

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 158.547 van 9 mei 2006
in de zaak A. 87.224/G-87.**

In zake : 1. de v.z.w. AIRLINE OPERATORS COMMITTEE
 BRUSSELS,
 2. Luc GEENS,
 die woonplaats kiezen bij
 advocaat M. WOUTERS,
 kantoor houdende te BRUSSEL,
 Vossendreef 6/1

tegen :

het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
dat woonplaats kiest bij
advocaat Fr. TULKENS,
kantoor houdende te BRUSSEL,
Terhulpsesteenweg 177/6.

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

Gezien het verzoekschrift dat de v.z.w. AIRLINE OPERATORS COMMITTEE BRUSSELS en Luc GEENS op 11 oktober 1999 hebben ingediend om de vernietiging te vorderen van het besluit van 27 mei 1999 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer (Belgisch Staatsblad van 11 augustus 1999);

Gezien de regelmatig gewisselde memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien het verslag opgemaakt door Eerste Auditeur J. CLEMENT;

Gelet op de beschikking van 6 oktober 2005 die de neerlegging ter griffie van het verslag en van het dossier gelast;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan de partijen en gezien de laatste memorie van de verwerende partij;

Gelet op de beschikking van 9 februari 2006 van de Voorzitter van de Raad van State waarbij de VIIe kamer wordt ontlast van de zaak en waarbij de zaak wordt verwezen naar de Algemene Vergadering van de afdeling Administratie;

Gelet op de beschikking van 9 februari 2006 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 23 maart 2006;

Gehoord het verslag van Staatsraad R. STEVENS;

Gehoord de opmerkingen van advocaat M. WOUTERS, die verschijnt voor de verzoekende partijen, en van advocaten Fr. TULKENS en P. PEETERS, die verschijnen voor de verwerende partij;

Gehoord het advies van Eerste Auditeur J. CLEMENT;

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

Overwegende dat de gegevens van de zaak als volgt kunnen worden weergegeven :

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 woonwijken 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 wording 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 :

- het afbakenen van gebieden waarin immissiegrenswaarden worden bepaald;
- het bepalen van grenswaarden per overvlucht en per periode;
- 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 :

- 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.
- 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 :

- 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, gelet 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 geluidsdruk niveau, of $L_{aeq, T}$: het geluidsdruk niveau, 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 $L_{aeq, 1sec}$;

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 :

$SEL : L_{aeq, t} + 10 \times \log_{10} t / 1sec$;

5° L_{evt} : de SEL voor een bepaalde gebeurtenis;

6° $L_{sp \text{ vliegtuig}}$: het equivalent geluidsdruk niveau 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 $L_{sp \text{ vliegtuig}}$ de volgende waarden niet overschrijden :

Gebieden	L_{evt} in dB(A)		$L_{sp \text{ vliegtuig}}$ 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, wat de rechtspleging betreft, dat de verwerende partij vraagt de voorliggende zaak samen te voegen met de beroepen A. 87.207/XIII-1.383, A. 87.214/XIII-1.384, en A. 87.227/XIII-1.402, die tegen hetzelfde regeringsbesluit gericht zijn; dat dit verzoek beoogt tegenstrijdige uitspraken te voorkomen;

Overwegende, wat de zaak A. 87.214/XIII-1.384 betreft, dat aldaar diverse ontvankelijkheidsproblemen zijn gerezen, welke een voeging met de voorliggende zaak onmogelijk maken ;

Overwegende dat de andere vermelde zaken, evenals het voorliggend beroep, door de Voorzitter van de Raad van State, met toepassing van artikel 92 van het algemeen procedurereglement, ten einde de eenheid van de rechtspraak te verzekeren, verwezen werden naar de Algemene Vergadering van de afdeling Administratie; dat aldus aan de verzuchting van de verwerende partij is tegemoet gekomen, en een eigenlijke samenvoeging van de zaken overbodig is;

