiteindelijk worden een aantal besluiten getrokken, die hieronder worden samengevat.

Vooreerst wordt erop gewezen dat de normen, ook al zijn ze geïnspireerd door de aanbevelingen van de W.G.O., relatief soepel zijn, en derhalve onvoldoende kunnen lijken. Vooral voor de zone 2 zijn de normen beduidend minder streng dan deze aanvaard door de W.G.O.. Deze vaststelling zou er kunnen op wijzen dat de uitbaters en gebruikers van de luchthaven bevoordeeld worden ten opzichte van de omwonenden, die nog altijd niet kunnen genieten van voldoende rust.

Toch houden de normen een merkelijke verbetering in, in vergelijking met de bestaande toestand.

Voorts wordt vastgesteld, met betrekking tot het impact op het luchtverkeer, dat het aantal vluchten dat getroffen wordt door de ontworpen normen beperkt is. Bovendien zal het respecteren van de normen in de zones waar strengere normen gelden, in het merendeel van de gevallen tot gevolg hebben dat ook de normen in de andere gebieden geëerbiedigd worden.

Ten slotte wordt erop gewezen dat de voorgestelde grenswaarden kunnen beschouwd worden als een eerste stap om aan de meest dringende noden te voldoen, en om de bestaande toestand niet te verergeren. Op middellange en lange termijn zullen wellicht strengere normen noodzakelijk zijn om geleidelijk te komen tot geluidsnormen die beter beantwoorden aan de normen voorgestaan door diverse internationale instanties, zoals de W.G.O. en de Europese Unie.

6. Op 19 maart 1998 wordt aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een ontwerp van besluit voorgelegd ter uitvoering van de ordonnantie van 17 juli 1997.

De door het B.I.M. gehanteerde geluidsnormen worden daarin overgenomen.

In de nota aan de regering wordt gesteld :

"Het ontwerpbesluit dat u wordt voorgelegd, heeft tot doel de geluidshinder door vliegtuigen op het grondgebied van het gewest te beperken. Door haar nabijheid is de luchthaven van Zaventem een van de voornaamste bronnen van geluidsoverlast voor de bewoners in het noordoosten van het Brusselse Gewest.

Er liggen drie beginselen aan het besluit ten grondslag :

- S** het afbakenen van gebieden waarin immissiegrenswaarden worden bepaald;
- S** het bepalen van grenswaarden per overvlucht en per periode;
- S** het scherper stellen van de grenswaarden na een aanpassingsperiode.

Met deze beginselen en wat hiermee dieper wordt nagestreefd wil men zich schikken bij het advies van de Raad van State in verband met de kaderordonnantie. Uiteraard, de Raad van State heeft met zijn advies de aandacht van de Regering getrokken op het feit dat het evenredigheidsbeginsel per se nagekomen moest worden wanneer metingen met betrekking tot de geluidshinder te wijten aan de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal of de spoorweg opgenomen worden.

Dus ligt het in de bedoeling van dit besluit de akoestische leefkwaliteit van de inwoners te verbeteren terwijl de voortzetting van de activiteiten van de luchthaven gewaarborgd wordt".

Omdat geoordeeld wordt dat die normen nog "vrij hoog" zijn, vooral in gebied 2, wordt voorgesteld "om de situatie geleidelijk leefbaarder te maken en met het oog op een goede planning", dat die grenswaarden "na het verstrijken -op een door de regering bepaalde datum- van een periode van aanpassing aan de normen ... van rechtswege zullen worden verminderd ... ten einde de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie ter zake na te leven".

7. Het ontwerp wordt een tweede maal voorgelegd aan de regering op 23 april 1998.

De nota aan de regering bevat thans ook een hoofdstuk "Overleg met de federale overheid". Daarin wordt het volgende gesteld :

"Zoals voorzien werd contact opgenomen met het Kabinet van Minister DAERDEN en de Regie der Luchtwegen.

Deze contacten leverden wat volgt op :

S Eerst wil het Gewest samen met de Federale overheid van Luchtvervoer opbouwend werk verrichten ten opzichte van verantwoorde voorstellen en met redenen omklede tekstwijzigingen aan het besluit vooraleer de BHR het goedkeurt; anderzijds stelt het Gewest voor om een samenwerkingsakkoord te sluiten om de uitvoering van het besluit te kunnen omkaderen. Hierbij wil men ondermeer inschatten of het uitvoerbaar is en met welke weerslag; ook de informatieuitwisseling tussen de Regie der Luchtwegen en het BIM moet worden gewaarborgd en de toekomstige uitbreiding van de luchthaven voorbereid; ten slotte dient men samen te overwegen hoe het luchtverkeer op schaal van het hele land beter verdeeld kan zijn.

S Het DAERDEN-Kabinet en de Regie der Luchtwegen gaan op dit verzoek in en zullen dit bij het Overlegcomité Staat/Gewest indienen (in het raam van de interministeriële conferentie van Vervoer en infrastructuur, voor de gelegenheid uitgebreid tot de Ministers van Leefmilieu), ook al hebben ze de wens uitgedrukt om het ontwerpbesluit van de agenda van de Ministerraad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingetrokken te zien.

Gezien de hoogdringendheid en de omvang van de geluidshinder, gezien er sedert jaren op dit gebied geen enkele vorderingen werden gedaan al toonde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich steeds gewillig om tot een oplossing te komen, wordt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering voorgesteld om enerzijds met de Federale (overheid) beginnen te onderhandelen en anderzijds, het besluit bij een eerste lezing goed te keuren zodat dit dossier op Federaal vlak de kans krijgt om bij dringende noodzaak te worden behandeld".

In het beslissingsvoorstel wordt de regering geadviseerd erop toe te zien dat "de onderhandeling over een samenwerkingsakkoord met de federale overheid op de agenda van de eerstkomende vergadering van het Overlegcomité in het raam van de Interministeriële conferentie over vervoerswezen en infrastructuur zal staan om zo de nagestreefde doelstellingen van dit ontwerpbesluit geleidelijk en op realistische wijze te bereiken".

8. Op 16 juli 1998 wordt het ontwerp een derde maal aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering voorgelegd.

De nota aan de regering licht de stand van zaken als volgt toe :

"Op 30 april 1998 nam de Brusselse Hoofdstedelijke Regering kennis van een voorontwerp van besluit betreffende de bestrijding van de geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer (nota aan de Regering als bijlage 1). Met dit besluit genomen ten uitvoer van de kaderordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving, worden grenswaarden vastgesteld voor de blootstelling aan het lawaai dat het luchtverkeer voortbrengt. In bijlage wordt het voorontwerp van besluit uitvoeriger toegelicht.

Men wijze erop dat de bevoegdheid van het Brusselse Gewest inzake bestrijding van de geluidshinder, van het luchtverkeer inclusief, erkend werd door de Raad van State in zijn advies van 5 december 1996 over het ontwerp van ordonnantie betreffende de strijd tegen de geluidshinder in een stedelijke omgeving. De Raad van State vestigde evenwel de aandacht van de wetgever op het feit dat men bij de uitvoering van deze gewestbevoegdheid het evenredigheidsbeginsel dient te eerbiedigen ten opzichte van de bevoegdheidsuitoefening van de Federale overheid inzake beheer van luchthavens.

De Gewestbevoegdheid tot vaststelling van de blootstellingsnormen werd eveneens uitdrukkelijk aangehaald door het Hof van Beroep in zijn arrest van 24 januari 1997 betreffende de rechtsvordering ingesteld door de omwonenden van de luchthaven tegen de Belgische Staat.

Ook al is het Gewest terzake bevoegd, het dient zijn bevoegdheid voor sommige aspecten van de zaak te delen met de Federale bevoegdheid; het lijkt bijgevolg wenselijk de respectievelijke bevoegdheden vast te leggen in een samenwerkingsakkoord om het voornoemd evenredigheidsbeginsel te kunnen naleven en zo te verzekeren dat de Staat enerzijds en de Gewesten anderzijds hun doelstellingen op harmonieuze wijze kunnen voortzetten.

Op 30 april 1998 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in dit opzicht haar goedkeuring verleend aan de beginselen en doelstellingen van het voorontwerp van besluit en heeft zij de betrokken Ministers ermee belast overleg te plegen met de Federale overheid om een samenwerkingsakkoord te bereiken waarbij aan de gemeenschappelijke middelen en doelstellingen vorm wordt gegeven met het oog op de vermindering van negatieve milieueffecten van het luchtverkeer.

De beslissing van de Regering (bijlage 2) preciseerde dat de Brusselse Ministers gemandateerd zijn op grond van de beginselen en doelstellingen van het voormelde voorontwerp. Bovendien vermeldde de beslissing dat de vorderingsstaat van de besprekingen in het Overlegcomité haar vóór 16 juli 1998 voorgelegd moeten worden.

LAATSTE ONTWIKKELINGEN

Op grond van de beslissing van 30 april 1998 heeft het kabinet van de Minister van Leefmilieu een nota voor het Overlegcomité opgesteld en naar de Minister-Voorzitter overgezonden om deze op de agenda te plaatsen van de Interministeriële Conferentie van Vervoerwezen en Infrastructuur (ICVI) (opgezet in het raam van het overlegcomité). In deze nota drong men erop aan om gezien de termijn, zo snel mogelijk concrete voorstellen ter verbetering van de toestand te bespreken en op kleinere schaal te laten inschatten, met name via een werkgroep belast met de uitwerking van een samenwerkingsakkoord.

Bij brief van 24 juni 1998 heeft de Minister-Voorzitter de Eerste Minister gevraagd zich bij het Overlegcomité te laten inschrijven. Dit laatste vergaderde op 8 juli en stelde vast dat de voorgeschreven procedure niet werd gevolgd : voordat de zaak in Overlegcomité wordt besproken dient dit punt eerst op de agenda van de Interministeriële conferentie te worden geplaatst.

Het Overlegcomité besliste bijgevolg, overeenkomstig de van kracht zijnde procedure, dit punt naar de Interministeriële Conferentie voor Vervoerswezen en Infrastructuur te verwijzen.

Uit de besprekingen van het Overlegcomité is gebleken dat de Federale overheid (Kabinet Daerden), de Raad van State om een met omklede redenen advies (sic) wil vragen, krachtens artikel 32 § 6 van de gewone wet op de hervorming der instellingen van 9 augustus 1980.

