

Rolnummers 2302 en 2305
Arrest nr. 50/2003 van 30 april 2003

A R R E S T

In zake : de beroepen tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van het decreet van het Waalse Gewest van 8 juni 2001 houdende wijziging van het decreet van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden, ingesteld door Y. Van Caekenberghe en anderen en door de v.z.w. Net Sky en anderen.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters M. Melchior en A. Arts, en de rechters L. François, P. Martens, R. Henneuse, M. Bossuyt, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman en E. Derycke, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter M. Melchior,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. Onderwerp van de beroepen

Bij verzoekschriften die aan het Hof zijn toegezonden bij op 14 en 17 december 2001 ter post aangetekende brieven en ter griffie zijn ingekomen op 17 en 18 december 2001, hebben Y. Van Caekenberghe, wonende te 4340 Awans, rue de la Station 61, P. Collee, wonende te 4432 Alleur, avenue Roi Baudouin 14, A. Delvaux, wonende te 4470 Saint-Georges-sur-Meuse, rue Georges Béroutte 87, R. Delloye, wonende te 4400 Awirs, Bois des Moines 102, J. Dechene, wonende te 4470 Saint-Georges-sur-Meuse, rue du Château d'Eau 20, en J.-P. Olivier, wonende te 4470 Saint-Georges-sur-Meuse, rue du Château d'Eau 22, enerzijds, en de v.z.w. Net Sky, met maatschappelijke zetel te 4340 Awans, rue du Domaine de Waroux 27, L. Beckers, wonende te 4460 Grâce-Hollogne, rue En Bois 68, R. Arrigo, wonende te 4460 Grâce-Hollogne, rue En Bois 66, L. Giltay, wonende te 4400 Flémalle, rue des Awirs 283, A. Lejeune, wonende te 4450 Lantin, rue J. Martin 12, A. Bourgeois, wonende te 4470 Saint-Georges-sur-Meuse, rue du Centre 34, M. Oly, wonende te 4400 Flémalle, rue de la Reine 48/6, en de n.v. Goupil Immo, met maatschappelijke zetel te 4431 Loncin, rue des Héros 50, anderzijds, beroep tot gehele of gedeeltelijke vernietiging ingesteld van het decreet van het Waalse Gewest van 8 juni 2001 houdende wijziging van het decreet van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 16 juni 2001).

II. De rechtspleging

Bij beschikkingen van 17 en 18 december 2001 heeft de voorzitter in functie de rechters van de respectieve zetels aangewezen overeenkomstig de artikelen 58 en 59 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof.

De rechters-verslaggevers hebben geoordeeld dat er geen aanleiding was om artikel 71 of 72 van de organieke wet toe te passen.

Bij beschikking van 16 januari 2002 heeft het Hof de zaken samengevoegd.

Bij beschikking van dezelfde dag, heeft voorzitter M. Melchior de zaken voorgelegd aan het Hof in voltallige zitting.

Van de beroepen is kennisgegeven overeenkomstig artikel 76 van de organieke wet bij op 7 maart 2002 ter post aangetekende brieven.

Het bij artikel 74 van de organieke wet voorgeschreven bericht is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 30 maart 2002.

De Waalse Regering, rue Mazy 25-27, 5100 Namen, heeft, in de respectieve zaken, een memorie ingediend, bij op 22 april 2002 ter post aangetekende brieven.

Van die memories is kennisgegeven overeenkomstig artikel 89 van de organieke wet bij op 14 mei 2002 ter post aangetekende brieven.

Memories van antwoord zijn ingediend door :

- de verzoekende partijen in de zaak nr. 2302, bij op 12 juni 2002 ter post aangetekende brief;
- de verzoekende partijen in de zaak nr. 2305, bij op 14 juni 2002 ter post aangetekende brief.

De Waalse Regering heeft, in de respectieve zaken, een memorie van wederantwoord ingediend, bij op 14 augustus 2002 ter post aangetekende brieven.

Bij beschikkingen van 30 mei 2002 en 28 november 2002 heeft het Hof de termijn waarbinnen het arrest moet worden gewezen, verlengd tot respectievelijk 14 december 2002 en 14 juni 2003.

Bij beschikking van 22 oktober 2002 heeft het Hof de zaken in gereedheid verklaard en de dag van de terechtzitting bepaald op 13 november 2002.

Van die beschikking is kennisgegeven aan de partijen en hun advocaten bij op 24 oktober 2002 ter post aangetekende brieven.

Op de openbare terechtzitting van 13 november 2002 :

- zijn verschenen :

. Me X. Close *loco* Mr. L. Misson, advocaten bij de balie te Luik, voor de verzoekende partijen in de zaak nr. 2302;

. Mr. L. Cambier en Mr. R. Born, advocaten bij de balie te Brussel, voor de verzoekende partijen in de zaak nr. 2305;

. Mr. P. Van Ommeslaghe, advocaat bij het Hof van Cassatie, Mr. F. Haumont, Mr. A. Tossens en Mr. F. Alen, advocaten bij de balie te Brussel, en Mr. F. Guerenne, advocaat bij de balie te Nijvel, voor de Waalse Regering;

- hebben de rechters-verslaggevers J.-P. Snappe en A. Alen verslag uitgebracht;
- zijn de voornoemde advocaten gehoord;
- zijn de zaken in beraad genomen.

De rechtspleging is gevoerd overeenkomstig de artikelen 62 en volgende van de organieke wet, die betrekking hebben op het gebruik van de talen voor het Hof.

III. *In rechte*

- A -

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

Zaak nr. 2302

A.1. De verzoekende partijen zijn allen omwonenden van de luchthaven van Luik, die te lijden hebben onder het nachtlawaai die wordt veroorzaakt door de luchthaven die het voorwerp uitmaakt van het aangevochten decreet.

Zaak nr. 2305

A.2.1. Het doel van de eerste verzoekende partij, de v.z.w. Net Sky, bestaat erin « de harmonieuze integratie van de economische activiteiten van de luchthaven van Luik te bevorderen door de bevolking van de Luikse regio te beschermen tegen geluidshinder die rechtstreeks of onrechtstreeks te maken heeft met de uitbatingwijze van de luchthaven van Luik ».

De zeven andere verzoekende partijen, zes natuurlijke personen en een rechtspersoon, zijn allen omwonenden van de luchthaven, die te lijden hebben onder de nachtelijke activiteiten of dagactiviteiten van de luchthaven van Luik.

A.2.2. De Waalse Regering betwist, enerzijds, het belang om in rechte te treden van de eerste verzoekende partij, die geen belang heeft bij het indienen van een verzoekschrift dat tot doel zou hebben « de bescherming van het leefmilieu en de kwaliteit van het leven ». Het collectieve belang waarop een vereniging zich moet kunnen beroepen om voor het Hof in rechte te treden ontbreekt immers te dezen. Dat collectieve belang beperkt zich klaarblijkelijk tot de optelling van de individuele belangen van haar leden, die allen omwonenden van de luchthaven van Luik-Bierset zijn.

Bovendien ziet men niet in hoe de aangevochten akte het maatschappelijk doel van de eerste verzoekende partij daadwerkelijk zou kunnen raken, dat zich, volgens de woorden van de verzoekende partij, concreet vertaalt in de organisatie van colloquia in verband met de bestrijding van lawaai en geluidshinder.

A.2.3. In haar memorie van antwoord is de eerste verzoekende partij enerzijds van oordeel dat de Waalse Regering ten onrechte betoogt dat haar maatschappelijk doel niet door het aangevochten decreet zou kunnen worden geraakt : de aangevochten bepalingen vormen wel degelijk wetsbepalingen die het leefmilieu en de kwaliteit van het leven kunnen raken, regels die de verzoekende partij precies wil beschermen.

Anderzijds valt het collectief belang van de eerste verzoekende partij niet samen met het individueel belang van elk van haar leden.

Ten aanzien van de middelen

Zaak nr. 2302

Eerste middel

Het verzoekschrift

A.3.1. Het eerste middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, afzonderlijk of in samenhang gelezen met de artikelen 22 en 23, derde lid, 2° en 4°, van de Grondwet en met artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.

De verzoekende partijen betogen dat het verschil in behandeling tussen de omwonenden van de luchthaven van Luik-Bierset en die van de luchthaven van Charleroi-Gosselies, dat voortvloeit uit de vaststelling van verschillende exploitatietijden voor elk van die beide luchthavens, op geen enkele redelijke en objectieve verantwoording berust. Dat onderscheid wordt in de parlementaire voorbereiding enkel verantwoord op basis van de economische bestemming die door het Waalse Gewest aan elk van zijn luchthavens is gegeven. Het Gewest roept een gedifferentieerd stelsel in het leven ten nadele van de omwonenden van de luchthaven van Luik-Bierset.

Standpunt van de Waalse Regering

A.3.2. De Waalse Regering betoogt in haar memorie in de eerste plaats dat zij de bepalingen van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens heeft nageleefd, die ten aanzien van de Staat de negatieve verplichting omvat zich ervan te onthouden afbreuk te doen aan de in die bepaling erkende rechten. Te dezen heeft het Waalse Gewest misschien afbreuk gedaan aan de rechten van de omwonenden maar, volgens de rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, is een inmenging niet onverantwoord indien

daarin is voorzien in de wet, indien de maatregel noodzakelijk is en indien de inbreuk op het recht evenredig is met het door de betwiste activiteit opgeleverde voordeel. Te dezen is de bevoegdheid van het Waalse Gewest vervat in artikel 6, § 1, X, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, luidens hetwelk de gewesten bevoegd zijn voor « de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden ». Bovendien zijn de roerende en onroerende goederen van de Staat, zowel van het openbaar als van het privaat domein, die onder de gewestelijke bevoegdheid inzake luchthavens en vliegvelden vallen, bij de wetten tot hervorming der instellingen naar het Waalse Gewest overgeheveld. Op die basis heeft het Waalse Gewest een overeenkomst van domeinconcessie en diensten afgesloten met de « Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset » (S.A.B.) op 4 januari 1991.