Overwegende dat de verwerende partij ten aanzien van de eerste verzoekende partij opwerpt dat de inhoud van het verzoekschrift tot nietigverklaring niet in staat stelt uit te maken of de voorwaarden waaraan een vereniging zonder winstoogmerk moet voldoen om correct in rechte te treden, vervuld zijn;

Overwegende evenwel dat zulks niet moet blijken "uit de inhoud van het verzoekschrift"; dat bovendien bij het inleidend verzoekschrift de statuten van de eerste verzoekende partij, zoals ze in het Belgisch Staatsblad werden gepubliceerd, werden gevoegd, evenals stukken met betrekking tot de samenstelling van de raad van bestuur, en een ledenlijst; dat eveneens een beslissing tot het instellen van

voorliggende vordering genomen door de raad van bestuur, bij het verzoekschrift is gevoegd; dat deze bijlagen door de verwerende partij ter griffie van de Raad van State konden worden geraadpleegd; dat niet blijkt dat de eerste verzoekende partij niet op rechtsgeldige wijze in rechte is getreden;

Overwegende dat de verwerende partij ten aanzien van de eerste verzoekende partij ook nog doet gelden dat het maatschappelijk doel van deze laatste partij vaag is en niet specifiek; dat zij aanvoert dat een comité met als doel "de ontwikkeling van een goede relatie" tussen instanties en bij de luchtvaartactiviteit betrokken operatoren geen rechtstreeks en concreet belang heeft om de bestreden akte te betwisten, omdat die akte geen betrekking heeft op de instanties en bij de luchtvaartactiviteit betrokken operatoren, en men derhalve niet inziet hoe die akte de goede relaties tussen deze instanties en operatoren zou aantasten;

Overwegende dat de eerste verzoekende partij verwijst naar haar statutair doel, met name de ontwikkeling van een goede relatie tussen de luchtvaartmaatschappijen, de luchthavenautoriteiten, het bestuur der luchtvaart, regeringsinstanties en andere bij de luchtvaartindustrie betrokken ondernemingen, vliegtuigafhandelingsmaatschappijen, veiligheidsmaatschappijen, hotels enz.; dat zij aanvoert dat haar leden de hoofdluchthaven-verantwoordelijken zijn van de luchtvaartmaatschappijen die opereren op de Belgische luchthavens;

Overwegende dat deze exceptie in het auditorsverslag wordt verworpen, omdat het bestreden besluit een weerslag heeft op de uitbating van de luchthaven, en de luchthavenbeheerders raakt in de uitoefening van hun beroep en zodoende een rechtstreekse weerslag heeft op de in de statuten bedoelde relatie; dat de verwerende partij in haar laatste memorie niet meer terugkomt op de exceptie, en ook ter terechtzitting geen argumenten tegen het standpunt van het auditorsverslag aanbrengt;

Overwegende dat het maatschappelijk doel van de eerste verzoekende partij voldoende duidelijk en specifiek is; dat de bestreden geluidsnormen ongetwijfeld een weerslag hebben op de werking van de luchthaven Brussel-Nationaal, gelet op de ligging van die luchthaven in de onmiddellijke nabijheid van het grondgebied van de verwerende partij; dat de bestreden akte dan ook de relaties tussen de diverse betrokken luchthaven-actoren kan beïnvloeden en bemoeilijken; dat de exceptie bijgevolg niet opgaat;

Overwegende dat de verwerende partij de ontvankelijkheid van de vordering ook betwist in hoofde van de tweede verzoeker, omdat deze een onrechtstreekse hoedanigheid zou inroepen, met name zijn hoedanigheid van lid van instanties of verenigingen;