Er kan enkel om een dergelijk advies worden gevraagd ingeval van een belangengeschil, wat alvast niet het geval is bij de huidige vorderingsstaat van het dossier. Bovendien moet een dergelijk advies binnen 8 dagen worden gegeven : zo'n termijn lijkt volstrekt ontoereikend om van de Raad van State te verwachten dat hij het besluit inhoudelijk onder de loep neemt en inziet hoe het zal weerslaan rekening houdende met het evenredigheidsbeginsel.

Aangezien zowel het Gewest als de Federale overheid de Raad van State willen raadplegen voor meer rechtszekerheid bij de uitwerking van een samenwerkingsakkoord en dat de Regering reeds op 30 april 1998 de beginselen en doelstellingen van het besluit heeft goedgekeurd wordt de Regering voorgesteld het voorontwerp van besluit bij een eerste lezing goed te keuren en het bij de Raad van State voor advies in te dienen. Dit neemt niet weg dat niettegenstaande deze adviesaanvraag, het besluit bij tweede lezing formeel kan worden aangenomen, of vervangen door de invoeging van de beginselen en doelstellingen van het besluit in het raam van een samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de twee andere Gewesten.

Met andere woorden, deze beslissing wil aan de eisen van het Gewest een wettelijke grondslag verlenen in het raam van de onderhandelingen over het samenwerkingsakkoord, zeker zijn dat het evenredigheidsbeginsel nageleefd wordt en een antwoord bieden op de juridische vragen die de Federale overheid zou kunnen stellen.

BESLISSINGSVOORSTEL

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- S** keurt het voorontwerp betreffende de bestrijding van de geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer goed;
- belast de Minister van Leefmilieu ermee de Raad van State te vragen binnen een maand advies uit te brengen over dit voorontwerp overeenkomstig artikel 84, eerste lid, 1/ van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;
 - zal op basis van het advies van de Raad van State nazien of het evenredigheidsbeginsel in het ontwerpbesluit wordt nageleefd;
 - belast de Minister van Leefmilieu met de verdere afhandeling van deze beslissing".

9. De afdeling wetgeving van de Raad van State brengt op 20 april 1999 advies uit over het voorontwerp.

Zij herhaalt onder meer haar beschouwingen met betrekking tot het evenredigheidsbeginsel geformuleerd in haar advies over de ordonnantie van 17 juli 1997, en voegt daar het volgende aan toe :

"Uit aan de Raad van State meegedeelde stukken blijkt dat de regering in elk geval aandacht heeft gehad voor de problematiek inzake de toepassing van het bedoelde evenredigheidsbeginsel. Uit die stukken blijkt met name dat de regering het ontwerpbesluit aan het Overlegcomité heeft meegedeeld en dat zij, geleid op de maatregelen die door de federale overheid zouden moeten worden getroffen ter inachtneming van de ontworpen grenswaarden, heeft voorgesteld om terzake een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten te sluiten 'waardoor de naleving van ... (het door de Raad van State bedoelde) evenredigheidsbeginsel kan worden gewaarborgd, evenals een

harmonieuze verwezenlijking van de respectieve doelstellingen van de Staat en de Gewesten'. De zaak werd daarna aanhangig gemaakt bij de Interministeriële Conferentie voor vervoer en infrastructuur en verwezen naar een werkgroep. Volgens de gemachtigde van de regering is die werkgroep tot op heden evenwel niet samengekomen.

Bij gebreke van inzicht in de concrete feitelijke context, is het de Raad van State echter niet mogelijk zich uit te spreken over de vraag of de ontworpen maatregelen al dan niet binnen de grenzen blijven die het evenredigheidsbeginsel aan de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheid t.a.v. de luchthaven Brussel-Nationaal stelt".

10. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering neemt op 27 mei 1999 het ontwerp aan en kondigt het bestreden besluit af.

De daaraan voorafgaande nota aan de regering bevat de volgende toelichting :

"Op 16 juli 1998 keurde de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het voormelde ontwerpbesluit goed en besliste ze de afdeling wetgeving van de Raad van State te vragen binnen een maand advies uit te brengen met toepassing van artikel 34, eerste lid, 1/, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Raad van State heeft zijn advies uitgebracht op 20.04.99. Er werd met spanning uitgekeken naar dit advies, aangezien er betwisting bestaat over de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de ontworpen normen vast te stellen.

Het advies van de Raad van State kan als volgt worden samengevat. Enerzijds buigt het zich over de vraag of het Brussels Gewest bevoegd is om de ontworpen normen op te stellen. Anderzijds formuleert het opmerkingen over de vorm van de wettekst zelf.

Wat de bevoegdheid betreft, merkt de Raad van State op dat het besluit rechtsgrond vindt in artikel 9 van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen de geluidshinder in een stedelijke omgeving.

Wat het luchtverkeer en de wisselwerking tussen de gewestelijke en de federale bevoegdheid inzake het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal betreft, verwijst de Raad van State naar zijn advies van 21 november 1996 betreffende de ontwerpordonnantie van 17 juli 1997. Overeenkomstig de rechtspraak van het Arbitragehof moet in een dergelijk geval toepassing worden gemaakt van het evenredigheidsbeginsel overeenkomstig hetwelk geen enkele overheid bij het voeren van haar beleid zo verregaande maatregelen mag nemen dat een andere overheid het buitenmate moeilijk krijgt om het beleid dat haar is toevertrouwd doelmatig te voeren. De Raad van State erkent dus de bevoegdheid van het Gewest inzake de vaststelling van immissienormen.

Volgens de Raad van State blijkt uit de hem meegedeelde stukken dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering rekening heeft gehouden met het evenredigheidsbeginsel. Uit die stukken blijkt met name dat de regering het ontwerpbesluit aan het overlegcomité heeft meegedeeld en de zaak bij de Interministeriële Conferentie voor Vervoer en Infrastructuur aanhangig heeft gemaakt en dat de regering heeft voorgesteld om terzake een samenwerkingsakkoord te sluiten waardoor de naleving van het evenredigheidsbeginsel kan worden gewaarborgd.

Ten slotte vindt de Raad van State dat hij zich niet kan uitspreken over de vraag of de ontworpen maatregelen al dan niet binnen de grenzen blijven die het evenredigheidsbeginsel aan de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheid ten aanzien van de luchthaven Brussel-Nationaal stelt. Hiervoor is immers geen

onderzoek van de rechtstoestand vereist, maar een concreet onderzoek van de praktische maatregelen die moeten worden genomen.

Kortom: de Raad van State erkent dat het Gewest voldoende rechtsgrond heeft om immissienormen vast te stellen, voor zover het Gewest bij de uitoefening van die bevoegdheid de federale bevoegdheid inzake het beheer van de luchthaven niet in het gedrang brengt.

De gebiedsbepaling (die rekening houdt met de vluchtroutes), de gekozen normen (die op redelijke wijze werden vastgesteld op basis van de geluidsniveaus die nu worden gemeten) en de progressieve invoering ervan waarborgen de naleving van het evenredigheidsbeginsel.

De Raad van State heeft ten slotte de tekst zelf onderzocht en enkele loutere vormwijzigingen voorgesteld, welke alle werden gevolgd.

Naast de goedkeuring van het besluit en de beslissing om de tekst voor te leggen aan de afdeling wetgeving, werd bij de eerste lezing ook beslist dat een definitieve beslissing zou worden genomen op basis van het advies van de Raad van State (onderzoek betreffende de naleving van het evenredigheidsbeginsel) en op basis van de onderhandelingen met de federale regering om ter zake een samenwerkingsakkoord te sluiten.

Wat het eerste punt betreft, kan worden vastgesteld dat de Raad van State van ambtswege geen schending van het evenredigheidsbeginsel heeft vastgesteld. Men kan zelfs stellen dat de opmerking betreffende de inspanningen van het Brussels Gewest om het evenredigheidsbeginsel na te leven en het onderzoek van de gegrondheid van de tekst het tegendeel bewijzen.

Wat het tweede punt betreft, moet worden gepreciseerd dat ingevolge de vergadering van het overlegcomité van 8 juli 1998 het dossier 'vliegtuiglawaai' naar de Interministeriële Conferentie voor Vervoer en Infrastructuur van 30 september 1998 werd verwezen. Die had beslist om binnen een maand een werkgroep bijeen te roepen die zou onderzoeken of er een samenwerkingsakkoord kon worden opgesteld teneinde een harmonieuze verwezenlijking van de respectieve doelstellingen van de Staat en de Gewesten te waarborgen. Die werkgroep moest voor het einde van het jaar (1998) een eerste verslag uitbrengen om de gewestregeringen op de hoogte te brengen van de voortgang van de werkzaamheden.

Tot op heden is die werkgroep echter nog steeds niet bijeengeroepen door de federale minister van Vervoer, zodat de zaak momenteel in het slop zit. De aanneming van dit besluit zou evenwel het proces terug op gang kunnen brengen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meer slagkracht tijdens de onderhandelingen geven.

In het licht van deze toelichting wordt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering voorgesteld het besluit bij een tweede lezing goed te keuren, waarbij wordt gepreciseerd dat het besluit geleidelijk en in overleg met de federale overheid zal worden toegepast. Teneinde de nodige tijd uit te trekken voor het afronden van die onderhandelingen, zullen de normen pas vanaf 1 januari 2000 in werking treden (art. 6).

VOORGESTELDE BESLISSING

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering hecht haar goedkeuring aan het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer.

Ze bevestigt dat ze het besluit geleidelijk wil toepassen in overleg met de federale overheid. Dit overleg zal concrete vorm krijgen via een samenwerkingsakkoord dat de naleving van de normen vanaf 1 januari 2000 moet waarborgen.

Ze belast de Minister van Leefmilieu met de uitvoering van het besluit".