Wat betreft het noodzakelijke karakter van de inbreuk op een beschermd recht, heeft de ontwikkeling van de luchthaven van Luik-Bierset de uitbouw mogelijk gemaakt van een communicatie- en infrastructuurnet dat zich verder ontwikkelt en aldus bijdraagt tot het economisch herstel van een streek die erg getroffen is door de crisis van de laatste jaren. Het Waalse Gewest heeft aldus een nieuwe pool van activiteiten kunnen ontwikkelen die hoofdzakelijk gebaseerd zijn op diensten en die een economische ommezwaai betekenen ten opzichte van het industrieel verval van de laatste decennia. Er dient dus te worden erkend dat de ontwikkeling van de luchthaven van Luik-Bierset noodzakelijk is voor het economisch welzijn in de zin van het bedoelde artikel 8.

Ten aanzien van de evenredigheid van de inbreuk op een beschermd recht staat het aan de verzoekers te bewijzen dat het Waalse Gewest de beoordelingsmarge zou hebben overschreden waarop de toetsing wordt uitgeoefend zowel door het Europees Hof voor de Rechten van de Mens als door de hoven en rechtbanken.

De inachtneming van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens brengt voor het Waalse Gewest ook een positieve verplichting teweeg om de maatregelen te nemen die noodzakelijk zijn om het recht op de eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven te garanderen. In de eerste plaats is het Gewest zijn verplichting nagekomen om de omwonenden - die, volgens de Waalse Regering, trouwens in staat zijn om, los van elke informatie, de mogelijke weerslag van de toestand van het leefmilieu op hun welzijn en het genot van hun woning in te schatten - met name door talrijke informatievergaderingen te organiseren.

Het Waalse Gewest heeft ook, zo vervolgt de Waalse Regering, concrete en toereikende maatregelen genomen om de veroorzaakte geluidshinder te beperken. Het staat aan de verzoekers het bewijs te leveren dat het Waalse Gewest het evenredigheidsbeginsel zou hebben geschonden, daarbij niet vergetend dat het over een zeer ruime discretionaire bevoegdheid beschikt die door het Europees Hof voor de Rechten van de Mens wordt erkend wanneer het om positieve verplichtingen gaat.

Ten aanzien van de schending van artikel 22 van de Grondwet, verwijst het Waalse Gewest hieromtrent naar het deel van zijn memorie dat aan het tweede middel is gewijd.

Wat ten slotte de discriminatie betreft die in het aangevochten decreet vervat zou zijn, betoogt het Waalse Gewest dat men de luchthavens van Luik en Charleroi niet echt met elkaar kan vergelijken, aangezien elke luchthaven haar eigen troeven heeft, de ene in de economische sector en de andere in de sector van het passagiersvervoer.

Memorie van antwoord

A.3.3. In hun memorie van antwoord zijn de verzoekers in de eerste plaats van mening dat een heel deel van de memorie van het Waalse Gewest geenszins betrekking heeft op de door de verzoekers aangevoerde inbreuk op het gelijkheidsbeginsel. Het heeft te maken met de vraag naar een mogelijke rechtstreekse inbreuk, door de bestreden norm, op artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, die het Hof geenszins kan beoordelen. In verband met dat aspect van haar argumentatie heeft het Waalse Gewest een positieve verplichting om concrete maatregelen te nemen teneinde de geluidshinder te beperken die wordt veroorzaakt door zijn luchthaveninstallaties en door de personen die ervan gebruik maken.

Wat betreft de in het decreet vervatte discriminatie probeert het Waalse Gewest zeer handig het debat toe te spitsen op de ontstentenis van vergelijkbaarheid van de luchthavens van Luik en Charleroi.

De verzoekers, omwonenden van de luchthaven van Luik, beklagen zich over een discriminatie die zij ondergaan en niet over een discriminatie van de ene luchthaven ten opzichte van de andere. De vraag naar het verbreken van de gelijkheid wordt uitsluitend gesteld ten aanzien van de waarborgen die aan de respectieve omwonenden van de beide Waalse luchthavens worden geboden.

In tegenstelling tot wat de Waalse Regering laat doorschemeren heeft artikel 1 van het aangevochten decreet geen programmatische draagwijdte ten aanzien van de uitbating van de luchthavens. Men heeft niet gewacht op het aangevochten decreet om de luchthavens van Bierset (vracht) en Charleroi (passagiers) te ontwikkelen. Artikel 1 van dat decreet heeft in de eerste plaats betrekking op de omwonenden en bevestigt in een wetgevende akte de momenten van de dag waarop zij aan intense geluidshinder mogen worden blootgesteld. Voor de omwonenden van Luik gaat het om hinder zonder onderbrekingen hoofdzakelijk 's nachts. Algemeen moet worden vastgesteld dat het geenszins nodig is om in een decreet op te nemen dat het Waalse Gewest ervoor gekozen heeft het vrachtvervoer te bevorderen te Luik en het passagiersvervoer te Charleroi. In dat verband blijkt uit de argumentatie van het Waalse Gewest zelf dat zijn keuzes inzake ontwikkeling van de luchthavens en in het bijzonder van die van Luik-Bierset van het begin van de jaren 1990 dateren. Men kan zich bijgevolg terecht de vraag stellen of het nuttig is de bestemming van de Waalse luchthavens in een decreet vast te leggen, tien jaar nadat zulks beslist is en verscheidene jaren nadat daaraan concreet gestalte is gegeven, zowel in feite als in talrijke rechtshandelingen. De keuzes inzake ontwikkeling en de respectieve ontwikkelingen van de luchthavens zijn gebeurd zonder dat gebruik werd gemaakt van een wettekst waarin de activiteit werd vastgesteld waarvoor die luchthavens zouden worden bestemd. Een wettekst waarin de keuzes worden « geïnstrumenteerd » die door het Waalse Gewest zijn aangekondigd, is in werkelijkheid enkel nuttig is zoverre die ertoe strekt te verhinderen dat de omwonenden bepaalde maatregelen vragen aan de rechterlijke macht.

De Waalse Regering beroept zich op de opeenvolgende beslissingen die zijn genomen, op de studies die zijn uitgevoerd, alsmede op de concrete ontwikkeling van de luchthaven, om het redelijke karakter van de aan de luchthaven van Luik-Bierset gegeven bestemming te verantwoorden.

Aan het Hof wordt evenwel niet de vraag gesteld naar de keuze van de economische bestemming van de luchthaven. Die keuze vloeit voor het Waalse Gewest voort uit opeenvolgende politieke beslissingen die sinds meer dan tien jaar zijn genomen en waarvan het aangevochten decreet slechts een van de verschijningsvormen is. De concrete ontwikkeling van de luchthaven is overigens beslist in de overeenkomst van 26 februari 1996 die het Waalse Gewest aan de firma TNT bindt.

De kwestie van het redelijke karakter van de beslissingen van het Waalse Gewest berust op een veelheid van feitelijke elementen en overstijgt ruimschoots de draagwijdte van het aangevochten decreet.

Het geschil dat bij het Arbitragehof aanhangig is gemaakt, heeft betrekking op het redelijke en evenredige karakter van een onderscheid dat het decreet in het leven roept tussen de omwonenden van twee verschillende luchthavens. Die omwonenden moeten, volgens de verzoekers, over een gemeenschappelijke, algemene en abstracte wetgeving beschikken die hun dezelfde waarborgen biedt.

De Waalse Regering, die haar argumentatie volledig opbouwt rond een bestaand objectief verschil tussen de beide Waalse luchthavens, kiest uiteindelijk ervoor niet te antwoorden op het eerste middel.

Tweede middel

Het verzoekschrift

A.4.1. Het tweede middel is afgeleid uit de schending, door het aangevochten decreet, van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en artikel 22 van de Grondwet, doordat het op onevenredige wijze afbreuk doet aan het recht op eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven en de woning van de verzoekers.

Op het ogenblik waarop het betwiste decreet werd aangenomen, bestond er geen enkele ernstige studie over de werking van de luchthaven, de invloed ervan op het leefmilieu en het economisch belang van de ontwikkeling ervan. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft echter in een arrest in verband met artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens het Verenigd Koninkrijk veroordeeld omdat het niet, alvorens een maatregel te nemen met gevolgen voor het in artikel 8 erkende recht, de noodzakelijke elementen had verzameld voor een correcte afweging van de belangen van het economisch welzijn van het land, enerzijds, en

zijn positieve verplichting om voor de verzoekers de inachtneming van de in artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens bedoelde rechten te garanderen, anderzijds.

De verzoekende partijen passen die beginselen op het betwiste decreet toe en leiden daaruit af dat het Waalse Gewest op onevenredige wijze afbreuk doet aan de in artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en in artikel 22 van de Grondwet verdedigde beginselen.

Standpunt van de Waalse Regering

A.4.2. Hoewel het volgens de Waalse Regering juist is dat het Europees Hof voor de Rechten van de Mens in zijn arrest *Hatton* geoordeeld heeft dat artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens het recht op een gezond leefmilieu omvat en dat, in het beoogde geval, de bestreden akte daaraan afbreuk deed, moet evenwel worden opgemerkt dat het Verdrag geen enkele specifieke bepaling bevat waarin het recht op een gezond leefmilieu is verankerd.