Overwegende dat de tweede verzoeker in het verzoekschrift wijst op zijn hoedanigheid van stichtend lid van de eerste verzoekende partij; dat hij ook wijst op zijn hoedanigheid van station manager van de luchtvaartmaatschappij British Airways, en op het feit dat de activiteiten van die luchtvaartmaatschappij ongunstig beïnvloed worden door het bestreden besluit, nu de omvang van de toegelaten vluchten beperkt kan worden; dat hij in zijn memorie van wederantwoord in dit verband nog doet gelden dat hij verantwoordelijk is voor de planning en de niet-gepenaliseerde uitvoering van de vluchten;

Overwegende dat het auditorsverslag besluit tot de verwerping van de exceptie op grond van de argumentatie van de tweede verzoeker; dat de verwerende partij in haar laatste memorie niet meer terugkomt op de exceptie, en ook ter terechtzitting geen argumenten tegen dit standpunt naar voor brengt;

Overwegende dat uit de argumentatie van de tweede verzoeker voldoende blijkt dat hij een persoonlijk belang heeft bij de vernietiging van de bestreden geluidsnormen, die de werking van de luchtvaartmaatschappij waarvan hij station manager is op de nationale luchthaven ongunstig kunnen beïnvloeden; dat de exceptie moet worden verworpen;

Overwegende dat de verzoekende partijen in hun eerste middel, "3^{de} lid", van het verzoekschrift onder meer de schending aanvoeren van de artikelen 6, § 1, II en 6, § 1, X, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen; dat zij in hun toelichting bij het middelonderdeel stellen dat het bestreden besluit er de facto op neerkomt de exploitatie van de nationale luchthaven te regelen of dat beleid moeilijk te maken; dat zij er in dat verband op wijzen dat ongeveer 15 % van de dagvluchten en 85 % van de nachtvluchten strijdig zullen zijn met de normen opgelegd tijdens de overgangsfase en dat na die fase de situatie volkomen geblokkeerd dreigt te raken, omdat de normen dermate streng zijn dat het aantal toegelaten vluchten quasi tot nul zal herleid worden; dat zij bovendien aanstippen dat de aan de federale overheid verleende bevoegdheid tot het regelen van het luchthavenverkeer en de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal zich niet leent tot een gedifferentieerde regeling, omdat dergelijke regeling inzake

geluidshinder moeilijk haalbaar is, vermits de strengste norm steeds determinerend zal zijn, zodat het toepassingsgebied van een decreet of ordonnantie ook buiten het gebied van het "strengste" gewest gelegen is, en daaruit afleiden dat de weerslag op de federale bevoegdheden kennelijk niet marginaal kan worden genoemd; dat zij er ten slotte op wijzen dat de verwerende partij, zich "bewust zijnde van de onredelijke gevolgen van het voorgenomen besluit", een samenwerkingsakkoord heeft voorgesteld en dat de afdeling wetgeving van de Raad van State voorbehoud had gemaakt bij de ontworpen regeling "bij gebreke aan inzicht in de concrete feitelijke context";

Overwegende dat de verwerende partij hierop in haar memorie van antwoord onder meer repliceert dat het bestreden besluit de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal niet reglementeert en dat de bestreden normen niet het opstijgen en het landen op de luchthaven beogen, maar de bescherming van de bevolking tegen de aan de vluchten te wijten hinder op haar hele grondgebied, ongeacht de afkomst of bestemming van die vluchten; dat zij stelt dat door de versoepeling van de maximale grenswaarden binnen de omliggende gebieden (de gebieden 1 en 2) met eerbiediging van het evenredigheidsbeginsel rekening is gehouden met de nabijheid van de luchthaven, en er bovendien op wijst op dat de afdeling wetgeving de normen niet heeft aangemerkt als betrekking hebbende op de uitbating van de luchthaven; dat zij ten slotte aanvoert dat noch de formulering van het middel, noch de toelichting erbij, uitleggen hoe het evenredigheidsbeginsel zou zijn aangetast;

Overwegende dat de verzoekende partijen in hun memorie van wederantwoord geen nieuwe argumenten aanvoeren ter beantwoording van de hierboven vermelde elementen uit de repliek van de verwerende partij;