11. Het bestreden besluit luidt als volgt :

"Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

- 1/ Equivalent geluidsdrukkniveau, of $L_{\text{aeq}, T}$: het geluidsdrukkniveau, uitgedrukt in dB(A), dat wordt verondersteld dezelfde geluidsbelasting te veroorzaken als een fluctuerend geluid gedurende de meetduur T zoals bepaald in artikel 1, 2/, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 juli 1998 tot vaststelling van de controlemethode en omstandigheden voor geluidsmetingen;
- 2/ Gebeurtenis : de overvlucht van een vliegtuig waarbij een geluidsniveau van meer dan 70 dB(A) wordt geproduceerd, gemeten in $L_{\text{aeq}, 1\text{sec}}$;
- 3/ t : de meetduur die overeenstemt met de duur van de gebeurtenis, verlengd met de 10 seconden onmiddellijk vóór en na de bewuste gebeurtenis;
- 4/ Sound Exposure Level (SEL) : het niveau van blootstelling aan geluid uitgedrukt in dB(A), berekend met de volgende formule :
- $\text{SEL} : L_{\text{aeq}, t} + 10 \times \log_{10} t / 1\text{sec}$;
- 5/ L_{evt} : de SEL voor een bepaalde gebeurtenis;
- 6/ $L_{\text{sp vliegtuig}}$: het equivalent geluidsdrukkniveau voor het door vliegtuigen voortgebracht geluid dat zich onderscheidt van het omgevingsgeluid en dat voor een bepaalde waarnemingsperiode wordt berekend;
- 7/ Gebied 2 : het gebied in het noordoosten tussen de gewestgrens en de cirkelboog met als centrum het punt met de coördinaten 50/54.2' N - 004/32.4' O en een straal van 10.000 meter;
- 8/ Gebied 1 : het gebied gelegen in het noordoosten tussen de gewestgrens, de grens van gebied 2 en de cirkelboog met als centrum het punt met de coördinaten 50/54.2' N - 004/32.4' O en een straal van 12.000 meter;
- 9/ Gebied 0 : het gebied dat buiten de gebieden 1 en 2 valt;
- 10/ Dag : waarnemingsperiode tussen 07 u. en 23 u. (plaatselijke tijd);
- 11/ Nacht : waarnemingsperiode tussen 23 u. en 07 u. (plaatselijke tijd).

Grenswaarden

Art. 2. Ongeacht de weersomstandigheden mogen de niveaus L_{evt} en $L_{\text{sp vliegtuig}}$ de volgende waarden niet overschrijden :

	L_{evt} in dB(A)		$L_{\text{sp vliegtuig}}$ in dB(A)	
	dag	nacht	dag	nacht
Gebied 0	80	70	55	45
Gebied 1	90	80	60	50
Gebied 2	100	90	65	55

Meetvoorwaarden

(...)

Aanpassing van de grenswaarden

Art. 5. Op het einde van een door de Regering vastgestelde aanpassingsperiode worden de grenswaarden per overvlucht en per periode automatisch en van rechtswege in overeenstemming gebracht met de volgende tabel :

	L _{evt} in dB(A)		L _{sp} vliegtuig in dB(A)	
	dag	nacht	dag	nacht
Gebied 0	75	70	55	45
Gebied 1	85	75	55	45
Gebied 2	90	80	60	50

Overgangsbepaling

Art. 6. De in artikel 2 vastgestelde normen zijn van toepassing vanaf 1 januari 2000";

Overwegende dat de verwerende partij in haar laatste memorie afziet van de excepties van niet-ontvankelijkheid die ze in haar memorie van antwoord uiteengezet had;

Overwegende dat de verzoekende partijen een eerste middel ontlenen "aan schending van de artikelen 39 en 134 van de Grondwet, van de artikelen 6, § 1, II, tweede lid, 1°, en 78 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, van de artikelen 4 en 38 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, van artikel 9 van de ordonnantie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving, alsook aan onbevoegdheid van de steller van de handeling:

Doordat in het bestreden besluit 'wat het niveau van de hinder betreft, niet te overschrijden grenzen worden bepaald' voor een specifieke categorie producten, namelijk vliegtuigen.

Doordat bij het besluit daartoe weliswaar maximale geluidsniveaus aan de grond (immissienormen) worden bepaald, maar zulks geenszins wegneemt dat bij het besluit aldus productnormen worden vastgesteld;

Doordat immissienormen neerkomen op productnormen wanneer bepaalde producten, ongeacht de weersgesteldheden waarin de regeling van toepassing is, niet aan de immissienormen kunnen voldoen;

Doordat zulks het geval is met het bestreden besluit, aangezien op zijn minst bepaalde vliegtuigtypes, ongeacht de weersgesteldheid en de overige omstandigheden, niet kunnen voldoen aan de maximale geluidsniveaus die daarin vermeld zijn;

En doordat, gesteld zelfs dat bij het besluit geen productnormen worden vastgesteld, het besluit niettemin tot gevolg zou hebben dat het voor bepaalde, of zelfs voor een groot aantal vliegtuigtypes verboden zou zijn om te landen op of op te stijgen vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal;

En doordat het besluit aldus een werking zou hebben die gelijkstaat aan het vaststellen van productnormen, aangezien het gebruik van bepaalde producten daarbij in de praktijk verboden zou worden;

Terwijl, eerste onderdeel, krachtens artikel 6, § 1, II, tweede lid, 1/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, de federale overheid bevoegd is voor het vaststellen van productnormen;

En de gemeenschappen en de gewesten bijgevolg geen productnormen mogen vaststellen;

En ze overigens hun eigen bevoegdheden niet op zulk een wijze mogen uitoefenen dat het voor de federale overheid onmogelijk of overdreven moeilijk zou zijn om een efficiënt beleid inzake het vaststellen van productnormen te voeren;

En terwijl, tweede onderdeel, de ordonnantie van 17 juli 1997, inzonderheid artikel 9 ervan, dat in principe de rechtsgrond van het bestreden besluit vormt, de Brusselse Hoofdstedelijke Regering niet machtigt en niet aldus geïnterpreteerd mag worden dat ze de Brusselse Hoofdstedelijke Regering machtigt om productnormen vast te stellen of maatregelen te nemen die het voor de federale overheid onmogelijk of overdreven moeilijk maken om een efficiënt beleid inzake het vaststellen van productnormen te voeren;

Waaruit volgt dat, wat beide onderdelen samen betreft, door te voorzien in maximale geluidsniveaus die, in de omstandigheden waarin het besluit dient te worden toegepast, niet kunnen worden nageleefd door bepaalde, of zelfs een groot aantal vliegtuigtypes, het besluit een schending inhoudt van alle bepalingen waarnaar in het middel verwezen wordt en aangenomen is door een overheid die daarvoor onbevoegd was";

Overwegende dat de verzoekende partijen er in hun memorie van wederantwoord op wijzen dat het bestreden besluit ertoe strekt het opstijgen van en het landen op de luchthaven Brussel-Nationaal onmogelijk te maken voor bepaalde types vliegtuigen, dat "de federale overheid geen productnormen voor vliegtuigen kan uitvaardigen zonder rekening te houden met het opstijgen van en het landen op de luchthaven Brussel-Nationaal en het vliegen boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat zulks impliceert" en dat "de bestreden handeling het dan ook praktisch onmogelijk maakt om productnormen uit te vaardigen voor het op de markt brengen van vliegtuigen die minder streng en dus realistischer zouden zijn dan de vastgestelde normen";

Overwegende dat de verzoekende partijen in hun laatste memorie betogen dat het bestreden besluit tot gevolg heeft dat het gebruik en, bijgevolg, het op de markt brengen van vliegtuigen die aan de door de bevoegde overheden vastgestelde productnormen voldoen, verboden zou zijn;

Overwegende dat, wat het eerste onderdeel betreft, luidens de arresten 4/95 en 6 tot 10/95 van het Arbitragehof productnormen "met name (bepalen) welk niveau van verontreiniging of hinder niet mag worden overschreden in de samenstelling of bij de emissies van een product, en specificaties (kunnen) bevatten over de eigenschappen, de beproevingsmethoden, het verpakken, het

merken en het etiketteren van producten”; dat het gaat om normen waaraan de producten moeten voldoen wanneer ze op de markt worden gebracht;

Overwegende dat bij het bestreden besluit geen enkele aldus omschreven productnorm wordt vastgesteld; dat daarbij geen normen worden vastgesteld waaraan producten, namelijk vliegtuigen, zouden moeten voldoen voordat ze op de markt worden gebracht; dat bij het besluit alleen wordt opgelegd dat het vliegen met zulke toestellen geen overschrijding mag meebrengen van bepaalde geluidsnormen aan de grond wanneer die toestellen op bepaalde tijdstippen over bepaalde gebieden vliegen.

Overwegende dat de federale bevoegdheid inzake productnormen niet het vaststellen omvat van regels voor het gebruik van producten zodra die op de markt zijn gebracht, zodat onder meer bepalingen ter bestrijding van geluidshinder die gelden voor het op de markt brengen van luchtvaartuigen, productnormen zijn, maar zulks niet geldt voor bepalingen ter bestrijding van geluidshinder die tot doel hebben alleen het vliegen met luchtvaartuigen te regelen;

Overwegende dat, wat het tweede onderdeel van het middel betreft, zelfs in de veronderstelling dat het bestreden besluit tot gevolg zou hebben dat het onmogelijk wordt om op bepaalde tijdstippen en in bepaalde omstandigheden met bepaalde vliegtuigen over bepaalde gebieden te vliegen, de verzoekende partijen niet uitleggen in welk opzicht die eventuele omstandigheid het voor de federale Staat onmogelijk of overdreven moeilijk zou maken om zijn bevoegdheid inzake productnormen uit te oefenen.