De Belgische Grondwet daarentegen bevat een specifieke bepaling die het recht op een gezond leefmilieu waarborgt. Dat recht mag niet worden beschouwd alsof het in artikel 22 van de Grondwet is ingeschreven, daar de grondwetgevende macht gelijktijdig twee grondwetsbepalingen heeft aangenomen (artikelen 22 en 23 van de Grondwet), die bovendien op dezelfde dag in het *Belgisch Staatsblad* zijn bekendgemaakt. Bijgevolg moet worden vastgesteld dat de grondwetgevende macht aan die twee grondwetsbepalingen een verschillende betekenis wilde geven. De parlementaire voorbereiding preciseert dat « de twee nieuwe Grondwetsartikelen, met name artikel 24*bis* over de sociale en economische grondrechten [...] en het voorliggende artikel 24*quater* [in verband met de eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven] totaal verschillend zijn geredigeerd, terwijl ze uitgaan van dezelfde logica » (Herziening van titel II van de Grondwet om een artikel 24*quater* in te voegen betreffende de eerbiediging van het privé-leven, *Parl. St.*, Kamer, 1993-1994, nr. 1278/2, p. 2). Dat uittreksel toont op afdoende wijze aan dat het de bedoeling was de twee artikelen gelijktijdig aan te nemen en aldus een verschillende draagwijdte eraan te geven, zo niet zou aan minstens één ervan elke nuttige werking worden ontnomen.

Bovendien kunnen de artikelen 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en 22 van de Grondwet niet zonder meer gelijk worden gesteld.

Het verschil in behandeling tussen de omwonenden van de luchthaven van Charleroi-Brussel Zuid en Luik-Bierset is geenszins discriminerend. Er bestaat immers een redelijk verband van evenredigheid tussen het aangewende middel en het beoogde doel. De verzoekers leiden nochtans een onevenredigheid af door te verwijzen naar het arrest dat is uitgesproken door het Europees Hof voor de Rechten van de Mens op 2 oktober 2001 in verband met de nachtvluchten te Heathrow (*Hatton* en anderen tegen het Verenigd Koninkrijk, 2 oktober 2001).

In de eerste plaats is dat arrest niet definitief. Het Verenigd Koninkrijk heeft immers de zaak aanhangig gemaakt bij de Grote Kamer van het Hof. Verder heeft lang niet het hele Hof met dat arrest ingestemd : het zou zijn uitgesproken met vier stemmen voor en drie stemmen tegen. Het economisch belang van de bijdrage van de nachtvluchten is volkomen en op kritische wijze geëvalueerd door een onafhankelijk onderzoeksorgaan in opdracht van de Waalse Regering, in de zin van de rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens in zijn arrest *Hatton* (punt 103).

De Waalse Regering heeft zowel rekening gehouden met de geluidshinder die onvermijdelijk eruit zou voortvloeien voor de omwonenden van de luchthaven als met de gevolgen ervan voor de gezondheid. Zo heeft de Regering op het einde van het jaar 1995 het « Centre d'étude et de développement en ingénierie acoustique de l'Université de Liège » (C.E.D.I.A.) en de vennootschap A-Tech opdracht gegeven om met name :

- voorafgaandelijk de plaatselijke toestand van het omgevingslawaaï rond de luchthaven te beschrijven, en zulks vóór het opstarten van de activiteiten;
- bij wijze van simulatie het belang te evalueren van de geografische zone die dreigt bloot te staan aan aanzienlijke geluidshinder, en zulks nog steeds vóór het opstarten van de activiteiten;
- de plaats van de gebouwen binnen die zone te bepalen;

- verplichte landings- en startbanen vast te stellen met de minste geluidsoverlast zodat het aantal gebouwen en personen die aan de geluidshinder worden blootgesteld, wordt geminimaliseerd.

Memorie van antwoord

A.4.3. In hun memorie van antwoord betogen de verzoekende partijen dat zij, in tegenstelling tot wat het Waalse Gewest schrijft, nooit hebben beweerd dat artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en artikel 22 van de Grondwet een recht op een gezond leefmilieu zouden invoeren.

De Waalse Regering, die tevens een memorie in de zaak nr. 2305 opstelt, die door andere verzoekers tegen dezelfde norm is ingediend, heeft misschien bepaalde argumenten die in die verschillende beroepen worden uiteengezet, door elkaar gehaald.

De verzoekers zijn echter bij nader inzien bij de lezing van de argumentatie van de Waalse Regering in verband met dat middel met name van mening dat de vraag in verband met de inbreuk op de in die artikelen beschermde rechten minder rijst in termen van discriminatie tussen de omwonenden van twee verschillende luchthavens dan in termen van een rechtstreekse schending van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens door het Waalse Gewest naar aanleiding van de beslissingen in verband met de ontwikkeling van de luchthaven van Luik. Dat debat valt onder de bevoegdheid van het Hof van Beroep te Luik.

De verzoekers doen dus afstand van het tweede middel.

Derde middel

Het verzoekschrift

A.5.1. Het derde middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, afzonderlijk of in samenhang gelezen met artikel 6 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.

De inschrijving in het bestreden decreet van een verschil in behandeling tussen de omwonenden voor de luchthaven van Luik-Bierset en die van Charleroi-Brussel Zuid doet op onevenredige en discriminerende wijze afbreuk aan artikel 6 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. De enige echte doelstelling van de inschrijving van een vrij stelsel van exploitatietijden voor de luchthaven van Luik-Bierset bestaat immers erin dat aan de rechterlijke macht elke mogelijkheid wordt onttrokken om een maatregel te gelasten die ertoe strekt de nachtvluchten te verbieden of te beperken op basis van foutieve inbreuken op de rechten van de omwonenden.

Standpunt van de Waalse Regering

A.5.2. De Waalse Regering betoogt dat de aanneming van het bestreden decreet geenszins de grondslag van de voor het Hof van Beroep te Luik ingestelde vordering raakt, noch, meer in het bijzonder, de vordering tot vernietiging vanwege de verzoekers met het oog op de stopzetting van de nachtvluchten op de luchthaven, waarvan het niet gegronde karakter reeds terecht is opgemerkt door de Rechtbank van eerste aanleg te Luik in haar vonnis van 9 februari 2001, op basis van het beginsel van de scheiding der machten.

Het feit dat het Waalse Gewest het bestreden decreet heeft aangenomen heeft bijgevolg geen enkele weerslag op de grondslag van de lopende gerechtelijke procedure. Het decreet bevestigt alleen de beleidsbeslissing van de Waalse Regering in verband met de wijze waarop de luchthavens die onder haar bevoegdheid vallen, worden geëxploiteerd.

Memorie van antwoord

A.5.3. In hun memorie van antwoord zijn de verzoekende partijen van mening dat, hoewel artikel 1 van het decreet geen weerslag heeft op de grondslag van de thans hangende procedure voor het Hof van Beroep te Luik, het er mogelijkerwijze een heeft op de afloop ervan, wat volstaat om te bewijzen dat het een weerslag heeft op een lopende procedure.

Het in artikel 1 van het decreet nagestreefde doel is onwettig aangezien het gaat om de wil van de wetgevende macht om de afloop van een lopende procedure te beïnvloeden.

Volgens de verzoekende partijen zet de Waalse Regering in haar memorie niet de in artikel 1 van het decreet van 8 juni 2001 nagestreefde doelstelling uiteen. Ze volstaat ermee de redenen uit te leggen waarom de luchthaven van Luik noodzakelijkerwijze open moet staan voor het vrachtvervoer, wat op zich geen enkele verantwoording vormt voor artikel 1 van het decreet vermits een intens vrachtvervoer reeds terechtkon in Luik lang vóór die bepaling werd aangenomen.

Er wordt dus geen enkele objectieve en redelijke verantwoording voor artikel 1 voorgesteld, terwijl dat artikel een belangrijke invloed zou kunnen hebben op de afloop van een rechtszaak waarbij de verzoekers en het Waalse Gewest partij zijn.

In een context waarin de aangevochten norm geen enkele redelijke doelstelling nastreeft en overigens geen enkele precieze en wettige doelstelling schijnt te hebben, moet elke inbreuk op het beginsel van gelijkheid van de burgers voor de wet discriminerend worden geacht.

Vierde middel

Het verzoekschrift

A.6.1. Het vierde middel, dat ondergeschikt is aan het derde, is afgeleid uit de schending van de artikelen 10 en 11, afzonderlijk of in samenhang gelezen met artikel 23, derde lid, 2° en 4°, van de Grondwet.

Artikel 23 van de Grondwet wordt in die zin geïnterpreteerd dat het aan de verschillende wetgevers een *standstill*-verplichting oplegt. Ongeacht de wil van de wetgever om te interfereren met het lopende proces, heeft de in het geding zijnde bepaling tot onmiddellijk gevolg dat ze, voor de omwonenden van de luchthaven van Bierset, de mogelijkheid verkleint om van het Hof van Beroep een arrest te verkrijgen dat gunstig is voor de bescherming van hun leefmilieu, indien de fouten van het Waalse Gewest worden erkend. Bijgevolg is de in het geding zijnde bepaling ongunstiger voor het leefmilieu dan de ontstentenis van wetgeving die tot dan de regel was.

Het door het decreet teweeggebrachte verschil in behandeling doet op discriminerende en onevenredige wijze afbreuk aan de rechten die hun zijn toegekend bij artikel 23 van de Grondwet. Er bestaat dus een verschil in behandeling tussen de omwonenden de luchthaven van Luik-Bierset, die 24 uur op 24 open is, en de omwonenden van de luchthaven van Charleroi-Brussel Zuid, die tussen 7 uur en 22 uur open is, behoudens uitzonderlijke afwijking.

Standpunt van de Waalse Regering

A.6.2. Volgens de Waalse Regering had de wetgever met de betwiste akte niet tot doel het Hof van Beroep te Luik te verhinderen zich uit te spreken over de mogelijkheid om de door het Waalse Gewest gemaakte fouten *in natura* te herstellen voor zover er fouten worden erkend.

De *standstill*-verplichting verbiedt de openbare overheden wetten uit te vaardigen die haaks op de gewaarborgde rechten staan en dus het verworven niveau van bescherming te verminderen. Het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu vormt een voorbeeld van de categorie van rechten waaraan men een dergelijk gevolg verleent, ook al zou artikel 23 van de Grondwet, waarin dat recht is verankerd, volkomen verstoken zijn van rechtstreekse gevolgen.