Overwegende dat de verwerende partij in haar laatste memorie herhaalt dat de verzoekende partijen niet aantonen in welk opzicht het bestreden besluit het de federale overheid buitenmate moeilijk maakt om een beleid te voeren inzake de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal; dat zij er op wijst dat het bestreden besluit voor de zone 0 vertrekt van de maximumgeluidsdrempels aanbevolen door de Wereldgezondheidsorganisatie en dat in de andere zones drempels gelden die zelfs minder streng zijn dan deze vooropgesteld door die organisatie; dat zij ook nog doet gelden dat uit de verschillende stukken van het dossier, voornamelijk de evaluatie door het B.I.M. van november 1997, en uit de

territoriale modellering van de normen, blijkt dat een adequate afweging werd gemaakt tussen de belangen van haar inwoners en de uitbating van de luchthaven;

Overwegende dat de door de verzoekende partijen geschonden geachte bepalingen van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, in zoverre van belang voor deze zaak, als volgt luiden :

"Art. 6. §1. De aangelegenheden bedoeld in artikel 107 quater van de Grondwet zijn :

(...)

II. Wat het leefmilieu en het waterbeleid betreft :

1°. De bescherming van het leefmilieu, (...), alsmede de strijd tegen de geluidshinder,

(...)

X. Wat de openbare werken en het vervoer betreft :

(...)

7°. De uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden; met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal";

Overwegende dat uit de voormelde bepalingen voortvloeit dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in principe de bevoegdheid heeft om maatregelen te nemen met betrekking tot de beperking van de geluidshinder op haar grondgebied; dat dit blijkens de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ook de bestrijding betreft van geluidshinder voortgebracht door vliegtuigen (Gedr. st., Senaat, 1979-1980, nr. 434/1, p. 13); dat de verwerende partij dus in principe bevoegd is om voor haar grondgebied normen op te leggen ter bestrijding van de geluidshinder veroorzaakt door vliegtuigen; dat daartegenover staat dat de federale overheid bevoegd is om de uitrusting en de uitbating te regelen van de luchthaven Brussel-Nationaal, weze het bij wege van uitzondering op de principiële gewestelijke bevoegdheid met betrekking tot de luchthavens en openbare vliegvelden;

Overwegende dat gelet op de beide voormelde bepalingen, de vraag rijst of de verwerende partij bevoegd is om de bestreden maatregelen te nemen inzoverre de geluidshinder die zij wil bestrijden het gevolg is van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal; dat overeenkomstig de rechtspraak van het Arbitragehof in dergelijk geval toepassing moet worden gemaakt van het evenredigheidsbeginsel, dat inhoudt dat 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;

Overwegende dat uit de feiten uiteenzetting die hierboven werd weergegeven blijkt -en de verzoekende partijen dit trouwens niet betwisten- dat de verwerende partij de mogelijke weerslag van de ontworpen normen op de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal in het besluitvormingsproces voorafgaand aan de bestreden regeling heeft betrokken; dat ook de afdeling Wetgeving van de Raad van State tot die conclusie kwam, waar het hoger vermeld advies stelt dat uit de aan die afdeling medegedeelde stukken "blijkt dat de regering in elk geval aandacht heeft gehad voor de problematiek inzake de toepassing van het bedoelde evenredigheidsbeginsel"; dat dit bovendien blijkt uit de inhoud van deze regeling zelf, waar deze de normen differentieert in functie van de afstand tot de bedoelde luchthaven, waarbij de normen soepeler worden alnaargelang het betrokken gebied dichter bij de luchthaven is gelegen;