Overwegende dat het evenredigheidsbeginsel niet impliceert dat de overheid die bevoegd is voor leefmilieu geen enkele maatregel zou kunnen nemen die aan de federale bevoegdheid op het stuk van productnormen raakt; dat het alleen tot gevolg heeft dat voorkomen wordt dat een overheid voorschriften ter bescherming van het leefmilieu aanneemt die zodanige gevolgen hebben voor de bevoegdheid die uitgeoefend wordt door een overheid die tot een ander bevoegdheidsniveau behoort dat die voorschriften die overheid zouden beletten een efficiënt beleid inzake productnormen te voeren;

Overwegende dat geen enkel onderdeel van het middel gegrond is;

Overwegende dat de verzoekende partijen een tweede middel ontleen aan schending van de artikelen 39 en 134 van de Grondwet, van artikel 6, § 1, X, artikel 6, § 4, 3/, en artikel 78 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, van de artikelen 4 en 38 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen en van artikel 9 van de ordonnantie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving, alsook aan onbevoegdheid van de steller van de handeling:

" - Doordat in het gelaakte besluit 'beperkingen opgelegd worden wat betreft de niet te overschrijden geluidsniveaus' door vliegtuigen; dat die beperkingen betrekking hebben op het opstijgen van en het landen op de luchthaven Brussel-Nationaal;

Doordat het bestreden besluit aldus eigenlijk het vervoer regelt en technische voorschriften opstelt inzake de vervoermiddelen, alsook de exploitatie regelt van de luchthaven Brussel-Nationaal;

En doordat, gesteld dat het besluit die aangelegenheden niet regelt, het toch tot gevolg zou hebben dat het bepaalde, zelfs een groot aantal specifieke vliegtuigen verbiedt om op de luchthaven Brussel-Nationaal te landen en/of er op te stijgen;

Terwijl, eerste onderdeel, krachtens artikel 6, § 1, X, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, de gewesten niet bevoegd zijn voor luchtvervoer, en terwijl krachtens artikel 6, § 1, X, 7/, van die wet, de federale overheid als enige bevoegd is om maatregelen te treffen met betrekking tot de uitrusting en de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal;

Doordat het feit dat de Regeringen bij die aangelegenheid betrokken worden krachtens artikel 6, § 3, 6/, en § 4, 3/ en 4/, er niet aan in de weg staat dat de regeling van die aangelegenheden tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort;

Doordat de gewesten en de gemeenschappen hun eigen bevoegdheden overigens niet zodanig mogen uitoefenen dat zij het daarmee voor de federale overheid onmogelijk of overdreven moeilijk maken om een doeltreffend beleid te voeren in de voornoemde aangelegenheden;

En terwijl, tweede onderdeel, de ordonnantie van 17 juli 1997, en meer in het bijzonder artikel 9 ervan, dat in beginsel de rechtsgrond is van het bestreden besluit, geen machtiging verleent en ook niet geacht mag worden machtiging te verlenen aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de voornoemde aangelegenheden te regelen of om maatregelen te treffen die het voor de federale overheid onmogelijk, of overdreven moeilijk maken om een doeltreffend beleid te voeren in die aangelegenheden;

Waaruit volgt dat, wat beide onderdelen samen betreft, door te voorzien in maximale geluidsniveaus die, in de omstandigheden waarin het besluit dient te worden toegepast, niet kunnen worden nageleefd door bepaalde, of zelfs een groot aantal vliegtuigtypes bij het opstijgen van en het landen op de luchthaven Brussel-Nationaal, het besluit een schending inhoudt van alle bepalingen waarnaar in het middel verwezen wordt en aangenomen is door een overheid die daarvoor onbevoegd was";

Overwegende dat de verzoekende partijen in hun memorie van wederantwoord onderstrepen dat "het luchtverkeer van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal (...) de enige bestaansreden van het besluit is" en dat het besluit "erop gericht is en ertoe strekt het luchtverkeer en dergelijke te regelen door middel van geluidsimmissienormen";

Overwegende dat krachtens artikel 6, § 1, II, 1/, de gewesten bevoegd zijn inzake de bescherming van het leefmilieu en dat in die bepaling expliciet wordt gesteld dat die aangelegenheid onder andere "de strijd tegen de geluidshinder" omvat; dat uit de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 blijkt dat de gewestelijke bevoegdheid de aangelegenheden omvat die geregeld worden door de wet van 18 juli 1973 betreffende de bestrijding van de geluidshinder, met inbegrip van het geluid voortgebracht door vliegtuigen; dat zulks inhoudt dat de gewestelijke overheden onder andere het gebruik van toestellen die bepaalde soorten lawaai veroorzaken of kunnen veroorzaken kunnen regelen of verbieden (art. 1, 3/, wet van 18 juli 1973);

Overwegende dat nog steeds tot de federale bevoegdheden behoren inzonderheid, enerzijds, de uitrusting en de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal (artikel 6, § 1, X, 7/ van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) en, anderzijds, het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen (artikel 6, §4, 3/ van dezelfde wet);

Overwegende dat het gelaakte besluit noch de uitrusting, noch de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal regelt, temeer daar de bepalingen ervan geen verband houden met het opstijgen van of het landen op deze luchthaven, aangezien het betrekking heeft op alle overvluchten van vliegtuigen; dat het ook geen technische voorschriften vastlegt voor het vervoer, temeer daar de strijd tegen het lawaai dat verband houdt met de overvlucht van vliegtuigen, niet vermeld wordt in de opsomming van de federale bevoegdheden inzake vervoer, welke opsomming gegeven is tijdens de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1988;

Overwegende dat het bestreden besluit geluidsimmissienormen vastlegt, dat wil zeggen normen betreffende het geluid zoals dat op de grond wordt waargenomen; dat die normen geen betrekking hebben op het opstijgen van of het landen op de luchthaven, maar, algemeen gesproken, op de bescherming van de bevolking tegen de lawaaihinder veroorzaakt door vluchten boven het Brussels

Hoofdstedelijk Gewest; dat de toepassing van het bestreden besluit de operatoren weliswaar kan brengen tot een gedrag waarbij met de belangen van derden meer rekening wordt gehouden, maar dat daaruit niet zomaar kan worden afgeleid dat bij het bestreden besluit regels inzake vliegverkeer of exploitatie van de luchthaven worden vastgelegd;

Overwegende dat de verzoekende partijen niet het bewijs leveren dat de toepassing van het gelaakte besluit de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal onmogelijk of overdreven moeilijk zou maken en, in het bijzonder, hun bewering niet staven volgens welke door die maatregel de meeste gangbare modellen van vliegtuigen niet meer zouden mogen landen op of opstijgen van de luchthaven Brussel-Nationaal of die vliegbewegingen overdreven bemoeilijkt zouden worden (memorie van wederantwoord, blz. 37); dat aldus uit het verzoekschrift tot nietigverklaring zelf (blz. 10, § 14) blijkt dat voor een significant percentage van vliegbewegingen de geluidsnormen in acht genomen worden; dat de verzoekende partijen in hun memorie van wederantwoord (blz. 26) toegeven dat er manoeuvreerruimte bestaat, ook al stellen zij dat die ruimte tot de bevoegdheid van de federale en de gewestelijke overheden behoort, maar niet tot de bemoeienis van de luchtvaartmaatschappijen; dat ze in hun laatste memorie "benadrukken dat ze niet beweren dat het onmogelijk is de geluidsnormen vastgesteld bij het besluit van 27 mei 1995 NIET te overschrijden; (dat) wat zij beweren, is dat het onmogelijk is om ze NOOIT te overschrijden en om te weten of en wanneer een vliegtuig ze zal overschrijden";

Overwegende dat de verzoekende partijen niet het bewijs leveren dat de uitoefening door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van zijn bevoegdheden tot gevolg heeft dat het voor de federale overheid "onmogelijk of overdreven moeilijk" zou zijn om haar eigen bevoegdheden waarnaar in het middel wordt verwezen uit te oefenen;

Overwegende dat geen enkel onderdeel van het middel gegrond is;

Overwegende dat de verzoekende partijen een derde middel ontleen aan schending van verordening (EEG) nr. 2408/92 van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes en meer in het bijzonder van de artikelen 3 (1), 8 (2) en 9 ervan, van bijlage 11, I, hoofdstuk VI, 2, van het besluit van het gemengd Comité van de EER nr 7/94 van 21 maart 1994 tot wijziging van het protocol nr. 47

en sommige bijlagen bij de EER-overeenkomst (besluit van de raad en van de commissie van 13 december 1993), en van het algemeen evenredigheidsbeginsel :

- Doordat het bestreden besluit tot gevolg heeft dat het de uitoefening van vervoersrechten onmogelijk of op zijn minst zeer moeilijk maakt, zowel binnen de Europese Economische Ruimte, als daarbuiten en het verbod oplegt om gebruik te maken van vliegtuigen die voldoen aan de criteria van de hoofdstukken 2 en 3 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago en die toegestaan zijn door richtlijn 92/14/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 maart 1992;
- Terwijl de vrije uitoefening van regelmatige diensten en aanwending van charters binnen de Europese Unie gewaarborgd wordt door verordening nr. 2408/92 van de raad van de Europese Gemeenschappen, waarvan het toepassingsgebied krachtens bijlage 11, I, hoofdstuk VI, 2, van het voornoemde besluit nr. 7/94 van het gemengd comité van de Europese Economische Ruimte van 21 maart 1994, verruimd is tot Europese Economische Ruimte; dat de mogelijkheid geboden door artikel 8 (2) van de verordening om de uitoefening van de vervoersrechten te verbinden aan gewestelijke regels inzake leefmilieu, de draagwijdte van het algemene beginsel van vrijheid van dienstverlening vastgelegd in artikel 3 (1) niet aanzienlijk vermag in te perken en er ook niet aan in de weg kan staan dat de Europese richtlijnen inzake vliegtuiglawaai worden toegepast, welke richtlijnen het gebruik van vliegtuigen toestaan die voldoen aan de criteria van hoofdstuk 3 zonder beperking in de tijd en van vliegtuigen die voldoen aan de criteria van hoofdstuk 2 tot 1 april 2002;
- Waaruit volgt dat, door ervoor te zorgen dat de verzoekende partijen hun vervoersrecht zowel binnen de Europese Economische Ruimte, als daarbuiten niet of op zijn minst zeer moeilijk kunnen uitoefenen, het bestreden besluit een schending inhoudt van de in het middel genoemde bepalingen en beginselen";

Overwegende dat zij benadrukken dat verordening nr. 2408/92 "voor de luchtvaartmaatschappijen die in de Europese Unie gevestigd zijn een waarborg inhoudt wat betreft de toekenning van vervoersrechten" en dat deze een Lidstaat enkel machtigt om de uitoefening van die rechten te beperken in geval van ernstige problemen inzake leefmilieu; dat dit volgens hen niet het geval is met het bestreden besluit dat "zonder voorafgaande kennisgeving en zonder dat er sprake is van bijzondere omstandigheden consequenties heeft voor het merendeel van de vluchten die vertrekken van op de belangrijkste luchthaven van een Lidstaat van de Europese Unie"; dat zij verwijzen naar een beslissing van de Europese Commissie met betrekking tot de Zweedse luchthaven van Karlstad;

Overwegende dat artikel 3, lid 1, van verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes bepaalt dat "met inachtneming van deze verordening (...) door de betrokken Lid-Staat (Lid-Staten) aan communautaire luchtvaartmaatschappijen (wordt) toegestaan om

vervoersrechten op routes in de Gemeenschap uit te oefenen"; dat in artikel 8, lid 2, van dezelfde verordening evenwel wordt gesteld dat de uitoefening van vervoersrechten onderworpen is aan de bekendgemaakte communautaire, nationale, regionale of plaatselijke voorschriften betreffende de veiligheid, de bescherming van het milieu en de toewijzing van "slots" ";