De rechtspraak van het Hof in het arrest nr. 40/94 kan op deze zaak worden toegepast en aldus kan, naar analogie, worden geoordeeld dat het decreet van 8 juni 2001 geen achteruitgang betekent ten aanzien van de situatie die bestond bij de inwerkingtreding van het decreet van 23 juni 1994 vóór de wijziging ervan. De tekst van 1994 bevatte geen enkele bepaling in verband met de openings- en sluitingstijden van de luchthaven van Luik-Bierset, of van andere gewestelijke luchthavens.

Ten slotte dient in herinnering te worden gebracht dat de luchthaven van Luik-Bierset vóór de invoeging, in het decreet van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden, van een artikel *1bis* bij het betwiste decreet van 8 juni 2001, reeds 24 uur op 24 open was.

Bovendien sluiten de grondwettelijke regels van de gelijkheid en de niet-discriminatie niet uit dat een verschil in behandeling tussen categorieën van personen wordt ingesteld, voor zover dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is. Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betwiste maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen. Het gelijkheidsbeginsel is geschonden wanneer vaststaat dat er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel. Te dezen hebben de beide gewestelijke luchthavens verschillende doelgerichte opdrachten : de ene heeft betrekking op het vrachtvervoer (wat doorlopende openingstijden vergt) en de andere is toegespitst op het passagiersverkeer (wat geen doorlopende openingstijden vergt). Het gaat hier om een economische keuze van de Regering, die door de Minister in herinnering is gebracht bij het onderzoek van het ontwerp van aangevochten decreet in de Commissie voor economie, kleine en middelgrote ondernemingen, buitenlandse handel en toerisme. Het staat niet aan het Hof te oordelen of de door de decreetgever vastgestelde maatregel opportuun of wenselijk is. Het staat aan de wetgever de maatregelen vast te stellen die moeten worden genomen om het doel dat hij heeft vooropgesteld te bereiken. Het Hof dient evenmin te onderzoeken of de nagestreefde doelstelling al dan niet had kunnen worden bereikt met andere wettelijke maatregelen (arresten nrs. 23/89 en 1/90).

Memorie van antwoord

A.6.3. In hun memorie van antwoord stellen de verzoekende partijen in verband met het arrest nr. 40/94 van het Hof, dat is aangevoerd door de Waalse Regering, dat het Hof heeft aanvaard, ten aanzien van het *standstill*-beginsel, een nieuwe wetgeving te toetsen aan de ontstentenis van wetgeving (in verband met de mogelijkheid om schoolgeld op te leggen) die tot dan bestond. Bij dat onderzoek is gebleken dat in de praktijk talrijke academies hoe dan ook schoolgeld vroegen. In tegenstelling tot artikel 1 van het decreet van 8 juni 2001 kan het decreet van 21 december 1992 redelijkerwijze worden verantwoord door wettige doelstellingen (de budgettaire beperkingen die de Franse Gemeenschap aanvoert, de bedoeling diegenen die zich lichtzinnig inschreven te ontmoedigen, alsmede de toename van het leerlingenaantal in het kunstonderwijs – considerans B.3.3).

De verzoekers hebben reeds uiteengezet dat zij niet zien welke wettige doelstelling ten grondslag ligt aan artikel 1 van het decreet van 8 juni 2001.

Dat een decreet in de mogelijkheid voorziet om nachtelijke geluidshinder te doen ondergaan, vormt een belangrijke inbreuk op het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu en het recht op gezondheid, dat niet kan worden vergeleken met het vorderen van een schoolgeld van maximum 5.000 frank (123,94 euro) per jaar van bepaalde studenten.

Het *standstill*-beginsel in de wetgeving wordt niet alleen opgelegd aan de wetgever die een tekst die een bepaald niveau van bescherming biedt, wil amenderen of afschaffen, maar tevens aan de wetgever die een tekst wil opstellen die uiteindelijk nadeliger zou blijken voor het leefmilieu en voor de gezondheid dan de eenvoudige ontstentenis om ter zake op te treden.

De inbreuk op het *standstill*-beginsel vormt te dezen ook een inbreuk op de beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, vermits ze enkel betrekking heeft op de omwonenden van de luchthaven van Luik-Bierset.

Zaak nr. 2305

Eerste middel

Het verzoekschrift

A.7.1. Het eerste middel is afgeleid uit de schending, door het bestreden decreet, van de bevoegdheidverdelende regels en meer in het bijzonder van artikel 22 van de Grondwet, dat aan de federale wetgever de mogelijkheid voorbehoudt om de uitzonderingen vast te stellen op het recht op eerbiediging van het

privé-leven en het gezinsleven. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft in zijn arrest *Hatton* geoordeeld dat artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, in het licht waarvan artikel 22 van de Grondwet moet worden geïnterpreteerd, het recht op een gezond leefmilieu omvat. In zoverre het bestreden decreet bepaalt dat de luchthaven van Luik-Bierset op doorlopende wijze wordt geëxploiteerd, vormt het een uitzondering op dat recht, uitzondering die onder de bevoegdheid van de federale wetgever valt.

Standpunt van de Waalse Regering

A.7.2. De Waalse Regering betoogt dat, bij artikel 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, aan het Waalse Gewest de bevoegdheden zijn toegewezen inzake milieubescherming - die de bestrijding van geluidshinder inhouden -, maar ook inzake de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden. De vaste rechtspraak van het Hof stelt evenwel dat, in zoverre zij niet anders bepalen, de Grondwetgever of de bijzondere wetgever « de volledige bevoegdheid hebben toegekend tot het uitvaardigen van de regels die eigen zijn aan de hun toegewezen aangelegenheden, onverminderd hun beroep op artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ».

Bovendien bevat artikel 23 van de Grondwet, in tegenstelling tot de bepalingen van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, een bepaling die specifiek het recht op een gezond leefmilieu garandeert. Bijgevolg zou datzelfde recht niet kunnen worden ingeschreven in artikel 22 van de Grondwet.

Ten slotte dient uit het bestaande verschil in formulering tussen artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en artikel 22 van de Grondwet te worden afgeleid dat de Grondwetgever noodzakelijkerwijze een verschillende draagwijdte heeft willen toekennen aan laatstvermelde bepaling.

Memorie van antwoord

A.7.3. In hun memorie van antwoord antwoorden de verzoekende partijen dat artikel 22 van de Grondwet is ingevoegd met verwijzing naar artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, een bepaling die voor het Hof in *Straatsburg* werd aangevoerd om een schending van een recht op een gezond leefmilieu aan te klagen. Doordat wordt gepreciseerd dat het aan de wet staat de gevallen en de voorwaarden vast te stellen waarin kan worden afgeweken van het in het voormelde artikel 22 voorgescreven grondrecht, terwijl in het volgende lid wordt onderstreept dat « de wet, het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel [...] de bescherming van dat recht [waarborgen] », kan niet worden betwist dat de Grondwetgever aan de federale wetgever de bevoegdheid heeft willen voorbehouden om afwijkingen van dat recht in te voeren. Een dergelijke interpretatie wordt bevestigd in de parlementaire voorbereiding die voorafgaat aan de invoeging van die bepaling in de Grondwet.

Daaruit dient bijgevolg te worden afgeleid dat de afwijkingen van het recht op de eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven, dat in artikel 22 van de Grondwet wordt gewaarborgd en dat het recht op een gezond leefmilieu, vrij van geluidshinder, omvat, onder de exclusieve bevoegdheid van de federale overheid vallen. Bijgevolg kan het Gewest, ofschoon het over de toepassing van dat recht kan waken, daaraan geen afbreuk doen door, zoals te dezen, toe te staan dat de luchthaven van Luik-Bierset 's nachts wordt geëxploiteerd.

In tegenstelling tot wat de Waalse Regering betoogt, druist een dergelijke interpretatie niet in tegen de overdracht van bevoegdheden waartoe door de bijzondere wetgever is beslist in 1988 en in 1993.

Wat betreft de bevoegdheid inzake bescherming van het leefmilieu en in het bijzonder die met betrekking tot de bestrijding van geluidshinder, ziet men niet in hoe het feit dat men niet de bevoegdheid heeft om af te wijken van het in artikel 22 van de Grondwet gewaarborgde recht, dat het recht op een gezond leefmilieu, vrij van geluidshinder, omvat, tegengesteld zou zijn aan een dergelijke bevoegdheid. Die beide bevoegdheden lijken integendeel volledig verenigbaar en zelfs volkomen complementair te zijn.

Ten aanzien van de bevoegdheid bedoeld in artikel 6, § 1, X, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 dient te worden aangenomen dat ze moet worden geïnterpreteerd in overeenstemming met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en met artikel 22 van de Grondwet. Het is duidelijk dat de tegenpartij, bij de uitoefening van haar bevoegdheid inzake luchthavens, oog moet hebben voor hogere normen, waaronder die welke hiervoor werden aangehaald. Een andere redenering volgen zou bovendien erop neerkomen dat de tegenpartij zou worden vrijgesteld van de verplichtingen waaraan zij onderworpen is krachtens het internationaal

recht, vermits het de wens van de Grondwetgever is dat artikel 22 wordt geïnterpreteerd in het licht van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.

Hoewel artikel 23 van de Grondwet eveneens het recht op een gezond leefmilieu garandeert, zou het niet in die zin kunnen worden geïnterpreteerd dat het elke andere grondslag tot staving van een dergelijk recht zou verhinderen. Het is immers niet verboden dat eenzelfde recht meerdere grondslagen heeft, in verscheidene bepalingen.

Tweede middel

Het verzoekschrift

A.8.1. Het tweede middel is afgeleid uit de schending, door het aangevochten decreet, van de artikelen 10 en 11, afzonderlijk of in samenhang gelezen met de artikelen 22 en 23, derde lid, 2° en 4°, van de Grondwet en met artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Het is opgesplitst in twee onderdelen.