Overwegende dat de verzoekende partijen niet concreet aantonen dat het evenredigheidsbeginsel is geschonden; dat ook al zouden zoals zij aanvoeren, 15 % van de dagvluchten en 85 % van de nachtvvluchten getroffen worden door de bestreden normen vervat in artikel 2 van het bestreden besluit, zulks op zichzelf nog niet bewijst dat die normen kennelijk onredelijk zijn, in de zin dat de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal niet meer op doelmatige wijze kan gebeuren of dat de verwerende partij de exploitatie van die luchthaven de facto regelt; dat bovendien ook niet wordt aangetoond dat die normen, waarvan niet wordt betwist dat ze afgestemd zijn op de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie, en voor de twee dichtst bij de luchthaven gelegen zones zelfs soepeler zijn, op zich onevenredig -laat staan kennelijk onevenredig- zijn met het nagestreefde doel het leefmilieu van de bewoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te beschermen tegen overmatige geluidshinder; dat evenmin wordt aangetoond, zelfs niet aangevoerd, dat, in zoverre de uitbating van de luchthaven wordt bemoeilijkt door de opgelegde normen, voor de bedoelde regeling geen minimum aan redelijke gronden voorhanden is;

Overwegende dat de in artikel 5 van het bestreden besluit in het vooruitzicht gestelde strengere normen slechts van kracht worden na "een door de Regering vastgestelde aanpassingsperiode"; dat de bedoelde normen niet in de huidige zaak betrokken kunnen worden, omdat voor de inwerkingtreding daarvan een nieuwe constitutionele beslissing van de verwerende partij nodig is, waarbij deze zowel rekening zal dienen te houden met de technologische ontwikkeling, als met de wetenschappelijke kennis, de opgedane veldervaring en de economische weerslag van deze normen, in het licht van de situatie zoals die zich op dat ogenblik voordoet (Gedr. St. Brusselse Hoofdstedelijke Raad, zitting 96/97, nr. A-151/1, p. 2);

Overwegende dat de bestreden regeling niet belet dat de andere gewesten ook de bevoegdheid hebben om een eigen beleid inzake bestrijding van de geluidshinder te voeren en zelf, op autonome wijze, de noodzaak tot bescherming van het leefmilieu uit het oogpunt van de strijd tegen overmatige geluidshinder af te wegen tegen de gevolgen daarvan op de uitbating van de nationale luchthaven;

Overwegende dat uit de hoger beschreven feitelijke gegevens van de zaak blijkt dat de verwerende partij, alvorens de bestreden regeling te treffen, jarenlang gestreefd heeft naar een overeenkomst met de federale overheid en getracht heeft de kwestie aanhangig te maken bij het Overlegcomité; dat het feit dat die pogingen blijkbaar zijn mislukt, niet inhoudt dat de bestreden regeling kennelijk onredelijk is, noch dat het evenredigheidsbeginsel is miskend; dat overigens toentertijd voor de betrokken regeling geen samenwerkingsakkoord als bedoeld in artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vereist was; dat ook het feit dat de afdeling Wetgeving van de Raad van State heeft aangegeven onvoldoende inzicht te hebben in de "concrete feitelijke context" geenszins volstaat om aan te tonen dat het evenredigheidsbeginsel is geschonden; dat de concrete feitelijke context immers slechts in zijn volledigheid kan blijken uit een tegensprekelijk debat, gevoerd voor de afdeling administratie van de Raad van State, op grond van het in het kader daarvan neergelegd administratief dossier van de verwerende partij;

Overwegende dat het hierboven besproken onderdeel van het eerste middel bijgevolg niet gegrond is; dat het auditorsverslag beperkt is tot dit onderdeel; dat bijgevolg een aanvullend onderzoek van de andere onderdelen van het eerste middel, en van de andere middelen, noodzakelijk is,

B E S L U I T :

Artikel 1.

De debatten worden heropend.

Artikel 2.

Het door de Auditeur-generaal aangeduide lid van het Auditoraat wordt ermee belast het onderzoek van de zaak voort te zetten.

Artikel 3.

De kosten van het beroep worden in beraad gehouden.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting van de Algemene Vergadering van de afdeling Administratie van de Raad van State, op negen mei tweeduizend en zes door :

de H	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.