Overwegende dat het bestreden besluit, door het opleggen van bepaalde geluidsnormen aan de grond die moeten worden nageleefd tijdens het overvliegen van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op bepaalde uren en plaatsen, er niet aan in de weg staat dat de vliegtuigen van de verzoekende partijen de luchthaven Brussel-Nationaal aandoen zonder schending van richtlijn 92/14/EG, die in het middel wordt aangevoerd; dat het besluit geen soortgelijke normen bevat als die welke de Commissie heeft veroordeeld in haar beschikking nr. 98/523/EG van 22 juli 1998, namelijk het beperken, buiten de tijdspanne waarin het verbod op nachtvluchten geldt, van de uitoefening van vervoersrechten op luchtroutes tussen de nieuwe luchthaven van Karlstad en andere communautaire luchthavens door vliegtuigen die niet voldoen aan de vereisten van boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 3, van bijlage 16 bij het verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart; dat de beschikking van de Commissie daarentegen de volgende passages bevat:

- " 1) Deze beschikking heeft betrekking op bepaalde met geluidsoverlast verband houdende beperkingen die van invloed zijn op de toegang van luchtvaartmaatschappijen tot de nieuwe luchthaven van Karlstad in Zweden (...).
- 4) Op grond van de Zweedse milieubeschermingswet was voor de bouw en exploitatie van de nieuwe luchthaven van Karlstad een milieuvergunning nodig, die op 15 november 1994 verleend werd (...) en (...) de volgende voorwaarden omvat ter beperking van het vliegtuiglawaai rond de luchthaven:
- geregelde luchtdiensten mogen niet worden uitgevoerd met vliegtuigen die niet voldoen aan de eisen van boekdeel 1, deel 2, hoofdstuk 3, van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (hierna de "vliegtuigen van hoofdstuk 3" genoemd) (...).
- 5) Het besluit omvat nog meer elementen die bedoeld zijn om de geluidssituatie rond de nieuwe luchthaven van Karlstad te verbeteren, zonder dat daarbij onderscheid wordt gemaakt tussen vliegtuigen van hoofdstuk 2 en van hoofdstuk 3. De toegestane geluidsniveaus mogen in totaal niet de niveaus overschrijden die staan aangegeven in de vergunningsaanvraag voor het jaar 2000 van de luchthaven en ten minste 90 % van alle vliegtuigen die lager dan 700 m vliegen maar niet buiten de geografische grenzen, die staan aangegeven in de twee bijlagen bij de vergunning komen. Bovendien worden ten behoeve van de huizen van vaste bewoners in de omgeving van de luchthaven, die herhaaldelijk worden blootgesteld aan geluidsniveaus van meer dan 80 dB(A) lawaaibestrijdingsmaatregelen getroffen, om ervoor te zorgen dat het

geluidsniveau niet boven de 45 dB(A) komt, mits de uitvoering van deze maatregelen economisch haalbaar is (...).

(38) Hoewel Richtlijn 92/14/EEG als een op volledige harmonisatie gerichte maatregel de lidstaten de verplichting oplegt toe te staan dat vliegtuigen die voldoen aan de eisen van artikel 2, lid 1, onder b), daarvan tot 1 april 2002 in bedrijf blijven, bevat het echter geen nadere voorschriften waaraan een dergelijke toestemming en bijgevolg ook eventuele beperkingen daarop moeten voldoen. Bijgevolg kunnen de lidstaten bepaalde beperkende operationele maatregelen toepassen, mits deze maatregelen in overeenstemming zijn met de bepalingen en procedures van Verordening (EEG) nr. 2408/92 en, in het onderhavige geval, beantwoorden aan de principes aan de hand waarvan artikel 8, lid 2, van die verordening moet worden geïnterpreteerd, zoals vermeld in de punten 23 en 24.

(39) In dit verband merkt de Commissie op dat het besluit van de Zweedse autoriteiten van 15 november 1994 voor de nieuwe luchthaven van Karlstad tevens voorziet in een verbod op nachtvluchten voor vliegtuigen van hoofdstuk 2 tussen 22.00 en 07.00 uur. Dit verbod kan worden beschouwd als een beperkende operationele maatregel zoals hierboven bedoeld en wordt dus niet uitgesloten door de richtlijn. Bovendien kan dit verbod op nachtvluchten, voorzover het bedoeld is om de bevolking tijdens de normale nachtrust te beschermen tegen de hogere geluidsemissie van vliegtuigen van hoofdstuk 2, vergeleken met vliegtuigen van hoofdstuk 3, als verenigbaar met de beginselen van noodzakelijkheid en evenredigheid, zoals vermeld in punt 24, worden beschouwd";

Overwegende dat de verzoekende partijen in hun laatste memorie verwijzen naar richtlijn 2002/30/EG alsook "op algemene wijze naar de wetgeving die door de Internationale Organisatie van de Burgerlijke Luchtvaart, afgekort als 'ICAO', de Europese Unie en de Federale Staat is uitgevaardigd na de neerlegging op de griffie van uw Raad van de memories van de partijen";

Overwegende dat in dat verband de wettigheid van het bestreden besluit moet worden beoordeeld op de dag waarop het is uitgevaardigd en niet in het licht van nieuwe regelingen die van recentere datum zijn;

Overwegende dat de verzoekende partijen in hun laatste memorie betogen dat artikel 8 van verordening nr. 2408/92 geen wettigingsgrond kan opleveren voor het bestreden besluit, gelet op de omstandigheid dat "de verwerende partij niet aantoont dat het mogelijk was hetzelfde resultaat te bereiken door middel van minder strikte normen" zoals maatregelen in verband met geluidsisolatie of ruimtelijke ordening;

Overwegende dat dit argument voor het eerst uiteengezet wordt in de laatste memorie; dat het aldus geformuleerde bezwaar immers geenszins vervat is in de uiteenzetting van het middel in het verzoekschrift tot nietigverklaring; dat het bijgevolg niet-ontvankelijk is;

Overwegende dat het middel ongegrond is;

Overwegende dat de verzoekende partijen een vierde middel ontleen aan schending van de artikelen 39 en 134 van de Grondwet, van artikel 6, § 1, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en van het evenredigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel :

" Doordat de inachtneming van de maximumgeluidsniveaus vermeld in de artikelen 2 en 5 van het besluit zou vereisen dat de toegang tot de luchthaven Brussel-Nationaal verboden wordt voor een aanzienlijk deel van de vliegtuigen die er nu toegelaten zijn;

Doordat dit verbod eveneens zou gelden voor de minder lawaaierige vliegtuigen bij de huidige stand van de technische vooruitgang, namelijk die welke vallen onder hoofdstuk 3 van boekdeel 1 van bijlage 16 bij het Internationaal Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;

Doordat het percentage overschrijding van de maximumgeluidsniveaus niet significant kan worden verminderd vermits het overvliegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingegeven is, zowel door veiligheidsvoorschriften vanwege de technische kenmerken van de vliegtuigen als door de weersomstandigheden, inzonderheid de windrichting; doordat overigens de luchtcorridors worden bepaald door BELGOCONTROL en dus niet kunnen worden gekozen door de luchtvaartmaatschappijen;

Doordat de activiteit van de verzoekende partijen, die bestaat in de distributie van pakjes de volgende ochtend in Europa en de wereld, volledig afhankelijk is van nachtvluchten, en door de toepassing van het besluit onmogelijk zou worden gemaakt;

Dat dit des te meer het geval is daar, volgens maatregelen die onlangs doorgevoerd zijn, de Airbus A340 en de Boeing B757 - de stilste vliegtuigen van hun categorie - een hoger geluidsniveau voortbrengen dan het niveau dat voor nachtvluchten toegestaan is bij artikel 2 van het besluit, zodat zelfs door de totale vervanging van de vloot van de eerste verzoekende partij de verzoekende partijen niet in staat zouden worden gesteld hun activiteiten voort te zetten; dat de toepassing van het besluit noodzakelijkerwijs het faillissement van de eerste twee verzoekende partijen zou meebrengen, waardoor aldus op de Belgische markt voor de Belgische ondernemingen een onmisbare dienst verloren zou gaan en de Europese markt in deze sector ernstig zou worden verstoord;

Terwijl artikel 6, § 1, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voorschrijft dat in economische aangelegenheden de gewesten hun bevoegdheden uitoefenen met inachtneming van de beginselen van het vrije verkeer van personen, goederen, diensten en kapitalen en van de vrijheid van handel en nijverheid;

De gewesten deze bepaling overtreden, indien de beperking van deze beginselen of van deze vrijheid totaal onevenredig is met het nagestreefde doel;

De schending van de beginselen van evenredigheid en redelijkheid vaststaat, inzonderheid wanneer er geen technisch middel bestaat om de vereisten van een verordening te kunnen naleven, zodat de exploitanten geen andere keuze hebben dan hun activiteit op te geven of zich bloot te stellen aan de sancties waarin is voorzien voor de schending van de verordening;

Waaruit volgt dat het besluit van 27 mei 1999, door de toegang van vliegtuigen tot de luchthaven Brussel-Nationaal ernstig in het gedrang te brengen en de handelsactiviteit van de verzoekende partijen onmogelijk te maken door immissienormen uit de vaardigen die technisch onmogelijk kunnen worden nageleefd, alle in het middel aangevoerde bepalingen en beginselen schendt;"

Overwegende dat de verzoekende partijen het volgende betogen:
"(er kan niet worden aangenomen dat) met het besluit het evenredigheidsbeginsel wordt nageleefd, aangezien daarbij verschillende geluidsniveaus worden opgelegd voor de dag en de nacht en de immissienormen geleidelijk aan verscherpt zullen worden, doordat die van artikel 5 na een aanpassingsperiode in de plaats van die van artikel 2 zullen komen. Met de minst lawaaierige toestellen bij de huidige stand van de technische vooruitgang kunnen de normen opgelegd bij artikel 2 niet nageleefd worden (...) Overigens, zelfs de minst strenge normen van het besluit (die voor de dagvluchten) vormen een ernstige belemmering van het vliegverkeer van en naar Brussel-Nationaal";