In het eerste onderdeel wordt betoogd dat het verschil in behandeling tussen de omwonenden van de luchthaven van Luik-Bierset en die van Charleroi-Gosselies, dat voortvloeit uit de vaststelling van verschillende exploitatietijden voor elk van die beide luchthavens, op geen enkele redelijke en objectieve verantwoording berust. Dat onderscheid wordt in de parlementaire voorbereiding enkel verantwoord op basis van de economische bestemming die door het Waalse Gewest aan elk van zijn luchthavens is gegeven. Dat Gewest roept een verschillende regeling in het leven ten nadele van de omwonenden van de luchthaven van Luik.

Standpunt van de Waalse Regering

A.8.2. De Waalse Regering, die zich op de arresten Powell en Rayner tegen het Verenigd Koninkrijk van 21 februari 1990, Lopez Ostra tegen Spanje van 9 december 1994 en Guerra en anderen tegen Italië van 19 februari 1998 baseert, betwist in de eerste plaats elke vorm van schending van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.

Enerzijds, is zij van mening dat het Gewest wel degelijk de negatieve verplichting welke uit die bepaling voortvloeit is nagekomen, om reden dat zijn inmenging in het recht van de omwonenden op de eerbiediging van hun woning en van het privé-leven de drie in paragraaf 2 van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens bedoelde voorwaarden in acht neemt (zie *supra* A.3.2).

Wat betreft zijn positieve verplichtingen, onder meer het geven van informatie aan de omwonenden en het nemen van concrete maatregelen om hen te beschermen, blijft het Waalse Gewest evenmin in gebreke ten aanzien van de rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens - en in het bijzonder het arrest Guerra en anderen tegen Italië van 19 februari 1998.

Wat betreft de eerste positieve verplichting, beoogt dat arrest enkel de gevallen waarin de risico's voor de gezondheid nog duidelijker zouden blijken en enkel op de overheid zouden wegen « voor zover het mededelen van informatie waarover de Staat beschikt een noodzakelijke maatregel vormt om inbreuken op de fysieke integriteit te voorkomen ». In tegenstelling tot de omwonenden van een instelling « met hoog risico », zijn de omwonenden van de luchthaven van Bierset, ongeacht elke voorlichting, in staat de risico's te beoordelen van de weerslag van de staat van het leefmilieu op hun welzijn en hun woning.

Wat betreft de tweede positieve verplichting, heeft het Gewest concrete maatregelen genomen om de omwonenden te beschermen. Ten aanzien van artikel 23 van de Grondwet mist die verplichting evenwel elke grondslag, aangezien artikel 23 geen rechtstreekse werking heeft in het Belgische recht.

Het Waalse Gewest betwist vervolgens elke inbreuk op artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. De rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens vereist dat, opdat een inmenging in het eigendomsrecht zou kunnen worden aangemerkt als een beroving van dat recht, het op definitieve wijze verdwenen is in al zijn aspecten. Het Europese rechtscollege laat bovendien een grote marge aan de overheid om zich ervan te vergewissen dat de eigendomsberoving gebeurt in de omstandigheden bedoeld in de wet en de algemene beginselen van het internationaal recht.

Wat ten slotte de door de verzoekende partijen aangeklaagde discriminatie betreft, is de Waalse Regering van mening dat zij niet kan worden aanvaard, aangezien er een objectief verschil bestaat tussen de beide luchthavens en hun respectieve aantrekkingskracht en troeven ten aanzien van de vraag naar dienstverlening, ten aanzien van de economische actoren van de streek waarin ze zijn gevestigd en ten aanzien van de luchtvaartmaatschappijen welke die luchthavens willen aandoen.

Uit een marktstudie die in 1991 werd uitgevoerd door de vennootschap Tractebel blijkt in het bijzonder dat Luik meer geschikt was voor de ontwikkeling van vrachtvervoer. Bovendien zouden de bedrijven die destijds potentieel geïnteresseerd waren, hebben verklaard dat de luchthaven van Luik des te aantrekkelijker zou zijn indien ze 24 uur op 24 zou kunnen worden geëxploiteerd. Het Waalse Gewest heeft bijgevolg geoordeeld dat een dergelijke toelating een noodzaak vormde.

In elk geval beperkt de toetsing die door het Hof kan worden uitgeoefend zich tot die verschillen die kennelijk willekeurig of onredelijk zouden zijn.

Memorie van antwoord

A.8.3. De verzoekende partijen antwoorden dat de door de Waalse Regering gegeven interpretatie van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens verkeerd is. De relevantie van de drie arresten van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens dient immers te worden onderzocht in het licht van het recente arrest *Hatton* en anderen tegen het Verenigd Koninkrijk van 2 oktober 2001. Uit dat arrest kan de volgende lering worden getrokken :

a) de Hof verantwoordt zijn ommezwaai in de rechtspraak door de omstandigheid dat de verzoekers, in die zaak, zich specifiek beklagen over nachtlawaai en een toename van dat lawaai;

b) ongeacht de in aanmerking genomen benadering van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens - positieve of negatieve verplichting - dient een billijk evenwicht in acht te worden genomen tussen de concurrerende belangen van het individu en van de samenleving in haar geheel;

c) de Staten behouden een zekere beoordelingsmarge om dat billijke evenwicht te bereiken en de in artikel 8.2 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens beoogde doelstellingen « kunnen een zekere relevantie hebben » om vast te stellen of dat billijke evenwicht is bereikt;

d) de Staten moeten echter rekening houden met alle materiële overwegingen, aangezien de enkele verwijzing naar het economisch welzijn van het land niet volstaat om de overhand te hebben op het recht van een ander, in het bijzonder « op het bijzondere en gevoelige domein van de bescherming van het leefmilieu »;

e) de beoordelingsruimte van de betrokken overheden is bijgevolg des te beperkter. De doelstelling welke bij die maatregelen voor ogen moet worden gehouden is het vinden van de « minst nadelige » oplossing voor de omwonenden. Hiertoe moeten studies het nemen van maatregelen « voorafgaan » en niet eenvoudigweg gelijktijdig worden uitgevoerd. Zij moeten tevens « volledig » en « specifiek » zijn voor het welbepaalde geval.

Te dezen ontkent de Waalse Regering met haar kritiek op het vonnis dat is gewezen door de Rechtbank van eerste aanleg te Luik op 9 februari 2001 evenwel niet dat ze *a posteriori* stappen heeft ondernomen om de omwonenden te beschermen. Bovendien, zoals hierna wordt aangetoond, minimaliseren de door de tegenpartij ondernomen stappen niet « zoveel mogelijk » de interferenties met de in artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens gewaarborgde rechten.

De redenering van de Waalse Regering in verband met de overeenstemming van het decreet met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet moet worden verworpen. De omwonenden van de luchthaven van Luik-Bierset, tot wie de verzoekende partijen behoren, bevinden zich in een situatie die identiek is met die van de omwonenden van de luchthaven van Charleroi : zij leven aan de rand van een luchthaven en ondergaan geluidshinder.

Door voor de luchthaven van Bierset nachtvluchten toe te staan, heeft de Waalse decreetgever de twee categorieën van omwonenden echter verschillend behandeld.

Het staat aan het Hof te onderzoeken of die gedifferentieerde behandeling op een objectief criterium berust en of ze redelijkerwijze verantwoord is.

Te dezen ontbreken exacte en objectieve criteria van onderscheid tussen de luchthaven van Luik-Bierset en die van Charleroi. Bovendien zou, in de veronderstelling dat een gedifferentieerde behandeling van de ene ten opzichte van de andere verantwoord is, de toelating om de luchthaven van Luik-Bierset doorlopend uit te baten onevenredig zijn ten aanzien van de met het betwiste decreet nagestreefde doelstelling.

De analyse die als basis heeft gediend voor het gedifferentieerde stelsel en die, zoals de tegenpartij aangeeft, haar neerslag vindt in het rapport Tractebel van 1991 en 1992, kan niet zonder meer worden aangenomen. Enerzijds is het argument volgens hetwelk de zone rond de luchthaven van Luik-Bierset ver van elke woonzone zou liggen, uiteraard niet relevant vermits verscheidene tienduizenden personen in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven van Luik-Bierset wonen. Anderzijds mist het argument volgens hetwelk die luchthaven en de streek errond een aantal kansen en troeven zouden hebben om activiteiten van vrachtvervoer te ontwikkelen, terwijl die van Charleroi troeven zou hebben om activiteiten van passagiersvervoer te ontwikkelen, kennelijk feitelijke grondslag.

Ten slotte, in de veronderstelling dat het terrein te Luik meer geschikt was voor activiteiten van luchtvrachtvervoer, betekende dat geenszins dat die luchthaven zich automatisch zou specialiseren op het gebied van zogenaamd « expres-transitvervoer », dat de toelating van nachtvluchten zou veronderstellen.

In werkelijkheid vloeit die specialisatie van de luchthaven van Luik voort uit een politieke keuze van de tegenpartij en niet uit enige noodzaak.

Mocht het Hof aannemen dat een gedifferentieerde regeling wordt toegepast op de luchthaven van Luik-Bierset, dan zou het nog het onevenredige karakter van die maatregel ten aanzien van de door het decreet nagestreefde doelstelling moeten afkeuren.

Te dezen strekken de in het kader van het betwiste decreet aangenomen maatregelen ertoe de ontwikkeling van de luchthavens in het Waalse Gewest in te passen in een milieuvriendelijke duurzame ontwikkeling. Bijgevolg gaat het erom twee *a priori* weinig compatibele ambities van economische aard, enerzijds, en van ecologische aard, anderzijds, met elkaar te verzoenen.

Te dezen hebben evenwel enkel economische overwegingen de bovenhand gehad. De beslissing om de nachtvluchten te Bierset toe te laten vindt haar oorsprong in het Tractebel-rapport van 1991 en 1992. Op basis van dat marktonderzoek heeft het Waalse Gewest in de firma TNT de ideale partner gevonden om de luchthaven van Luik uit te bouwen. Die firma eiste de toelating om 's nachts te vliegen. Die garantie werd haar onmiddellijk gegeven en werd bevestigd in het raam van de overeenkomst van 26 februari 1996. Vervolgens was het Gewest ertoe gehouden zijn verbintenissen na te komen en in het decreet van 8 juni 2001 het beginsel te verankeren volgens hetwelk de luchthaven van Luik-Bierset 24 uur op 24 open was.