Overwegende dat de verzoekende partijen samen met hun laatste memorie stukken indienen waaruit volgens hen "blijkt dat de verwerende partij niet beschikt over een overzicht van alle vluchten die vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal zijn uitgevoerd sedert de inwerkingtreding van het besluit van 27 mei 1999, noch over een overzicht van de overtredingen ervan waaraan de luchtvaartmaatschappijen zich tijdens dezelfde periode schuldig hebben gemaakt"; dat zij naar eigen zeggen het bewijs leveren dat "met dit besluit de vrijheid van handel en nijverheid bovenmatig wordt beperkt" voor zover:

- vliegtuigen die onder de hoofdstukken 3 en 4 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago vallen de geluidsnormen vastgesteld bij het besluit van 27 mei 1999 zouden overschrijden;
- de luchtvaartmaatschappijen, zelfs wanneer ze met licht geladen vliegtuigen van hoofdstuk 4 vliegen, zouden blijken dat besluit te overtreden;
- ze vervolgd worden wegens een strafrechtelijk delict;
- de overschrijding van de normen vastgesteld bij het omstreden besluit afhankelijk is van variabelen waarop de luchtvaartmaatschappijen geen vat hebben,

- en de enige manier waarop de luchtvaartmaatschappijen er zeker van kunnen zijn dat ze geen strafbare feiten meer zullen begaan erin bestaat hun activiteiten te beëindigen;

Overwegende dat de verzoekende partijen verschillende malen hebben verwezen naar de verslagen van het Laboratorium voor Akoestiek van de Katholieke Universiteit Leuven, afgekort als "K.U.L.", om eruit af te leiden dat een groot aantal vliegtuigen die thans op de luchthaven van Brussel-Nationaal toegelaten zijn, niet voldoen aan de voorschriften van het bestreden besluit, zodat deze onuitvoerbaar zijn;

Overwegende dat de verwerende partij harerzijds naar de volgende verslagen en studies verwijst :

- S** de studie die het BIM heeft uitgevoerd in zijn verslag "argumentatienota voor het memorandum van verdediging betreffende het verzoek tot opschorting en vernietiging, ingediend tegen het BEBHG van 27 mei 1999 betreffende de geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer" van 18 oktober 1999;
- S** de studie uitgevoerd door het onafhankelijk adviesbureau A-TECH in zijn verslag "Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit des avions" van november 1999;
- S** de studie uitgevoerd door het BIM in zijn verslag "Note de commentaires sur les pièces techniques déposées par BIAC - procédure en annulation devant le Conseil d'Etat" van 17 januari 2000;
- S** de studie uitgevoerd door het BIM over de gevolgen van de toepassing van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, van "11 april 1999" (lees: 11 april 2000);

S de memorie van tussenkomst van het BIM in het kader van het beroep tot nietigverklaring ingeschreven onder het rolnummer G/A 87.214/XIII-1384, juli 2000;

Overwegende dat, volgens de verwerende partij, in deze verslagen en studies op het volgende wordt gewezen:

- " 1. Alle vliegtuigen van de maatschappijen SABENA, SOBELAIR, DELTA en DHL leven, ter hoogte van meetstation NMT6, de waarde van 100 dB(A) na die is vastgesteld in gebied 2 door het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer.

2. Slechts 0,2% van al het luchtverkeer over een periode van drie maanden (van juli tot september 1998 - het hoogseizoen -), alle types van vliegtuigen samengenomen, overtreedt de bepalingen van het besluit". (verslag A-Tech)

- " Voor geheel het luchtverkeer over een periode van drie maanden (van juli tot september 1998, het hoogseizoen), alle types van vliegtuigen samengenomen, leven alle vliegtuigen bij het opstijgen, ter hoogte van meetstation NMT11, de waarde van 100 dB(A) na die is vastgesteld in gebied 2 voor de dagperiode door het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer". (verslag A-Tech)

- " Op basis van het KUL-verslag dat, per type van vliegtuig, de verdeling van het geluidsniveau in klassen van 5 dB(A) geeft, kan worden vastgesteld dat voor eenzelfde type van vliegtuig het gehaalde geluidsniveau kan verschillen en dat ongeacht het type van vliegtuig kan worden vastgesteld dat een vaak hoog percentage de, zelfs voor de betrokken zone strengste, grenswaarden van het Brussels besluit in acht neemt.

Hierbij wordt getracht de technische haalbaarheid aan te tonen voor elk type om de grenswaarden aan de grond in acht te nemen voor zover een gepast vluchtplan wordt omschreven en gerespecteerd"(verslag BIM).

- " de uitgevaardigde norm werd zo opgesteld dat hij de luchthavenbeheerder in staat moet stellen, in alle vrijheid, aanpassingen door te voeren in het beheer van de vluchtplannen (aanvliegroutes, opstijg- en landingsprocedures, hoogte, ...) ook in functie van het geluid met een onderscheid tussen het vluchtplan van elk vliegtuig in functie van het geluid aan de grond (SEL) en het totale vluchtplan van het verkeer (Lég). Metingen tonen in voldoende mate aan dat het meeste verkeer die normen kan eerbiedigen". (studie IBM van 18 oktober 1999)

- " Met de laatste studie die de KUL heeft ingediend, probeert deze nogmaals aan te tonen dat, in de omstandigheden waarin de luchthaven Brussel-

Nationaal thans geëxploiteerd wordt, het Brusselse besluit niet kan worden nageleefd.

Ter adstructie van die bewering, een overzicht van de geluidsmetingen gedaan door de geluidsniveaumeters van Biac opgesteld in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (en van de gerichte metingen) gedurende het hele jaar 1999, getoetst aan de Brusselse norm, en dit voor ieder vliegtuigtype voor de Levt- of SEL-waarde, en aan de Lsp vliegtuig-waarde. Los van het gebruik van de meetresultaten, wordt in het laatste verslag van de KUL ook geprobeerd de geldigheid of de gegrondheid van bepaalde informatie of parameters waarop het Brussels besluit steunt, onderuit te halen, duidelijk met de bedoeling om twijfel te zaaien door gebruik te maken van een technisch jargon dat alleen door technici begrepen kan worden.

De conclusie van de verwerende partij is dat, in de omstandigheden waarin de luchthaven Brussel-Nationaal thans geëxploiteerd wordt (in 1999 - zonder enige bijzondere anti-geluidshindermaatregel), een zeer groot aantal vliegtuigen de norm per passage overschrijden, en dat de totale geluidslast veroorzaakt door het luchtverkeer aantoonde dat de norm niet haalbaar is. Het zou bijgevolg gaan om een maatregel die buiten verhouding staat tot het nagestreefde doel, die de economische exploitatie van de luchthaven ernstig in het gedrang zou brengen en de daar gevestigde luchtvaartmaatschappijen een groot nadeel zou berokkenen.

De belangrijkste bedenking die echter gemaakt moet worden is dat nooit, in geen enkel van de stukken ingediend door de KUL, gesteld noch aangetoond is dat alle geluidsdempende maatregelen genomen zijn en bij de exploitatie van de luchthaven de technische grenzen zijn bereikt van de mogelijke maatregelen, zoals geluidsverminderende procedures, de keuze van de routes, het schema van het gebruik van de pistes, het actieve toezicht op de naleving van de procedures door de vliegtuigen, ... kortom een actief beheer van het geluid. Er bestaan echter, zoals we hebben aangetoond, heel wat mogelijkheden om in te grijpen: mogelijkheden die reeds toegepast worden in heel wat Europese luchthavens en mogelijkheden die zowel door luchtverkeersleider Belgocontrol, als door de vereniging van Belgische piloten BeCa zijn voorgesteld. Er kan dan ook moeilijk hard gemaakt worden dat de norm niet haalbaar zou zijn wanneer zelfs realistische ingrepen bestaan om de geluidshinder aan de grond veroorzaakt door het luchtverkeer in te perken.

De tweede belangrijke bedenking die ook twijfel doet rijzen omtrent het gebruik van de resultaten van de geluidsmetingen, is dat waar de gegeven demonstratie wil aantonen dat het ene of het andere vliegtuig de norm niet kan halen, niet aangegeven wordt in welke omstandigheden ieder vliegtuig vliegt (maximumlading? Heeft het het vliegplan in acht genomen? Heeft het de aangegeven procedure gevolgd? hoogte? Kan het alleen van die piste gebruik maken?...), terwijl uit de federale nota van 12 februari 2000 (blz. 3) duidelijk blijkt dat “de explosieve groei van de luchthaven (...) een toename van de geluidshinder voor de omwonenden met zich (heeft) gebracht. De voorbije jaren werd slechts in zeer beperkte mate beleidsmatig opgetreden in dit domein. Een zeer beperkte reglementering en een uitermate gebrekkige controle hebben ertoe geleid dat maatschappijen geen enkele aanmoediging hadden om de geluidshinder te beperken”.

(...)

De geluidsmetingen van 1999 van de KUL hebben niets aangetoond, voornamelijk doordat de KUL geen enkel gesprek is aangegaan over de

(on)mogelijkheden om het exploitatieschema van de luchthaven en de vliegplannen van de vliegtuigen aan te passen.

Er bestaan echter, zoals we ook hebben aangetoond, eenvoudige oplossingen; of het nu gaat om het bijsturen van de route om de vliegtuigen in gebied 2 te houden, om geluidsverminderende procedures (stijghoek, regeling van het vermogen van de motors, ...), of om een aanpassing van het gebruiksschema van de pistes en de luchtcorridors (vooral 's nachts). Dat een norm niet haalbaar is, kan niet worden aangetoond wanneer niet eerst de maatregelen zijn genomen voor een actief beheer van het geluid.

Alle voorgestelde oplossingen zijn ofwel van toepassing in andere luchthavens (bv. Bierset), ofwel met stukken onderbouwd, inzonderheid door de ICAO, of worden voorgesteld door BELGOCONTROL, of door de Belgische pilotenvereniging BeCa. Of nog in de federale nota van 12 februari 2000". (memorie van tussenkomsst van het BIM);

Overwegende dat de door de partijen aangevoerde verslagen en studies dateren van na de bestreden beslissing; dat de conclusies daarvan uiteenlopen; dat ze niet aantonen dat de verwerende partij op het tijdstip waarop ze haar beslissing heeft genomen een onredelijke beoordeling heeft gemaakt omtrent de vraag of de bestreden beslissing afgestemd is op het doel ervan;

Overwegende dat de verzoekende partijen samen met hun laatste memorie een "rapport dressé par DHL en mai 2005 sur la base des données de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (I.B.G.E.) relatives aux mois de mars 2004 à mars 2005"" en een "récapitulatif de tous les vols BCS 2421 effectués au mois de juin 2005" hebben ingediend; dat ze eruit afleiden dat vliegtuigen die vallen onder "hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4" de normen hebben overschreden, en dat soortgelijke vluchten met een Airbus A300, die vallen hoofdstuk 4, nu eens de norm hebben overschreden en dan weer niet; dat, volgens het eerste document, 10,4 % van de vliegtuigen "hoofdstuk 3" en 2,9 % van de vliegtuigen "hoofdstuk 4" de normen van het besluit niet zouden hebben nageleefd; dat dit document evenwel niet wordt gestaafd met enige informatie betreffende de vluchtgegevens; dat dit document in ieder geval aantoont dat het mogelijk is de bewuste normen na te leven; dat, wat het tweede document betreft, de radarsignalen aantonen dat het de vluchten met de vliegtuigen van het type Airbus A300 zijn waarvan het stijgingspercentage het laagste is - en die de meetstations het meest dichtbij overvlogen hebben - die de norm hebben overschreden, in tegenstelling tot de vluchten met dezelfde vliegtuigen waarvan het stijgingspercentage minder laag ligt; dat bovendien uit de statistieken van de processen-verbaal van overtreding die het BIM in 2004 en 2005 heeft opgemaakt, blijkt dat in 2004, 0,8 % van het luchtverkeer van de luchthaven van Brussel-Nationaal aanleiding heeft gegeven tot

een proces-verbaal van overtreding en dat voor de eerste vijf maanden van 2005, voor 0,34 % van dit luchtverkeer een dergelijk proces-verbaal is opgesteld;

Overwegende dat de omstandigheid dat de tenuitvoerlegging van sommige maatregelen ter beperking van het geluid de deelneming van verschillende actoren vereist, zoals de Belgische Staat, BELGOCONTROL, de naamloze vennootschap van publiek recht BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY, afgekort als "BIAC", en de luchtvaartmaatschappijen, niet volstaat om de conclusie te wettigen dat het onmogelijk zou zijn de geluidsnormen na te leven;

Overwegende dat de verwerende partij, door meer bepaald verschillende gebieden te omschrijven en door voor deze gebieden de maximale geluidsniveaus te bepalen, berekend volgens de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie, het evenredigheidsbeginsel niet heeft miskend door te zoeken naar een evenwicht tussen enerzijds de bescherming van het leefmilieu tegen het geluid en anderzijds de door de verzoekende partijen geclaimde vrijheid van handel en nijverheid;

Overwegende dat hieruit volgt dat de toepassing van het bestreden besluit geenszins tot gevolg heeft dat het de verzoekende partijen belet hun handelsactiviteit uit te oefenen; dat het middel niet gegrond is;

Overwegende dat de verzoekende partijen een vijfde middel ontleen aan schending van het algemene beginsel van zorgvuldigheid en voorzorg dat vereist dat iedere beslissing van een administratieve overheid voorafgegaan wordt door een volledig en nauwkeurig onderzoek van alle gegevens die bepalend kunnen zijn voor haar beslissing, schending van het redelijkheidsbeginsel en van het algemeen beginsel betreffende de inhoudelijke motivering van bestuurshandelingen alsook aan ontstentenis van of kennelijke dwaling omtrent de beoordeling; dat ze bezwaren overnemen die geuit zijn in de voorgaande middelen (richtlijn 92/14/EG van 2 maart 1992, productnormen, beperkingen van de vrijheid van handel en nijverheid, bevoegdheid van de federale overheid voor de luchthaven Brussel-Nationaal, regelgeving voor het luchtverkeer) en bovendien het advies van de Raad van State aanvoeren over een voorontwerp dat aanleiding heeft gegeven tot de ordonnantie van 17 juli 1997, alsmede de omstandigheid dat het bestreden besluit is medegedeeld aan het overlegcomité, dat de kwestie is voorgelegd op de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur en dat een werkgroep belast is met het onderzoek van de zaak, waarna de gewestregering besloten heeft het bestreden besluit uit te vaardigen zonder te wachten op de resultaten van deze

werkzaamheden en tot een samenwerkingsovereenkomst gesloten was; dat ze de weerslag van de omstreden regelgeving op het economische en sociale leven laken; dat ze beweren dat het algemene beginsel van zorgvuldigheid en voorzorg zou hebben vereist dat iedere beslissing van een administratieve overheid voorafgegaan wordt door een systematisch en nauwkeurig onderzoek van alle relevante gegevens om te waarborgen dat de beslissing in feite en in rechte een deugdelijke grondslag heeft en evenredig en redelijk is, dat deze verplichting des te strikter is daar het om technische aangelegenheden gaat en dat de bestuurlijke overheid bovendien des te voorzichtiger moet optreden wanneer in een Europese richtlijn haar aandacht wordt gevestigd op de noodzaak om rekening te houden met de technische mogelijkheden en met de economische gevolgen van een bijzonder beleid; dat ze hierop laten volgen dat dit des te meer het geval zou zijn wanneer de afdeling Wetgeving de aandacht van de bestuurlijke overheid zou hebben gevestigd op de grenzen van haar discretionaire bevoegdheid en op het feit dat deze overheid deze grenzen in casu zou kunnen overschrijden; dat ze daaruit besluiten dat het bestreden besluit, doordat het uitgevaardigd is zonder dat de gewestelijke overheid een onderzoek heeft gewijd aan en acht heeft geslagen op richtlijn 92/14/EEG, noch op de verschillende door de Raad van State opgeworpen problemen, en zonder te wachten tot de werkzaamheden van de werkgroep alle gegevens van het dossier en de problemen ondervonden door de federale overheid verduidelijken en zonder te wachten tot een samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten die het mogelijk maakt het gevoerde gewestelijk en federaal beleid op elkaar af te stemmen, de algemene beginselen schendt waarnaar in het middel wordt verwezen en dat er een gebrek of kennelijke dwaling omtrent de beoordeling mee gemoeid is;

Overwegende dat het middel samenvalt met de vier eerste middelen en, net als die middelen, in dezelfde mate ongegrond is;

Overwegende, in verband met de bewering dat het bestreden besluit opgesteld zou zijn zonder een volledig en nauwgezet onderzoek van alle aspecten van het probleem, dat die bewering wordt tegengesproken door alle documenten waaruit het administratief dossier bestaat, inzonderheid door de twee studies van het BIM uit 1997 en door het feitenrelaas van de procedure die geleid heeft tot de bestreden handeling, waaruit blijkt dat de verwerende partij pogingen heeft ondernomen om tot een vergelijk te komen met de overige overheden die betrokken zijn bij de problematiek van de luchthaven van Brussel-Nationaal; dat het mislukken van die pogingen niet betekent dat de bestreden handeling kennelijk onredelijk is, noch dat het evenredigheidsbeginsel geschonden is;

Overwegende dat het feit dat de afdeling Wetgeving van de Raad van State geoordeeld heeft dat ze onvoldoende zicht had op de concrete feitelijke context nog niet wil zeggen dat er sprake is van schending van het evenredigheidsbeginsel; het onderzoek van die context is immers het resultaat van een debat op tegenspraak dat plaatsvindt bij de afdeling Administratie van de Raad van State, op basis van het administratief dossier van de verwerende partij;

Overwegende dat de geluidsnormen die in de bestreden handeling zijn vastgesteld, bepaald zijn op basis van de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie en voor de twee gebieden die het dichtst bij de luchthaven liggen zelfs minder streng zijn; dat die aanbevelingen, en dus die normen, niet beschouwd kunnen worden als het resultaat van een beoordelingsfout, noch a fortiori als een kennelijke beoordelingsfout;

Overwegende dat het middel niet gegrond is;

Overwegende dat de verzoekende partijen een zesde middel ontleen aan schending van artikel 143, § 1, van de Grondwet, van het algemene beginsel van federale loyaleit en het beginsel van goede trouw:

" Doordat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zelf kennelijk heeft geoordeeld dat de inachtneming van de principes vermeld in het advies van de Raad van State over het voorontwerp van ordonnantie van 17 juli 1997 vereiste dat een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten werd gesloten;

Doordat de gewestregering zelf het ontwerpbesluit heeft bezorgd aan het overlegcomité; dat de kwestie vervolgens is voorgelegd aan de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur en een werkgroep met het onderzoek van de zaak is belast;

Doordat de gewestregering tijdens die procedure besloten heeft het besluit uit te vaardigen;

Terwijl artikel 143, § 1, van de Grondwet bepaalt: "Met het oog op het vermijden van de belangenconflicten nemen de federale Staat, de gemeenschappen, de gewesten en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, in de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden, de federale loyaleit in acht";

Terwijl de principes van federale loyaleit en goede trouw eraan in de weg staan dat een overheid plotseling een eenzijdige regeling voor een aangelegenheid treft, terwijl over die aangelegenheid overlegd of onderhandeld wordt;

Zodat het besluit, doordat het is uitgevaardigd terwijl de daarin geregelde zaken waren voorgelegd aan een werkgroep met het oog op het sluiten van een

samenwerkingsakkoord tussen de gewestelijke overheden en de federale overheid, de in het middel genoemde bepalingen en beginselen schendt";

Overwegende dat de verzoekende partijen in hun laatste memorie verwijzen naar arrest 132/2004 d.d. 14 juli 2004 van het Arbitragehof, waarin geoordeeld is dat bij "verweven" bevoegdheden het sluiten van een samenwerkingsakkoord een *conditio sine qua non* is voor de naleving van bevoegdheidsverdelende regels;

Overwegende dat, toen de bestreden handeling gesteld is, het voor de regelgeving inzake luchthavens niet verplicht was een samenwerkingsakkoord te sluiten in de zin van artikel 92bis, §§ 2 tot 4quater van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

Overwegende dat het Arbitragehof in zijn arrest nr. 132/2004 d.d. 14 juli 2004 weliswaar geoordeeld heeft dat het sluiten van een samenwerkingsakkoord een *conditio sine qua non* is voor de naleving van bevoegdheidsverdelende regels inzake elektronische communicatie, maar dat zulks komt door de technologische ontwikkeling ten gevolge waarvan de respectieve bevoegdheden van de Federale Staat en de gemeenschappen inzake de infrastructuur van die communicatie verweven zijn; dat zulks in casu geenszins het geval is;