Verder wordt een algehele beschrijving gegeven van de geluidshinder waaraan de verzoekende partijen vanwege de luchthaven van Luik-Bierset blootstaan.

A.9.1. In een tweede onderdeel van het tweede middel betogen de verzoekende partijen dat het decreet van 8 juni 2001 een stap terug betekent voor de rechten van de omwonenden ten aanzien van het recht op een gezond leefmilieu dat hun wordt gewaarborgd bij artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en de artikelen 22 en 23 van de Grondwet. Er werd met andere woorden afbreuk gedaan aan het *standstill*-effect.

A.9.2. In het raam van het eerste middel heeft de Waalse Regering aangetoond dat het Gewest bevoegd is om de aangevochten akte te nemen.

Bovendien heeft de Waalse decreetgever geen afbreuk gedaan aan het *standstill*-effect dat voortvloeit uit artikel 23 van de Grondwet.

De *standstill*-verplichting verbiedt de overheden wetten uit te vaardigen die haaks staan op gewaarborgde rechten en die dus het verworven niveau van bescherming verminderen. Er wordt niet betwist dat het recht op een gezond leefmilieu een voorbeeld, naast andere, vormt van de categorie van rechten waaraan men een dergelijk effect toekent, zelfs wanneer artikel 23 van de Grondwet waarin dat recht wordt verondersteld, volledig verstoken zou zijn van rechtstreekse werking.

Teneinde te onderzoeken of die verplichting is geschonden, moet een vergelijking worden gemaakt tussen twee wetgevingen, waarbij de inhoud van de tweede wordt onderzocht ten aanzien van de voorschriften van de eerste. De vroegere wetgeving brengt gedeeltelijk de rechten tot stand die zijn verankerd in de hogere norm en het verworven niveau van bescherming mag niet worden verminderd door het latere optreden van de wetgever. De rechter moet de mogelijke afwijkingen van de betwiste wet beoordelen ten aanzien van de wetgeving die als basis diende voor de vergelijking.

In tegenstelling tot wat is betoogd, kan de redenering die de Raad van State heeft gevolgd in zijn schorsingsarrest dat is uitgesproken op 29 april 1999 te dezen niet worden toegepast. Aanvankelijk werd de luchthaven van Luik-Bierset immers, zonder dat enige wetsbepaling daarin voorziet of zulks verbiedt, 24 uur op 24 uitgebaat, aangezien geen enkele bepaling een doorlopende uitbating verbodt. Aldus rijst de vraag hoe de aangevochten akte kan worden beschouwd als een schending van de in artikel 23 van de Grondwet verankerde *standstill*-verplichting. Te dezen hebben de overheden geen wetten uitgevaardigd die haaks staan op de gewaarborgde rechten.

A.9.3. De verzoekende partijen weerleggen de argumentatie van de Waalse Regering. Naast de in het middel aangevoerde artikelen verbieden twee andere bepalingen de buitensporige geluidshinder. In de eerste plaats artikel 561 van het Strafwetboek, dat nachtrumoer bestraft. Vervolgens artikel 544 van het Burgerlijk Wetboek, dat aan de basis ligt van de theorie van de burenhinder. Daaruit volgt dat het arrest van de Raad van State te dezen zijn relevantie ten volle behoudt.

- B -

Ten aanzien van de bestreden bepalingen

B.1.1. Het bestreden decreet van het Waalse Gewest van 8 juni 2001 wijzigt het decreet van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden.

B.1.2. Het luidt als volgt :

« Artikel 1. In het decreet van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden wordt een artikel *1bis* ingevoegd, luidend als volgt :

" Art. *1bis*. De luchthaven Luik-Bierset is een luchthaven waarvan de exploitatie dag en nacht wordt toegelaten.

De luchthaven Charleroi-Brussel-Zuid is een luchthaven waarvan de exploitatie uitsluitend tussen 7 uur en 22 uur wordt toegelaten. Bij wijze van uitzondering kan de Regering er evenwel de ene of andere vliegtuigbeweging tussen 6 uur en 7 uur en tussen 22 uur en 23 uur toelaten in het kader van een maximale globale geluidsquota die ze jaarlijks vastlegt.

Die geluidsquota wordt uitgedrukt in een aantal vliegtuigbewegingen per jaar die een bepaald geluidsniveau per beweging niet mogen overschrijden, en geldt niet voor :

- de opstijgingen en landingen van vliegtuigen die leden vervoeren van de Belgische Koninklijke Familie, de federale Regering, de gewestelijke en gemeenschappelijke Regeringen en buitenlandse koninklijke families, Staatshoofden of buitenlandse Regeringsleiders, de voorzitter en de commissarissen van de Europese Unie, met officiële opdracht;

- de opstijgingen en landingen met betrekking tot humanitaire zendingen;

- de opstijgingen en landingen met betrekking tot militaire zendingen;

- de opstijgingen en landingen, uitgevoerd in uitzonderlijke omstandigheden zoals bij vluchten tijdens dewelke er onmiddellijk gevaar dreigt voor het leven of de gezondheid van zowel mensen als dieren of bij vluchten die naar een luchthaven worden omgeleid om meteorologische redenen;

- de opstijgingen en landingen uitgevoerd met een vertraging t.o.v. de voorziene dienstregeling, voor zover de vertraging niet te wijten is aan de luchtvaartmaatschappijen en voor zover deze 15 % van de maximale globale geluidsquota niet overschrijden. "

Art. 2. In het decreet van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden wordt een artikel 6 ingevoegd, luidend als volgt :

" Art. 6. § 1. In het kader van de bestrijding van de geluidshinder veroorzaakt door luchtvaartuigen die de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens gebruiken, kan per overtreding een administratieve sanctie worden uitgesproken tegen elke overtreder die onderstaande voorschriften niet naleeft of doet naleven door één van zijn aangestelden of gemachtigden :

1° de gebruikelijke voortdurende of tijdelijke beperkingen voor bepaalde types luchtvaartuigen op grond van de geluidsclassificatie zoals bepaald in de bijlage 16 bij de ICAO;

2° de niet te overschrijden maximale geluidswaarden die op de grond worden voortgebracht;

3° de voortdurende of tijdelijke beperkingen opgelegd bij de uitoefening van bepaalde activiteiten van de luchtvaartuigen wegens de geluidshinder die ze veroorzaken;

4° de regelgeving voor motortests;

5° de bijzondere opstijgings- en landingsprocedures met het oog op de beperking van de tijdens die vluchtfasen veroorzaakte geluidshinder.

De sanctie wordt opgelegd door de ambtenaar (ambtenaren), hierna 'de bevoegde ambtenaar' genoemd, die daartoe door de Waalse Regering aangewezen wordt(worden).

§ 2. Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder overtreder :

- ' de vluchtverantwoordelijke ' : de persoon die verantwoordelijk is voor het besturen en de veiligheid van het luchtvaartuig gedurende een vlucht, ongeacht of hij de aangestelde van de eigenaar of van de exploitant van het luchtvaartuig is;

- ' de eigenaar van een luchtvaartuig ' : de particulier of de rechtspersoon wiens naam vermeld staat in het inschrijvingsbewijs van het luchtvaartuig;

- ' de technische of commerciële exploitant van een luchtvaartuig ' : de natuurlijke of rechtspersoon, de instelling of de onderneming die één of meer luchtvaartuigen uitbaat of overweegt uit te baten;

- ' de maatschappij die concessiehouder is van de exploitatie van een luchthaven '.

§ 3. De administratieve sancties worden door de bevoegde ambtenaar uitgesproken en bedragen al naar gelang de door de Regering bepaalde schaal tussen 200 en 7 500 euro per vastgestelde overtreding. De Regering kan zwaardere straffen opleggen als gevolg van recidives.

§ 4. Als verschillende van de in § 1 bedoelde overtredingen samenvallen, worden de bedragen van de boetes gecumuleerd zonder evenwel 50 000 euro te mogen overschrijden.

§ 5. De overtreding wordt betekend binnen vijftien kalenderdagen, te rekenen van de dag waarop ze wordt vastgesteld.

§ 6. De administratieve beslissing waarbij de administratieve sanctie wordt opgelegd, mag niet meer worden genomen één jaar na het feit dat aanleiding heeft gegeven tot de in § 1 van dit artikel bedoelde overtreding.

§ 7. Als de overtreder verzuimt de boete te betalen wanneer ze definitief is geworden, wordt de beslissing van de bevoegde ambtenaar medegedeeld aan de Afdeling Thesaurie van het Ministerie van het Waalse Gewest met het oog op de invordering van het bedrag van de boete.

§ 8. De betaling van de boete doet de vordering van het bestuur vervallen.

§ 9. De Regering organiseert de opsporing en de vaststelling van de overtredingen, de inning van de boetes waarmee ze bestraft worden, de rechtsmiddelen van de eventuele overtreders en alle maatregelen die nuttig zijn voor de uitvoering van de bepalingen van dit artikel. "

Art. 3. Dit decreet treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt. »

Ten aanzien van de omvang van de beroepen

B.2.1. In de zaak nr. 2302 vorderen de verzoekende partijen de vernietiging van artikel 1 van het voormelde decreet van 8 juni 2001. In de zaak nr. 2305 vorderen de verzoekende partijen de volledige vernietiging van hetzelfde decreet.

B.2.2. Uit het geheel van de middelen die, in de beide zaken, gericht zijn tegen het voormelde decreet van 8 juni 2001 blijkt dat de verzoekende partijen in hoofdzaak artikel 1 ervan bekritisieren, in zoverre het een artikel *1bis* invoegt in het decreet van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden. In het bijzonder worden de eerste twee leden van artikel *1bis* beoogd, in zoverre het eerste lid bepaalt dat « de luchthaven Luik-Bierset [...] een luchthaven [is] waarvan de exploitatie dag en nacht wordt toegelaten » en het tweede lid met name bepaalt dat « de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid [...] een luchthaven [is] waarvan de exploitatie uitsluitend tussen 7 uur en 22 uur wordt toegelaten ».