Overwegende dat de verzoekende partijen in hun laatste memorie het volgende schrijven:

" Aangezien die beginselen vastgesteld zijn, is het dan ook raadzaam om aan het Arbitragehof een prejudiciële vraag te stellen over de kwestie of de ordonnantie van 17 juli 1997 die aan het bestreden besluit ten grondslag heeft gelegen geen schending inhoudt van het evenredigheidsbeginsel en/of van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals ze geïnterpreteerd worden door het Arbitragehof in zijn arrest 132/2004 d.d. 14 juli 2004 doordat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een eenzijdige regeling heeft getroffen voor een aangelegenheid waarvoor uit de aard der zaak overleg en onderhandelingen dienden te worden gevoerd";

Overwegende dat de verzoekende partijen, die geen enkele prejudiciële vraag formuleren, niet aangeven welke van de drieëntwintig bepalingen van de ordonnantie van 17 juli 1997 of welke van de zes bijlagen erbij een schending zou inhouden van het evenredigheidsbeginsel "en/of" van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen; dat het middel

bovendien betrekking heeft op de omstandigheid dat er geen samenwerkingsakkoord gesloten was voordat het bestreden besluit uitgevaardigd is en niet op de overeenstemming van de ordonnantie van 17 juli 1997 met het evenredigheidsbeginsel of artikel 92bis van de bijzondere wet; dat het in die omstandigheden niet raadzaam is om een niet nader gepreciseerde prejudiciële vraag aan het Arbitragehof voor te leggen;

Overwegende dat het middel ongegrond is;

Overwegende dat de verzoekende partijen in hun memorie van wederantwoord een zevende middel aanvoeren, dat als van openbare orde wordt bestempeld en als volgt geredigeerd is:

- " 1. Bij het lezen van de memorie van antwoord van het Gewest en van het administratief dossier blijkt dat het besluit niet strekt tot het verminderen, als zodanig, van de hinder die vliegtuiglawaai met zich brengt maar tot het beschermen van de gezondheid van de inwoners van het Gewest.

Uit de nota aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het ontwerp van het omstreden besluit d.d. 27 mei 1999 blijkt het volgende: "Die grenswaarden zijn vastgesteld inzonderheid op basis van bepaalde aanbevelingen van de WGO (Wereldgezondheidsorganisatie) en van verscheidene maatregelen die ter plaatse uitgevoerd zijn". In dezelfde tekst staat voorts het volgende: "Er wordt bepaald dat de grenswaarden na verloop van een aanpassingsperiode van rechtswege verlaagd zullen worden met het oog op de naleving van de aanbevelingen van de WGO terzake, overeenkomstig de tabel van artikel 5". De in het besluit vervatte normen zijn vastgesteld in het licht van de gevolgen van lawaai voor de gezondheid en met als bedoeling de volksgezondheid te beschermen.

In de memorie van het Gewest wordt bevestigd dat de normen van het besluit geïnspireerd zijn door de aanbevelingen van het WGO "inzake geluidsnormen in een context van bescherming van de volksgezondheid". In zijn opmerkingen over de door de verzoekende partijen ingestelde vordering tot schorsing heeft het Gewest eveneens gesteund op de gevolgen van lawaai voor de gezondheid, waaronder gehoorstoornissen, cardio-vasculaire problemen, gevolgen voor de geestelijke gezondheid, enz.

2. Met uitzondering van de aangelegenheden vermeld in artikel 5, § 1, I, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, die tot de bevoegdheid van de gemeenschappen behoren, valt de volksgezondheid evenwel onder de bevoegdheid van de federale overheid, zoals de afdeling Wetgeving van de Raad van State heeft opgemerkt in haar advies van 17 maart 1998 over het voorontwerp van wet betreffende productnormen ter bevordering van duurzame productie- en consumptiepatronen en ter bescherming van het leefmilieu en de volksgezondheid: de federale bevoegdheid inzake volksgezondheid omvat het gebruik van producten.

3. Het besluit houdt derhalve een schending in van de artikelen 39 en 134 van de Grondwet, van artikel 5, § 1, I, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, van de artikelen 4 en 38 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen en van artikel 9 van de ordonnantie van

de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving.

Uw Raad wordt verzocht dit middel ambtshalve op te werpen, aangezien het van openbare orde is daar het betrekking heeft op de bevoegdheid van de verwerende partij, terwijl het niet eerder gebleken is dan bij de inzage van het dossier van de verwerende partij".

Overwegende dat bij artikel 5, § 1, I, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen tot de persoonsgebonden aangelegenheden wat het gezondheidsbeleid betreft, gerekend worden:

" 1/ het beleid betreffende de zorgenverstrekking in en buiten de verplegingsinrichtingen, (onder voorbehoud van uitzonderingen die in die bepaling worden opgesomd maar in casu niet van toepassing zijn);

2/ de gezondheidsopvoeding alsook de activiteiten en diensten op het vlak van de preventieve gezondheidszorg, met uitzondering van de nationale maatregelen inzake profylaxies";

Overwegende dat de bestrijding van lawaaihinder waarnaar in de bepaling niet wordt verwezen en waarvan geen melding is gemaakt tijdens de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet betreffende die aangelegenheid, niet als dusdanig in een van die beide categorieën past;

Overwegende dat bij artikel 6, § 1, II, 1/, van dezelfde bijzondere wet daarentegen de volledige aangelegenheid van de strijd tegen de geluidshinder, zonder onderscheid naargelang die hinder alleen ongemakken oplevert dan wel gezondheidsschade veroorzaakt, uitdrukkelijk aan de gewesten wordt opgedragen;

Overwegende dat de prejudiciële vraag die door de verzoekende partijen niet verwoord maar alleen omschreven wordt en die verband houdt met "de kwestie of bij artikel 6, § 1, II, 1/, van de wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen aan de gewesten de bevoegdheid inzake bestrijding van lawaaihinder wordt opgedragen, niet alleen op het stuk van het leefmilieu maar ook inzake volksgezondheid, wat traditioneel als een bevoegdheid van de federale Staat wordt bestempeld", niet aan het Arbitragehof behoort te worden voorgelegd, aangezien het Arbitragehof niet bevoegd is om zich uit te spreken over de verenigbaarheid van een besluit met "wat traditioneel als een bevoegdheid van de federale Staat wordt bestempeld"; dat het middel ongegrond is;

Overwegende dat de verzoekende partijen in hun laatste memorie een achtste middel ontleen aan "schending van de artikelen 1, 3, 4, 5, 23, inzonderheid het derde lid, 4/ ervan, 35, 39, 134 en 159 van de Grondwet, schending

van artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1/, 6, § 1, X, eerste lid, 7/, 6, § 3, 6/, 6, § 4, 3/ en 4/, 19, 20 en 79 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, schending van de artikelen 2, 4, 7, tweede lid, 8, eerste lid, en 38 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, schending van artikel 1 van de wet van 12 januari 1993 betreffende een vorderingsrecht inzake bescherming van het leefmilieu en schending van de artikelen 9 en 20 van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving,

Doordat de geluidsnormen waarvan sprake is in het besluit van 27 mei 1999 van toepassing zijn op vliegtuigen die boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vliegen of die boven het aangrenzende gewest vliegen maar lawaai produceren dat waargenomen wordt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Terwijl uit de artikelen 3, 39 en 134 van de Grondwet volgt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alleen bevoegd is voor de aangelegenheden en binnen de grenzen van het rechtsgebied die vastgesteld zijn bij de bijzondere wetten uitgevaardigd ter uitvoering van de Grondwet.

En uit het in onderlinge samenhang lezen van de artikelen 2, 4, 7, tweede lid, 8, eerste lid, en 38 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen en artikel 78 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen blijkt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - ongeacht of het handelt door middel van ordonnanties of door middel van besluiten van zijn Regering - niet bevoegd is voor het regelen van een aangelegenheid die buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelokaliseerd is;

En het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in de zin van artikel 2 van de bijzondere wet van 12 januari 1989, niet het luchtruim boven dat grondgebied omvat.

(...);

En de Brusselse Hoofdstedelijke Regering haar bevoegdheid dan ook te buiten is gegaan door het besluit van 27 mei 1999 uit te vaardigen dat tot doel heeft maximumnormen te bepalen met het oog op het verminderen van het geluid voortgebracht door het luchtverkeer boven het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of boven het aanpalend gewest";

Overwegende dat het bestreden besluit niet strekt tot het regelen van het verkeer van luchtvaartuigen of van het veroorzaken van lawaai door die luchtvaartuigen in het luchtruim boven het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; dat bij dat besluit daarentegen geluidsimmissienormen worden bepaald voor de lawaaihinder die vliegtuigen op de begane grond van het grondgebied van het gewest kunnen veroorzaken;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daartoe territoriaal bevoegd is; dat het Gewest, door rekening te houden met het lawaai zoals het op de begane grond wordt waargenomen, immers een aanknopingscriterium gebruikt dat aanvaardbaar is in het licht van de rechtspraak van het Arbitragehof, aangezien dat criterium verband houdt met de materiële bevoegdheid die uitgeoefend wordt, namelijk de bescherming van de bewoners tegen lawaai; dat het middel ongegrond is,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Het beroep tot nietigverklaring wordt verworpen.

Artikel 2.

De kosten, bepaald op 768,49 euro, komen ten laste van de verzoekende partijen ten belope van elk 173,53 euro en ten laste van de tussenkomende partijen ten belope van elk 123,95 euro.

Aldus uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van de algemene vergadering van de afdeling Administratie van de Raad van State, op negen mei tweeduizend zes, waar aanwezig waren:

de Hr.	J. DE BRABANDERE,	voorzitter van de Raad van State,
Mevr.	M.-R. BRACKE,	kamervoorzitter,
de HH.	M. HANOTIAU,	kamervoorzitter,
	A. BEIRLAEN,	kamervoorzitter,
	M. LEROY,	kamervoorzitter,
	R. STEVENS,	staatsraad,
	A. VANDENDRIESSCHE,	staatsraad,
	P. LEWALLE,	staatsraad,
	J. VANHAEVERBEEK,	staatsraad,
Mevr.	S. GUFFENS,	staatsraad,
de HH.	F. DAOUT,	staatsraad,
	E. BREWAEYS,	staatsraad,
Mevr.	D. LANGBEEN,	hoofdgriffier.

De Hoofdgriffier,

De Voorzitter van de Raad van State,

D. LANGBEEN

J. DE BRABANDERE