Aangezien geen enkele kritiek is gericht tegen het derde lid van artikel *1bis*, noch tegen artikel 6 van het voormelde decreet van 23 juni 1994, zoals ze respectievelijk zijn ingevoegd bij artikel 1 en artikel 2 van het bestreden decreet van 8 juni 2001, is het beroep beperkt tot de eerste twee leden van artikel *1bis*.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van de beroepen

Zaak nr. 2305

B.3.1. De Waalse Regering betwist het belang om in rechte te treden van de v.z.w. Net Sky, enerzijds, omdat het collectief belang waarop zij zich beroept zich zou beperken tot de som van de individuele belangen van haar leden en, anderzijds, omdat het maatschappelijk doel van de vereniging niet rechtstreeks door de bestreden rechtshandelingen zou worden geraakt.

B.3.2. Wanneer een vereniging zonder winstoogmerk zich op een collectief belang beroept, is vereist dat haar maatschappelijk doel van bijzondere aard is en, derhalve,

onderscheiden van het algemeen belang; dat dit belang niet beperkt is tot het individuele belang van de leden; dat het maatschappelijk doel door de bestreden bepaling kan worden geraakt; dat niet blijkt dat dit maatschappelijk doel niet of niet meer werkelijk wordt nagestreefd.

B.3.3. Volgens haar statuten heeft de v.z.w. Net Sky tot doel « de harmonieuze integratie te bevorderen van de economische activiteiten van de luchthaven van Luik door de bevolking van de Luikse regio te beschermen tegen de geluidshinder die rechtstreeks of onrechtstreeks verbonden is met alle exploitatievormen van de luchthaven van Luik ». Zij « stelt zich als eerste doel : het leefmilieu en de kwaliteit van het leven te beschermen » en « zij zal zich inspannen om de eerbiediging op te leggen van alle wettelijke bepalingen die van toepassing zijn op het maatschappelijk leven en zij zal alle stappen zetten die absoluut noodzakelijk zijn om het vooropgezette doel te waarborgen in de gevallen waarin de wet niets zegt of onbestaande is ».

Het maatschappelijk doel van die vereniging is onderscheiden van het algemeen belang. Haar beroep tot vernietiging is niet vreemd aan dat doel, nu zij een decreet aanvecht betreffende de luchthaven van Luik-Bierset dat, volgens haar, niet alleen afbreuk zou doen aan de rechten van haar leden maar aan het belang van de gehele Luikse bevolking die zij luidens haar statuten wil beschermen tegen geluidshinder die wordt veroorzaakt door de verschillende exploitatievormen van de luchthaven van Luik. De door de Waalse Regering opgeworpen exceptie kan niet worden aangenomen.

B.3.4. Het door de v.z.w. Net Sky ingediende beroep is ontvankelijk.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van de memories van de Waalse Regering

B.4.1. De Waalse Regering heeft op 16 augustus 2002 twee « memories van antwoord » ingediend, respectievelijk in de zaak nr. 2302 en in de zaak nr. 2305.

B.4.2. Die memories zijn in werkelijkheid memories van wederantwoord, aangezien de Waalse Regering memories had ingediend overeenkomstig artikel 85 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof. Artikel 89 van de voormelde bijzondere wet staat niet

toe dat een memorie van antwoord wordt ingediend op een andere memorie van antwoord, zoals de Waalse Regering dat te dezen doet.

B.5. De op 16 augustus 2002 door de Waalse Regering ingediende memories worden uit de debatten geweerd.

Ten gronde

Ten aanzien van het tweede middel in de zaak nr. 2302

B.6.1. In hun memorie van antwoord hebben de verzoekende partijen verklaard dat zij afstand doen van het tweede middel dat tegen het decreet van 8 juni 2001 is gericht.

B.6.2. Niets belet het Hof die afstand toe te wijzen.

Ten aanzien van het eerste middel in de zaak nr. 2305

B.7. Het eerste middel is afgeleid uit de schending, door het bestreden decreet, van de bevoegdheidverdelende regels en meer in het bijzonder van artikel 22 van de Grondwet, dat aan de federale wetgever de mogelijkheid zou voorbehouden om de uitzonderingen vast te stellen op het recht op eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven.

De Waalse Regering voert aan dat de bevoegdheden die aan het Waalse Gewest zijn toegekend bij artikel 6 van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen, inzake de bescherming van het leefmilieu en die de bestrijding van geluidshinder omvatten, evenals de bevoegdheden waarover het beschikt inzake de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, aan het bestreden decreet een grondslag verlenen.

B.8.1. Artikel 22 van de Grondwet bepaalt :

« Ieder heeft recht op eerbiediging van zijn privé-leven en zijn gezinsleven, behoudens in de gevallen en onder de voorwaarden door de wet bepaald.

De wet, het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel waarborgen de bescherming van dat recht ».

Artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens bepaalt :

« Eenieder heeft recht op eerbiediging van zijn privé leven, zijn gezinsleven, zijn huis en zijn briefwisseling.

Geen inmenging van enig openbaar gezag is toegestaan met betrekking tot de uitoefening van dit recht dan voor zover bij de wet is voorzien en in een democratische samenleving nodig is in het belang van 's lands veiligheid, de openbare veiligheid, of het economisch welzijn van het land, de bescherming van de openbare orde en het voorkomen van strafbare feiten, de bescherming van de gezondheid of de goede zeden, of voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen. »

B.8.2. Het recht op de eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven heeft als essentieel doel de personen te beschermen tegen inmengingen in hun privé-leven, hun gezinsleven, hun woning of hun briefwisseling. Het voorstel dat is voorafgegaan aan de aanneming van artikel 22 van de Grondwet beklemtoonde « de bescherming van de persoon, de erkenning van zijn identiteit en de belangrijkheid van zijn ontplooiing en die van zijn gezin » en het onderstreepte de noodzaak om het privé-leven en het gezinsleven te beschermen tegen « inmenging, onder meer als gevolg van de onafgebroken ontwikkeling van de informatietechnieken, wanneer maatregelen van opsporing, onderzoek en controle door de overheid en particuliere instellingen worden uitgevoerd bij het uitoefenen van hun functie of hun activiteit » (*Parl. St.*, Senaat, 1991-1992, nr. 100-4/2°, p. 3).

B.8.3. Uit de parlementaire voorbereiding van artikel 22 van de Grondwet blijkt bovendien dat de Grondwetgever « een zo groot mogelijke concordantie [heeft willen nastreven] met artikel 8 van het Europees Verdrag tot Bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM), teneinde betwistingen over de inhoud van dit Grondwetsartikel respectievelijk artikel 8 van het EVRM te vermijden [...] » (*Parl. St.*, Kamer, 1993-1994, nr. 997/5, p. 2).

B.8.4. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft aangenomen (arrest Powell en Rayner t/Verenigd Koninkrijk van 21 februari 1990, arrest Hatton t/Verenigd Koninkrijk van 2 oktober 2001) dat de geluidshinder door vliegtuigen, wanneer die buitensporig is, de kwaliteit van het privé-leven van de omwonenden kan verminderen en dat die geluidshinder

kan worden beschouwd hetzij als een tekortkoming aan de positieve verplichting van de Staten om adequate maatregelen te nemen teneinde de rechten te beschermen die de verzoekers putten uit artikel 8, lid 1, van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, hetzij als een inmenging van een overheid die moet worden verantwoord volgens de in het tweede lid van dat artikel opgesomde criteria. Er dient ter zake rekening te worden gehouden met een billijk evenwicht dat moet worden tot stand gebracht tussen de belangen van het individu en die van de maatschappij in haar geheel, waarbij de Staat, in de beide gevallen, een beoordelingsmarge geniet om te bepalen welke maatregelen dienen te worden genomen, in het bijzonder wanneer met de uitbating van een luchthaven een wettig doel wordt nagestreefd en men de negatieve gevolgen daarvan voor de leefmilieu niet volledig kan uitsluiten.

B.8.5. Onder dat voorbehoud kan worden aangenomen dat, wanneer geluidshinder afkomstig van vliegtuigen een ondraaglijk niveau bereikt, die hinder afbreuk kan doen aan de rechten die de omwonenden van een luchthaven aan artikel 22 van de Grondwet ontleen.

B.8.6. Het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu is weliswaar vervat in artikel 23 van de Grondwet. Daaruit zou echter niet kunnen worden afgeleid dat artikel 22 niet meer zou kunnen worden aangevoerd wanneer geluidshinder afbreuk kan doen aan de in dat artikel gewaarborgde eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven.

B.8.7. Uit de tekst zelf van artikel 22 van de Grondwet volgt dat de gewesten, bij de uitoefening van hun bevoegdheden, de eerbiediging van het privé-leven moeten waarborgen.

B.8.8. Krachtens artikel 6, § 1, II, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen zijn de gewesten bevoegd inzake de bescherming van het leefmilieu en de strijd tegen de geluidshinder. Artikel 6, § 1, X, 7°, van dezelfde bijzondere wet verleent hun bevoegdheid inzake de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal.

B.8.9. Door de aangevochten bepalingen aan te nemen heeft de decreetgever bevoegdheden uitgeoefend in aangelegenheden die hem toebehoren. Hierbij moest hij de eerbiediging van het privé-leven garanderen, overeenkomstig artikel 22, tweede lid, van de Grondwet. De bestreden bepalingen beogen de ontwikkeling van de luchthavens in het

Waalse Gewest te omkaderen, rekening houdend met de bescherming van de omwonenden van die luchthavens tegen de geluidshinder die wordt veroorzaakt door de uitbating daarvan.

B.8.10. Weliswaar vloeit uit artikel 22, eerste lid, van de Grondwet voort dat enkel de federale wetgever kan bepalen in welke gevallen en onder welke voorwaarden het recht op de eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven kan worden beperkt, maar die bevoegdheid kan redelijkerwijze slechts betrekking hebben op de algemene beperkingen van dat recht, die van toepassing zijn op gelijk welke aangelegenheid. Daarover anders oordelen zou betekenen dat bepaalde bevoegdheden van de gemeenschappen en de gewesten zouden worden uitgehold. De omstandigheid dat een inmenging in het privé-leven en het gezinsleven het gevolg is van de regeling van een welbepaalde aan de decreetgever toegewezen aangelegenheid, doet geen afbreuk aan diens bevoegdheid.

B.9. Het middel dat is afgeleid uit de onbevoegdheid van de decreetgever is niet gegrond.

Ten aanzien van het eerste middel in de zaak nr. 2302 en het tweede middel, eerste onderdeel, in de zaak nr. 2305

B.10. De verzoekende partijen voeren aan dat het bestreden decreet, en in het bijzonder artikel 1 ervan, de artikelen 10 en 11, afzonderlijk of in samenhang gelezen met de artikelen 22 en 23 van de Grondwet en met artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, zou schenden. Zij verwijten de decreetgever in het bijzonder dat hij de omwonenden van de luchthaven van Luik en die van de luchthaven van Charleroi verschillend behandelt, doordat hij voor die beide luchthavens verschillende exploitatie-uren vaststelt, een verschil dat op geen enkele redelijke en objectieve verantwoording zou zijn gebaseerd. Dat onderscheid zou immers enkel verantwoord zijn door de economische bestemming die het Gewest aan zijn beide luchthavens heeft gegeven. De verzoekende partijen zijn van oordeel dat de decreetgever aldus eveneens het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie zou schenden, in samenhang gelezen met artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, in zoverre, in tegenstelling tot wat het Europees Hof voor de Rechten van de Mens in verscheidene arresten heeft beslist, en met name in het arrest Hatton t/het Verenigd Koninkrijk van 2 oktober 2001, het Gewest, alvorens een maatregel te nemen die een

weerslag heeft op het in het voormelde artikel 8 erkende recht op de eerbiediging van het privé-leven, niet de elementen zou hebben verzameld die noodzakelijk zijn voor een juiste belangenafweging tussen het economisch welzijn van het Gewest en zijn positieve verplichting om aan de omwonenden de eerbiediging te waarborgen van de in artikel 8 van het voormelde Europees Verdrag bedoelde rechten. Het Waalse Gewest zou aldus op onevenredige wijze afbreuk doen zowel aan de in artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens gewaarborgde rechten als aan die welke worden gewaarborgd bij de artikelen 22 en 23 van de Grondwet.

B.11.1. Artikel 1 van het decreet van 8 juni 2001 stelt de respectieve uitbatingsuren vast van twee in het Waalse Gewest gelegen luchthavens, de luchthaven van Luik-Bierset en die van Charleroi-Brussel Zuid. Hiertoe bepaalt het dat de uitbating van de eerste luchthaven « waarvoor het ontwikkelingsplan voorziet dat ze zowel overdag als 's nachts operationeel is », dag en nacht wordt toegelaten. De exploitatie van de tweede, « waarvoor het ontwikkelingsplan hoofdzakelijk gericht is op het dagvervoer », wordt slechts toegelaten tussen 7 uur en 22 uur, onder voorbehoud van uitzonderlijke bewegingen tussen 6 uur en 7 uur en tussen 22 uur en 23 uur in bepaalde omstandigheden.

B.11.2. Het verschil in behandeling, dat voortvloeit uit de voormelde bepalingen, tussen de omwonenden van de luchthaven van Luik-Bierset en die van de luchthaven van Charleroi-Brussel Zuid, wordt in de parlementaire voorbereiding verantwoord op basis van de economische bestemming die door het Waalse Gewest aan elk van zijn luchthavens wordt gegeven (*Parl. St.*, Waals Parlement, 2000-2001, nr. 183/1, p. 2, en nr. 183/7, pp. 3 en 4).

Met de exploitatie van twee luchthavens wordt in het licht van het economisch en sociaal welzijn van het Waalse Gewest, zelfs in zeer dichtbevolkte stedelijke gebieden, een wettig doel nagestreefd, dat niet kan worden bereikt zonder negatieve gevolgen voor het leefmilieu.

B.12.1. De door het Waalse Gewest gemaakte keuze om voor de luchthaven van Charleroi de functie van het passagiersvervoer te ontwikkelen en voor die van Luik de functie van het vrachtvervoer, valt onder zijn bevoegdheden en zijn beoordelingsmarge. Niets wijst te dezen erop dat er een onredelijke keuze zou zijn gemaakt, aangezien die bovendien is gebaseerd op een marktonderzoek dat in 1991-1992 werd uitgevoerd.

B.12.2. De verschillende economische bestemming van elke luchthaven houdt in dat de activiteit van de luchthaven van Charleroi 's nachts kan worden onderbroken, terwijl de activiteit van de luchthaven van Luik, het « expres vrachtvervoer », een ononderbroken exploitatie vergt. Daaruit volgt dat de omwonenden van Luik-Bierset nachtelijke geluidshinder zullen moeten ondergaan, in tegenstelling tot die van Charleroi.

B.12.3. De partijen erkennen dat het verschil in geluidshinder die de omwonenden moeten ondergaan naargelang zij in de buurt van Luik-Bierset of van Charleroi wonen, reeds bestond vóór de aanneming van de bestreden bepaling.

Op basis van de doelstellingen van het decreet en van de noodzaak om in andere bepalingen de beschermende en begeleidende maatregelen te nemen die hem toekomen in de bestrijding van de geluidshinder - waarbij laatstgenoemde kunnen worden gedifferentieerd om rekening te houden met de verschillende economische bestemming van de beide luchthavens - vermocht de decreetgever de openingstijden van de twee betrokken luchthavens te preciseren. Men kan de decreetgever immers niet verwijten dat hij, via de beperkte openingstijden, aan de omwonenden van Charleroi garandeert dat de hinder die zij moeten ondergaan, beperkt zal blijven en dat de begeleidende maatregelen die op hen betrekking hebben aan die hinder zullen worden aangepast. Men kan de decreetgever evenmin verwijten dat hij een grondslag geeft aan de meer omvangrijke specifieke maatregelen die hij zal moeten nemen naar aanleiding van de nachtelijke geluidshinder die de omwonenden van Luik-Bierset moeten ondergaan.

Ten aanzien van het tweede onderdeel van het middel in de zaak nr. 2305

B.13. Het middel is niet gericht tegen de inhoud van het bestreden decreet maar tegen de ontstentenis van maatregelen waarmee de voorbereiding had moeten gepaard gaan. Het Hof is niet bevoegd om te oordelen of de aanneming van een decreet had moeten zijn voorafgegaan door raadplegingen, studies of deskundigenonderzoeken.

B.14. Het middel is niet gegrond.

Ten aanzien van het derde middel in de zaak nr. 2302

B.15. De verzoekende partijen voeren aan dat artikel 1 van het bestreden decreet de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, afzonderlijk of in samenhang gelezen met artikel 6 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, zou schenden. De echte doelstelling van het bestreden artikel zou immers erin bestaan de omwonenden van de luchthaven van Luik-Bierset te beletten dat zij van de rechterlijke macht zouden verkrijgen dat die een maatregel gelast die ertoe strekt de nachtvluchten te verbieden of te beperken wegens foutieve inbreuken op de rechten van de omwonenden.

B.16. In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen voorhouden, verhindert het bestreden decreet hen niet toegang te hebben tot de rechtbanken of de ingestelde procedures voort te zetten, noch wijzigt het de voorwaarden voor het inleiden van die rechtsvorderingen.

B.17. Het middel is niet gegrond.

Ten aanzien van het vierde middel in de zaak nr. 2302 en het tweede middel, tweede onderdeel, in de zaak nr. 2305

B.18. De verzoekende partijen voeren aan dat artikel 1 van het bestreden decreet de artikelen 10 en 11, afzonderlijk of in samenhang gelezen met artikel 23, derde lid, 2° en 4°, van de Grondwet, zou schenden. Het verschil in behandeling tussen de omwonenden van de luchthaven van Luik en die van de luchthaven van Charleroi zou een onevenredige inbreuk vormen op de rechten van de omwonenden van de luchthaven van Luik, rekening houdend met het feit dat artikel 23 van de Grondwet aan de verschillende wetgevers een *standstill*-verplichting zou opleggen, dat wil zeggen dat het hen zou verbieden een wetgeving aan te nemen die te dezen ongunstiger zou zijn voor het leefmilieu dan de vroegere wetgeving. Volgens de verzoekende partijen zou het bestreden artikel van het decreet immers tot gevolg hebben te verhinderen dat zij van het Hof van Beroep te Luik een arrest zouden verkrijgen dat gunstig is voor de bescherming van hun leefmilieu, als de fouten van het Waalse Gewest zouden zijn erkend.

B.19. In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen beweren, houdt het bestreden decreet geen achteruitgang in ten opzichte van de vroegere situatie vermits het decreet van 23 juni 1994, vóór de wijziging ervan, geen bepaling bevatte betreffende de openingstijden van de luchthavens in het Waalse Gewest en dus de nachtvluchten niet verbood. Bovendien wijzigt het bestreden decreet geenszins de voorwaarden voor toegang van de verzoekende partijen tot de rechtbanken, noch belet het hen de procedures die zij hadden ingesteld, voort te zetten. Zonder dat het nodig is te onderzoeken of artikel 23 van de Grondwet inzake het recht op bescherming van de gezondheid en van een gezond leefmilieu een *standstill*-verplichting inhoudt, stelt het Hof vast dat de grief in feite faalt.

B.20. Het middel is niet gegrond.

Om die redenen,

het Hof

verwerpt de beroepen.

Aldus uitgesproken in het Frans, het Nederlands en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, op de openbare terechtzitting van 30 april 2003.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior