

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering bij een adviesvraag van het federaal parlement inzake het voorstel van resolutie 291 over het ondervangen van het probleem van de hinder als gevolg van het overvliegen van het gebied rond de luchthaven Brussel-Nationaal, zonder daarbij afbreuk te doen aan de economische ontwikkeling van die luchthaven.

Samenvatting

Het voorstel van resolutie 291 over het ondervangen van het probleem van de hinder als gevolg van het overvliegen van het gebied rond de luchthaven Brussel-Nationaal, zonder daarbij afbreuk te doen aan de economische ontwikkeling van die luchthaven omvat 18 verzoeken die een kader vormen om de hinder die veroorzaakt wordt door Brussels Airport op vlak van geluid- en luchtmissies, met inbegrip van het veiligheidsrisico, tot een minimum te beperken voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke omgeving ervan.

De geformuleerde voorstellen zijn zeer verregaand (bv. verbod om vluchten uit te voeren tussen 22 en 7 uur, verbod om boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke omgeving te vliegen) en hebben een negatieve impact op de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van Brussels Airport en de 'billijke' spreiding van de geluidshinder tussen de gewesten.

De eisen die vermeld worden in resolutie 291 staan in contrast met het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 :

'Inzake de luchthaven in Zaventem streven we naar een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid die vandaag op de luchthaven weegt. Het uitgangspunt is een billijke spreiding van de lasten, zowel binnen de Vlaamse Rand als ten opzichte van het Brussels Gewest. Dit bekomen we via een evenwichtige vliegwet waarin routes worden vastgelegd volgens de principes van het historisch preferentieel baangebruik, van eerlijke spreiding (vermijden van concentratie boven bepaalde gebieden) en op basis van aeronautische principes van tegen de wind, binnen de geldende windnormen, en rechtstreeks vliegen naar bestemming. We verzoenen de leefbaarheid van de regio met nieuwe groeikansen voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen.'

Omwille van die reden wordt een negatief advies toegekend aan het voorliggend voorstel van resolutie.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld : Mobiliteit en Omgeving.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Niet van toepassing.

2. INHOUD

2.1. Context

Bij brief d.d. 21 mei 2021, ontvangen door de Vlaamse minister van mobiliteit en openbare werken op 26 mei 2021, vroeg de Voorzitter van de Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen om binnen een termijn van 30 dagen vanaf ontvangst van de brief schriftelijk advies uit te brengen bij het voorstel van resolutie 291 over het ondervangen van het probleem van de hinder als gevolg van het overvliegen van het gebied rond de luchthaven Brussel-Nationaal, zonder daarbij afbreuk te doen aan de economische ontwikkeling van die luchthaven.

2.2. Algemene bespreking

Historiek

Deze resolutie neemt, mits een aantal aanpassingen in de overwegingen (toevoeging overwegingen N. t/m Q.) en de formulering van bijkomende verzoeken (verzoeken 13 t/m 18), de tekst over van voorstel DOC 54 3283/001¹ van 25 april 2017, ingediend op 20 september 2018.

Voorliggende resolutie

Het voorstel van resolutie 291 over het ondervangen van het probleem van de hinder als gevolg van het overvliegen van het gebied rond de luchthaven Brussel-Nationaal omvat 18 verzoeken die een kader vormen om de hinder die veroorzaakt wordt door Brussels Airport op vlak van geluid- en luchtmissies, met inbegrip van het veiligheidsrisico, tot een minimum te beperken voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke omgeving ervan.²

Beoordeling op bevoegdheid

Situering

¹ <https://www.dekamer.be/FLWB/PDF/54/3283/54K3283001.pdf>

² De voorstellen strekken zich ook tot de onmiddellijke omgeving van het BHG, zonder verdere precisering van de precieze perimeter. Dit wordt ook consequent in de voorafgaande toelichting en overwegingen bij de resolutie vermeld. De resolutie spreekt in dat verband wel meer expliciet over de randgemeenten (overweging Q) en inwoners van de Vlaamse Rand (toelichting op pag. 7). Ook wordt verwezen naar 12 verenigingen uit het BHG en de onmiddellijke omgeving ervan alsook uit Vlaams en Waals Brabant (toelichting pag. 7). De inwoners die baat hebben bij de verzoeken van deze resolutie zijn dus volgens de indieners van de resolutie kennelijk niet uitsluitend de inwoners van het BHG.

Het ingediende document betreft een voorstel van resolutie. Een resolutie heeft geen rechtsgevolgen en is niet juridisch bindend. Een resolutie wordt gebruikt om een politiek standpunt kenbaar te maken.

Gewestelijke bevoegdheid

Wat het beleidsveld 'luchthavens' betreft heeft de zesde staatshervorming niet onmiddellijk bijkomende materiële bevoegdheden met zich meegebracht³. Hieruit volgt dat de federale overheid bevoegd blijft voor het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden en voor de rechten die erop betrekking hebben, alsook voor de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen en de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van de luchthavens en vliegvelden.

De federale overheid is bijgevolg integraal bevoegd gebleven voor de veiligheidsvoorschriften voor luchtverkeer en luchtverkeersmiddelen.

Op basis van artikel 5 van de wet van 27 juni 1937, houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, is de federale overheid bevoegd voor het uitvaardigen van reglement-voorschriften betreffende de luchtvaart en het luchtverkeer.

Krachtens art. 6, § 1, X, 7° van B.W.H.I. is de federale overheid bevoegd voor de uitrusting en de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal.

De gewesten hebben een specifieke bevoegdheid op het vlak van de ruimtelijke ordening (art. 6 § 1, I, B.W.H.I.) en de bescherming van het leefmilieu, in het bijzonder de strijd tegen de geluidshinder (art. 6 § 1, II 1°, B.W.H.I.).

Omdat de luchthaven Brussel-Nationaal gelegen is op grondgebied van het Vlaamse Gewest heeft het Vlaamse Gewest een specifieke bevoegdheid als vergunningverlenende overheid (art. 6 § 1, I en II 3°). De luchthaven Brussel-Nationaal is op grond van bijlage 1 bij titel II van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (titel II van het VLAREM) ingedeeld als een hinderlijke inrichting klasse 1. Van toepassing zijn de sectorale voorwaarden van het Hoofdstuk 5.57 'Vliegvelden' van titel II van het VLAREM. De bijzondere voorwaarden onder art. 5.57.2.1. bepalen onder meer dat in de omgevingsvergunning voorwaarden kunnen opgelegd worden die een impact hebben op het aantal bewegingen en op de geluidsproductie van de bewegingen.

Voor wat de luchthaven Brussel-Nationaal betreft moeten de overheden bovendien het "evenredigheidsbeginsel" eerbiedigen, 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.

Concrete bevoegdheidsscreening

Aangezien een resolutie slechts een politiek standpunt inhoudt, wordt er geen regelgeving aangenomen die de bevoegdheidsverdelende regels schendt.

De resolutie stelt een divers en zeer uiteenlopend aantal maatregelen voorop, die niet enkel vanuit een federale bevoegdheid tot stand kunnen komen. Zo lijken een aantal van de vooropgestelde maatregelen betrekking te hebben op exploitatievoorwaarden die ook kunnen bepaald worden in de omgevingsvergunning, zoals voor het laatst aangepast in 2009 en te hernieuwen tegen uiterlijk

³ De bevoegdheid inzake vestigingsvoorwaarden, in de zin van artikel 6, § 1, VI, eerste lid, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, is hier niet aan de orde.

2024 (quota aan toegestaan geluid per vliegtuig en per seizoen, het aantal vliegbewegingen,...) of die het voorwerp zijn van een gewestelijke plannings- en vergunningsprocedure (verplaatsing van de baan 25L).

Europese regelgeving

Bij het opleggen van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen moeten de regels en procedures gevolgd worden van Verordening (Eu) Nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak.

De algemene regels inzake beheer van vliegtuiglawaai zijn vastgesteld onder Artikel 5 van de Verordening en steunen op de verplichte toepassing van de 'evenwichtige aanpak', zoals aangenomen door de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO.

Artikel 5, 3. Van de Verordening luidt als volgt:

“3. Als de lidstaten geluidsgelateerde actie ondernemen, zorgen zij ervoor dat de volgende combinatie van beschikbare maatregelen in overweging wordt genomen, teneinde te kunnen vaststellen welke maatregel of combinatie van maatregelen de grootste kosteneffectiviteit biedt:

- a) de verwachte beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron;*
- b) ruimtelijke ordening en beheer;*
- c) operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder;*
- d) exploitatiebeperkingen niet in eerste instantie toe te passen, maar slechts nadat de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak in overweging zijn genomen.*

De beschikbare maatregelen kunnen, indien nodig, het uit dienst nemen van marginaal conforme luchtvaartuigen omvatten. Lidstaten of luchthavenbeheerinstanties kunnen, al naar het geval, financiële prikkels bieden om exploitanten van luchtvaartuigen aan te moedigen minder luidruchtige luchtvaartuigen te gebruiken gedurende de in artikel 2, punt 4, bedoelde overgangperiode. Die financiële prikkels moeten voldoen aan de toepasselijke regels inzake overheidssteun.”

Volgens artikel 2, 5 van de Verordening betreft een „geluidsgelateerde actie”:

“elke maatregel die gevolgen heeft voor de geluidsomgeving rond een luchthaven, waarvoor de beginselen van de evenwichtige aanpak van toepassing zijn, inclusief andere niet-operationele acties die gevolgen kunnen hebben voor het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan vliegtuiglawaai;

Volgens artikel 2, 6 van de Verordening betreft een exploitatiebeperking:

“een geluidsgelateerde actie die de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven vermindert, inclusief exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op specifieke luchthavens en partiële exploitatiebeperkingen, die bijvoorbeeld gedurende bepaalde tijdsperioden van de dag of alleen voor bepaalde start- en landingsbanen gelden.”

Evaluaties van de geluidshinder mogen conform de Verordening alleen tot aanvullende maatregelen voor de bestrijding van geluidshinder leiden als de doelstellingen inzake de bestrijding van geluidshinder niet kunnen worden verwezenlijkt met de geldende combinatie van geluidsbepalende maatregelen, rekening houdend met de verwachte ontwikkeling op de luchthavens. Voor luchthavens waar een geluidsprobleem is vastgesteld, moeten er overeenkomstig de methoden van de evenwichtige aanpak aanvullende maatregelen voor de bestrijding van geluidshinder worden voorgesteld.

Artikel 2, 3 van de Verordening definieert de “evenwichtige aanpak” als volgt:

“de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ontwikkelde procedure waarbij het gamma aan beschikbare maatregelen, namelijk de beperking van vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder en exploitatiebeperkingen, op coherente wijze wordt benaderd, teneinde het geluidsprobleem voor elke individuele luchthaven op de meest kosteneffectieve wijze op te lossen;”

De regels en procedures die gevolgd moeten worden bij de effectieve invoering van exploitatiebeperkingen zijn opgenomen onder artikel 6 van de Verordening.

Art 3 van de Verordening bepaalt dat lidstaten één of meer bevoegde instanties aanwijzen die verantwoordelijk zijn voor de procedure die moet worden gevolgd bij het vaststellen van exploitatiebeperkingen en dat deze instantie conform artikel 3 lid 3 tijdig moet meegedeeld worden aan de Commissie. De lidstaat België (evenals Spanje) heeft volgens gepubliceerde informatie van EASA hier nog niet aan voldaan.⁴

In de context van de nationale luchthaven situeren zich de mogelijke maatregelen van een ‘evenwichtige aanpak’ binnen verschillende bevoegdheidsdomeinen, zowel federaal als gewestelijk. Met het oog op een homogeen en coherent geluidsbeleid over de luchthaven van Brussel-Nationaal is de afstemming van deze bevoegdheden essentieel.

Bij het evalueren en de invoering van mogelijke maatregelen ter beperking van de geluidshinder op de luchthaven Brussel-Nationaal moet daarnaast ook rekening gehouden worden met de evaluatieregels van de Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai, wat een gewestelijke bevoegdheid is. Deze richtlijn, die van toepassing is op de luchthaven Brussel-Nationaal, legt bovendien aan het Vlaamse Gewest de verplichting op om 5-jaarlijks strategische geluidskaarten en geluidsactieplannen op te maken voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

De toepassing van de regels van EU-Verordening 598/2014 en de uitvoering van de Richtlijn 2002/49/EG op EU-luchthavens zijn nauw geïntegreerd. De correcte implementatie van EU-regelgeving vraagt een afstemming van zowel federale als gewestelijke bevoegdheden, in het ideale geval te bereiken op grond van een samenwerkingsakkoord.

Inhoudelijke opmerkingen

Voorafgaande opmerkingen

Het voorstel van resolutie steunt op een vorige resolute van 25 april 2017, waardoor sommige verwijzingen en referenties achterhaald zijn. De beleidscontext verwijst specifiek naar de situatie na afloop van het belangenconflict ingesteld door de Vlaamse Gemeenschap tegen de beslissing van 19 mei 2016 van de minister van Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de toleranties op de toepassing van de normen van het Besluit van 27 mei 1999 af te schaffen.

De indieners verwijzen o.m. naar de “alternatieve en realistische oplossing” in het voorstel van het Waalse Gewest tijdens het bilateraal overleg op 14 februari 2017 tussen gewestregeringen, dat als model kan dienen voor de aanpak van de geluidshinder veroorzaakt door de activiteiten op de luchthaven Brussel-Nationaal.

⁴ <https://www.easa.europa.eu/domains/environment/policy-support-and-research/balanced-approach-regulation>

De indieners van het voorstel van resolutie steunen dit model dat als oplossing door het Waalse Gewest werd toegepast op de Waalse luchthavens, in het bijzonder de luchthaven van Luik-Bierset, waarbij sterk geïnvesteerd werd in de onteigening en isolatie van bestaande woningen. Met deze mitigerende maatregelen heeft de luchthaven van Luik-Bierset zich kunnen ontwikkelen als cargoluchthaven met een belangrijk aandeel nachtvluchten. Indieners stellen dat deze aanpak voor de luchthaven Brussel-Nationaal nog nooit werd toegepast.

Zij concluderen overigens dat deze 'evenwichtige aanpak' voor Brussel-Nationaal tot 'moeilijkheden' leidt, hierbij verwijzend naar een studie van ULB van 7 mei 2014 in opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Uit deze referentie kan dit allerminst geconcludeerd worden. Indien de aanpak in het Waalse Gewest als voorbeeld kan dienen van een 'evenwichtige aanpak' in overeenstemming met de regels van EU-Verordening 598/2014, is het onbegrijpelijk waarom deze evenwichtige aanpak niet zou toegepast kunnen worden op de luchthaven Brussel-Nationaal zonder daarbij afbreuk te doen aan de economische ontwikkeling van deze luchthaven. Er dient evenwel opgemerkt te worden dat de omgeving rond Brussel-Nationaal anders is dan de omgeving rond Bierset. De volledige omgeving van Brussel-Nationaal is immers dichtbevolkt, terwijl in Bierset er 1 start- en landingsbaan is waarvan in het verlengde slechts een beperkt aantal woningen werd onteigend/geïsoleerd.

De eisers stellen echter a priori een radicaal verbod op nachtvluchten tussen 22 en 7 u in het vooruitzicht en beroepen zich in hun verzoeken in belangrijke mate op de prioriteiten van het regeerakkoord (2014-2019) van de vorige Brusselse Hoofdstedelijke regering, zoals hernomen in de beleidsverklaring (2019-2024) van de huidige Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Algemene opmerkingen

Het voorstel van resolutie 291 over het ondervangen van het probleem van de hinder als gevolg van het overvliegen van het gebied rond de luchthaven Brussel-Nationaal, zonder daarbij afbreuk te doen aan de economische ontwikkeling van die luchthaven omvat 18 verzoeken die een kader zouden kunnen vormen om de hinder die veroorzaakt wordt door Brussels Airport op vlak van geluid- en luchtmissies, met inbegrip van het veiligheidsrisico, tot een minimum te beperken voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke omgeving ervan.

1. Het voorstel heeft een belangrijke impact op de ontwikkeling van de luchthaven als belangrijke economische poort in Vlaanderen

De geformuleerde voorstellen zijn zeer verregaand (bv. verbod om vluchten uit te voeren tussen 22 en 7 uur, verbod om boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke omgeving te vliegen) en hebben een negatieve impact op de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van Brussels Airport en de 'billijke' spreiding van de geluidshinder tussen de gewesten. Hoewel de titel van resolutie 291 aangeeft dat men geen afbreuk wil doen aan de economische ontwikkeling van de luchthaven, heeft de inhoud van deze resolutie wel degelijk een verregaande economische impact.

2. Het voorstel is niet in overeenstemming met het Vlaams Regeerakkoord

De eisen die vermeld worden in resolutie 291 staan in contrast⁵ met het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024:

'Inzake de luchthaven in Zaventem streven we naar een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid die vandaag op de luchthaven weegt. Het uitgangspunt is een billijke spreiding van de lasten, zowel binnen de Vlaamse Rand als ten opzichte van het Brussels Gewest. Dit

⁵ In dat kader kunnen we verwijzen naar de specifieke opmerkingen die geformuleerd worden bij verzoek 2, 3 en 4 van de resolutie (zie onder).

bekomen we via een evenwichtige vliegwet waarin routes worden vastgelegd volgens de principes van het historisch preferentieel baangebruik, van eerlijke spreiding (vermijden van concentratie boven bepaalde gebieden) en op basis van aeronautische principes van tegen de wind, binnen de geldende windnormen, en rechtstreeks vliegen naar bestemming. We verzoenen de leefbaarheid van de regio met nieuwe groeikansen voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen.'

3. Het voorstel maakt geen melding van de lopende (milieu)effectenstudie opgelegd door de Franstalige rechtbank in het kader van de milieustakingsprocedure ingeleid door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen de Belgische Staat.

Het voorstel van resolutie houdt geen rekening met de lopende effectenstudie zoals initieel opgelegd in het vonnis van 19 juli 2017 van de Franstalige Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel, houdende uitspraak in een milieustakingsprocedure ingesteld door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen de Belgische Staat, en waarin het Vlaamse Gewest vrijwillig is tussengekomen.

Deze effectenstudie, die uitgevoerd werd door ENVISA in opdracht van de Belgische Staat en die ingevolge de bijkomende beschikking van 9 december 2020 voortgezet moet worden om uiterlijk tegen 1 juni 2022 aan alle partijen gecommuniceerd te worden, heeft als doel om alternatieve oplossingen te onderzoeken en voor te stellen.

4. Het voorstel gaat in tegen het federale beleid inzake de luchthaven

Het voorstel van resolutie gaat in tegen de doelstellingen van het federaal Regeerakkoord om een "evenwichtige vliegwet" uit te werken zoals gevraagd in het Vlaams Regeerakkoord

'We realiseren een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geconfronteerd. De regering werkt een ontwerp van evenwichtige vliegwet uit.'

en geeft onvoldoende kansen voor het aangekondigde overleg met de gewesten zoals opgenomen in de algemene beleidsnota Mobiliteit van 12 november 2020 van federaal minister van Mobiliteit Gilkinet:

'De institutionele complexiteit van ons land en de verdeling van de verantwoordelijkheden hebben geleid tot een situatie waarin de hefbomen voor de aanpak van de door de luchtvaart veroorzaakte geluidshinder verdeeld zijn over de verschillende beleidsniveaus en waarin het voor de federale regering dus onmogelijk is om alleen op te treden en een globale oplossing uit te werken zonder het advies en de instemming van de gewesten. Het vinden van een dergelijke oplossing vereist een consensus van de belanghebbenden en doet een beroep op het gezond verstand in plaats van op de concurrentiegeest van de verschillende regeringen van het land.

Voorafgaand overleg zal daarom tussen hen moeten worden gevoerd om het kader vast te stellen waarbinnen verdere werkzaamheden moeten worden verricht om tot evenwichtige oplossingen te komen.'

Specifieke opmerkingen

Bij de 18 verzoeken die ten aanzien van de federale regering geformuleerd worden in de resolutie :

1. *ervan uit te gaan dat de luchthaven Brussel-Nationaal in de eerste plaats bedoeld is als stadsluchthaven, waarvan de normale activiteit zich overdag afspeelt.*

Brussels Airport is niet louter een stadsluchthaven, maar een nationale logistieke toegangspoort. Brussels Airport is als luchthaven gericht op het vervoer van passagiers en vracht. De normale luchthavenactiviteit speelt zich grotendeels maar niet volledig overdag af. Momenteel worden 16.000 nachtslots per jaar voorzien voor de uitvoering van nachtvluchten in de periode tussen 23 en 6 uur. Deze nachtslots zijn essentieel voor de luchthaven en kunnen niet zonder meer geschrapt worden zonder verregaande negatieve implicaties voor de luchthavenactiviteiten. Bij een schrapping van de nachtvluchten ontstaan er bovendien negatieve gevolgen voor de vluchten die overdag plaatsvinden. De vliegactiviteit tijdens de dag is immers voor een groot deel onlosmakelijk verbonden met de vliegactiviteit tijdens de nacht.

2. *het principe dat dichtbevolkte zones niet mogen worden overvlogen, ondubbelzinnig te bevestigen, omwille van het algemeen belang, de volksgezondheid en de veiligheid van de bevolking, en als uitgangspunt te nemen dat het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de onmiddellijke omgeving ervan, met inbegrip van de Kanaalzone, dichtbevolkt is.*

Men beschouwt het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke omgeving ervan als een dichtbevolkt gebied dat niet overvlogen mag worden. Als deze eis ingewilligd wordt dan impliceert dit dat alle vluchten uitgevoerd worden boven het Vlaamse Gewest. Vanuit het Vlaamse Gewest pleiten we voor de verdere duurzame ontwikkeling van de luchthaven waarbij een 'billijke spreiding' voorzien wordt van de geluidsbelasting tussen de betrokken gewesten. Dit impliceert dat ook een deel van de vluchten verder plaatsvinden boven het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In dat kader kunnen we verwijzen naar onderstaande passage uit het Vlaams Regeerakkoord (2019-2024) :

'Inzake de luchthaven in Zaventem streven we naar een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid die vandaag op de luchthaven weegt. Het uitgangspunt is een billijke spreiding van de lasten, zowel binnen de Vlaamse Rand als ten opzichte van het Brussels Gewest. Dit bekomen we via een evenwichtige vliegwet waarin routes worden vastgelegd volgens de principes van het historisch preferentieel baangebruik, van eerlijke spreiding (vermijden van concentratie boven bepaalde gebieden) en op basis van aeronautische principes van tegen de wind, binnen de geldende windnormen, en rechtstreeks vliegen naar bestemming. We verzoenen de leefbaarheid van de regio met nieuwe groeikansen voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen.'

3. *de procedures en de vliegroutes aan te passen, teneinde de hinder te beperken en het aantal personen die hierdoor worden getroffen, zo laag mogelijk te houden.*

Bij het evalueren van mogelijke oplossingen op operationeel vlak (vliegprocedures) moeten voor het Vlaamse Gewest de volgende algemene principes bewaakt worden, die hun grondslag vinden in het Federaal luchthavenakkoord van 2010 en het huidige Vlaams Regeerakkoord 2019-2024:

- 1) de veiligheid van het vliegverkeer (prioritair criterium);
- 2) de capaciteit moet beantwoorden aan de verkeersvraag;
- 3) het gebruik van de kortste route naar bestemming (in functie van ecologische en economische redenen);
- 4) het vermijden van 'concentratie' boven bepaalde gebieden (vraag naar voldoende spreiding zodat hinder verdeeld is tussen alle omwonenden);

5) de optimalisatie van vliegroutes ter beperking van de complexiteit.

Ter zake vermeldt het Vlaams Regeerakkoord (2019-2024) het volgende:

‘Inzake de luchthaven in Zaventem streven we naar een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid die vandaag op de luchthaven weegt. Het uitgangspunt is een billijke spreiding van de lasten, zowel binnen de Vlaamse Rand als ten opzichte van het Brussels Gewest. Dit bekomen we via een evenwichtige vliegweg waarin routes worden vastgelegd volgens de principes van het historisch preferentieel baangebruik, van eerlijke spreiding (vermijden van concentratie boven bepaalde gebieden) en op basis van aeronautische principes van tegen de wind, binnen de geldende windnormen, en rechtstreeks vliegen naar bestemming. We verzoenen de leefbaarheid van de regio met nieuwe groeikansen voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen.’

Vanuit het Vlaamse Gewest zijn we vragende partij voor een stabiel en rechtszeker exploitatiekader voor Brussels Airport, incl. een vliegweg, waarbij bovenstaande principes bewaakt moeten blijven.

4. *als regel vast te stellen dat de “nacht” voor de luchthaven Brussel-Nationaal duurt van 22 uur tot 7 uur en in dat tijdvak het opstijgen en landen van vliegtuigen te verbieden, behalve in de bij de wet bepaalde uitzonderingen.*

Een vliegverbod tussen 22 en 7 uur is niet haalbaar voor Brussels Airport en staat in schril contrast met het Vlaams Regeerakkoord waarin nieuwe groeikansen voorzien worden voor de luchthaven.

Het nachtelijk vliegverbod tussen 22 en 7 uur gaat bovendien verder dan de nachtelijke restricties die van kracht zijn op de 9 luchthavens die in de toelichting van de resolutie worden aangehaald, en waarbij dergelijke exploitatiebeperkingen slechts voor een beperkt deel van deze nachtperiode van toepassing zijn. In dat verband moet ook opgemerkt worden dat de nachtperiode die in acht wordt genomen voor operationele aspecten (vliegprocedures) en exploitatiebeperkingen niet noodzakelijk moet samenvallen met de nachtperiode zoals die gedefinieerd is in de Europese richtlijn ‘Omgevingslawaai’ 2002/49/EG met een standaard afbakening van 23 tot 7 uur.

Momenteel worden 16.000 nachtslots per jaar voorzien voor de uitvoering van nachtvluchten in de periode tussen 23 en 6 uur. Deze nachtslots zijn essentieel voor de luchthaven en voor de luchtvaartmaatschappijen en kunnen niet zonder meer geschrapt worden zonder verregaande negatieve implicaties voor de luchthavenactiviteiten. Bij een schrapping van de nachtvluchten ontstaan er bovendien negatieve gevolgen voor de vluchten die overdag plaatsvinden. De vliegactiviteit tijdens de dag is immers voor een groot deel onlosmakelijk verbonden met de vliegactiviteit tijdens de nacht.

Bovendien worden er heel wat vluchten uitgevoerd tussen 22 en 23 uur en tussen 6 en 7 uur. Het uur tussen 6u en 7u is zelfs het grootste piekmoment van de dag op de luchthaven, voornamelijk voor vertrekkende vluchten. De ochtendvluchten kunnen niet verschoven worden naar de periode tussen 7 en 8 uur omdat op die manier het gewenst aantal rotaties (dit is het aantal keer dat heen-en-weer gevlogen wordt tussen Brussels Airport en een andere luchthaven teneinde een commercieel rendabele verbinding te kunnen uitbouwen) niet meer kan gehaald worden. Op die manier verdwijnt de rendabiliteit van de luchtverbinding waardoor de luchtvaartmaatschappij deze vlucht zal schrappen of uitvoeren vanop een andere luchthaven. Een gelijkaardige redenering is van toepassing voor de vluchten die uitgevoerd worden tussen 22 en 23 uur.

De invoering van een vliegverbod tussen 22 en 7 uur maakt een groot deel van de luchthaventrafiek onmogelijk waardoor men een rampscenario creëert voor de luchthaven. In dit scenario worden verschillende luchtvaartmaatschappijen, waaronder Brussels Airlines, zeer hard getroffen. Niet alleen wordt de verdere ontwikkeling van de luchthaven onmogelijk, op die manier verplicht men de luchthaven haar economische activiteit sterk in te krimpen. Dit is nefast voor Brussels Airport, voor de luchtvaartmaatschappijen én voor de toegevoegde waarde en tewerkstelling die de luchtvaartsector bijdraagt aan de Vlaamse (en bij uitbreiding ook de Brusselse en de Belgische) economie.

Dit alles staat in schril contrast met volgende bepaling uit het Vlaams Regeerakkoord : 'We verzoenen de leefbaarheid van de regio met nieuwe groeikansen voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen.'

Vanuit het Vlaamse Gewest bevestigen we het economisch belang van Brussels Airport als motor voor de Vlaamse economie en dienen de randvoorwaarden voor de luchthavenexploitatie duurzame groei mogelijk te maken.

- 5. toe te zien op de strikte inachtneming van de windnormen op de banen 01-19, 07-25 en ter zake totale transparantie te waarborgen.*

Dit bekomen we via een evenwichtige vliegwet waarin routes worden vastgelegd volgens de principes van het historisch preferentieel baangebruik, van eerlijke spreiding (vermijden van concentratie boven bepaalde gebieden) en op basis van aeronautische principes van tegen de wind, binnen de geldende windnormen, en rechtstreeks vliegen naar bestemming.

- 6. te eisen dat de luchthavenuitbater de baan 25L opschuift in oostelijke richting, zodat vliegtuigen kunnen opstijgen door een bocht naar links te nemen zonder over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke omgeving te moeten vliegen.*

De voorgestelde maatregel komt nogmaals neer op een maatregel om overvluchten over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te reduceren waardoor de geluidshinder de facto naar het Vlaamse Gewest verschoven wordt. Dit staat in contrast met de door het Vlaamse Gewest gevraagde 'billijke spreiding' van de vluchten en de geluidsbelasting.

- 7. een nationale luchthavenstrategie uit te werken met het oog op een betere spreiding over de regionale luchthavens van de vracht- en de charteractiviteit, alsook van de vluchten van lagekostenmaatschappijen.*

Er wordt een spreiding van sommige luchtvaartactiviteiten over de Belgische luchthavens voorgesteld. De vraag kan gesteld worden of dergelijke opgelegde spreiding maatschappelijk optimaal is. Het Vlaamse Gewest is geen voorstander van een eenzijdige en gedwongen verschuiving van de luchtvaartactiviteiten (en de hinderproblematiek) naar andere regionale luchthavens.

Bovendien is dergelijke opsplitsing zeer nadelig voor Brussels Airport: op deze luchthaven zijn de vrachtactiviteiten onlosmakelijk verbonden met de passagiersactiviteiten. Ruim een derde van alle vracht op Brussels Airport vliegt aan boord van passagiersvluchten. Zonder deze vracht zouden vele passagiersverbindingen onrendabel worden en ophouden te bestaan, wat een directe impact heeft op de connectiviteit, zowel voor passagiers als vracht. Ook is de vrachtactiviteit van Brussels Airport een katalysator voor verschillende Vlaamse speerpuntsectoren – zo is zij onder meer noodzakelijk voor de activiteiten van de farmaceutische industrie. Wat de passagiersactiviteiten betreft is opsplitsing tussen lage kost zetels, pakketreizen, charters, flexibele economy en business achterhaald : tegenwoordig vindt men deze verschillende producten steeds in één en hetzelfde vliegtuig.

8. *naast de inachtneming van de voormelde normen tevens een onafhankelijke en neutrale overheidsinstantie in te stellen die toezicht houdt op de door vliegtuigen veroorzaakte geluidshinder rond de luchthaven Brussel- Nationaal, alsook het sluiten van samenwerkingsakkoorden met de andere gewesten van ons land te bevorderen.*

Vanuit het Vlaamse Gewest zijn we eveneens vragende partij om een samenwerkingsakkoord te bekomen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale overheid. Dit samenwerkingsakkoord kan de basis vormen om de duurzame ontwikkeling van Brussels Airport mogelijk te maken binnen een stabiel en rechtszeker kader, incl. een vliegwet.

Bij het uitwerken van een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid, het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal de nodige aandacht moeten gaan naar de gecoördineerde uitvoering van de richtlijn 2002/49/EG en de implementatie van de regels van EU-Verordening 598/2014. De taken en bevoegdheden van betrokken of op te richten instanties zullen, rekening houdend met de betrokken bevoegdheden, nader afgebakend moeten worden, in functie van de algemene doelstellingen, de precieze modaliteiten en concrete uitvoeringsbepalingen van een eventueel samenwerkingsakkoord.

9. *het op 1 januari 2000 in werking getreden besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer (in de wandeling het "besluit-geluidshinder"), alsook alle uitvoerbare rechterlijke beslissingen, in acht te nemen.*

We wensen op te merken dat de toepassing van geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nadelige economische gevolgen heeft voor Brussels Airport, de betrokken luchtvaartmaatschappijen en de Vlaamse economie. Deze geluidsnormen zijn moeilijk naleefbaar door de luchtvaartmaatschappijen waardoor het level playing field met de omliggende luchthavens verstoord wordt. Deze regelgeving concurreert met de federale wetgeving betreffende luchtverkeer. Bovendien houdt deze regeling geen rekening met de technische realiteit van de luchtvaarttuigen, door normen op te leggen die zelfs door de meest moderne, geluidsefficiënte vliegtuigen moeilijk gehaald kunnen worden.

Ten aanzien van het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 27 mei 1999 heeft het Vlaamse Gewest steeds de positie aangenomen dat de toepassing en handhaving van de daarin vermelde geluidsnormen een autonoom gewestelijk beleid (ten aanzien van de luchthaven) in de weg staat. Ofwel dient het Vlaamse Gewest te aanvaarden dat de vluchten die in overtreding zijn met de Brusselse geluidsnormen worden afgeleid naar het Vlaamse Gewest met bijkomende geluidsoverlast voor haar burgers tot gevolg, ofwel wordt het Vlaamse Gewest de facto verplicht om minstens dezelfde strenge geluidsnormen in te voeren met alle negatieve gevolgen voor de economische leefbaarheid en ontwikkeling van de luchthaven.

10. *te eisen dat elke niet-inachtneming van de vliegroutes streng bestraft wordt.*

De vliegroutes dienen zo goed mogelijk en naar best vermogen gevolgd te worden. De strenge bestraffing van afwijkingen kan nefast zijn voor de luchtvaartmaatschappijen en de commerciële uitbating van de luchthaven.

De organisatie van het vliegverkeer en het beheer van het luchtruim is een federale bevoegdheid. De sanctionering van inbreuken op operationele procedures behoort derhalve ook niet tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Het gewest is wel van oordeel dat bij de beoordeling rekening dient gehouden te worden met aeronautische beperkingen en

concrete vliegomstandigheden, en dat hiervoor de nodige vliegtoleranties moeten ingebouwd worden.

- 11. bij de vaststelling en de organisatie van de vliegroutes, alle aanbevelingen van de betrokken representatieve organisaties te bestuderen en daarbij de voormelde beschreven principes in acht te nemen.*

Zonder duidelijke omschrijving van de 'representatieve organisaties' hun mandaat en (advies)bevoegdheid kan hierover geen eenduidige uitspraak gedaan worden. Het kan nuttig zijn om aanbevelingen van de betrokken representatieve organisaties te bestuderen bij de vaststelling en de organisatie van de vliegroutes. Het is evenwel niet evident de voormelde principes, zoals beschreven onder de verzoeken 1 t/m 10, in acht te nemen, gelet op de hoger geformuleerde bezwaren.

- 12. in samenwerking met de bevoegde gewestelijke overheden en de betrokken representatieve organisaties na te gaan hoe een alomvattend geluiddempingsplan ten behoeve van de overvlogen gebieden kan worden ingesteld.*

In de context van deze resolutie heeft het 'geluiddempingsplan' betrekking op de uitvoering van een isolatieprogramma met als doel de geluidsisolatie van bestaande woningen in de luchthavenregio te verbeteren. In dat verband wordt in de voorafgaande toelichting bij de resolutie verwezen naar de aanpak op 9 aangehaalde luchthavens, en de voorgestelde aanpak van het Waalse Gewest zoals "succesvol" geïmplementeerd rond de luchthaven van Luik-Bierset. Er dient evenwel opgemerkt te worden dat de omgeving rond Brussel-Nationaal anders is dan de omgeving rond Bierset. De volledige omgeving van Brussel-Nationaal is immers dichtbevolkt, terwijl in Bierset er 1 start- en landingsbaan is waarvan in het verlengde slechts een beperkt aantal woningen werd onteigend/geïsoleerd.

Binnen de 'evenwichtige aanpak' van lawaaibeheersing maakt de geluidssanering van bestaande woningen deel uit van mitigerende maatregelen op vlak van ruimtelijke ordening die voor wat betreft de luchthaven Brussel-Nationaal enkel succesvol geïmplementeerd kunnen worden binnen een stabiel en rechtszeker kader, met duidelijke afspraken over de financiering ervan, al of niet op basis van specifieke geluidsgerelateerde heffingen als onderdeel van de luchthavengelden, in te voeren in overeenstemming met internationale en Europese regels.

Via het beoogde samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de federale overheid kan dit evenwichtig en stabiel kader uitgewerkt worden voor de beheersing van de geluidshinder die veroorzaakt wordt door de luchthaven en voor de uitvoering van mitigerende maatregelen.

- 13. de voor de luchthaven Brussel-Nationaal thans bestaande beperking van maximaal 250 000 bewegingen per jaar te handhaven, waarbij wordt ingegaan tegen de wens van Brussels Airport Company om het vliegverkeer te verdubbelen.*

Momenteel beschikken we niet over informatie m.b.t. een bestaande beperking van maximaal 250.000 bewegingen per jaar voor Brussels Airport. De invoering van een beperking op het aantal bewegingen is een exploitatiebeperking waarbij de regels en procedures van de Verordening 598/2014 moeten gevolgd worden en dit binnen een evenwichtige aanpak van lawaaibeheersing.

In toepassing van de regels van EU-verordening 598/2014 moeten lidstaten immers een 'evenwichtige aanpak' volgen waarbij, voor individuele luchthavens waar een geluidprobleem wordt vastgesteld, beschikbare maatregelen in overweging worden

genomen, teneinde te kunnen vaststellen welke maatregel of combinatie van maatregelen binnen 4 pijlers de grootste kosteneffectiviteit biedt:

- de verwachte beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron;
- ruimtelijke ordening en beheer;
- operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder;
- exploitatiebeperkingen niet in eerste instantie toe te passen, maar slechts nadat de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak in overweging zijn genomen.

Het is aangewezen een combinatie van deze maatregelen te hanteren om de geluidshinder terug te dringen. Tevens dient de luchthaven op een duurzame manier te kunnen groeien. Het Vlaamse Gewest erkent het belang van Brussels Airport als motor voor de Vlaamse economie.

14. *de uitvoering voor te stellen van een onafhankelijk onderzoek dat moet nagaan welke gevolgen de door vliegtuigen uitgestoten ultrafijne stofdeeltjes hebben voor alle burgers die met overvliegende vliegtuigen te maken hebben.*

Het Vlaamse Gewest heeft geen bezwaar tegen dergelijk onderzoek. De Vlaamse Milieumaatschappij heeft in 2018 reeds onderzoek gedaan naar de concentratie en verspreiding van UFP-partikels in de luchthavenregio.⁶ Algemeen wordt aangenomen dat UFP negatieve effecten heeft op de gezondheid, maar uit het beschikbare epidemiologisch onderzoek kunnen nog geen eensluitende conclusies getrokken over de impact van langdurige blootstelling. De Wereldgezondheidsorganisatie definieerde daarom nog geen advieswaarde voor de UFP-concentratie in de omgevingslucht.

15. *de meest luidruchtige vliegtuigen te verbieden, door een geleidelijke aanpassing van de reglementaire geluidsnormen (quota aan toegestaan geluid per vliegtuig en per seizoen), alsmede daartoe in de vertrek- en landingsvergoedingen financiële stimuli op te nemen.*

Momenteel worden er reeds financiële stimuli voorzien waarbij hogere vertrek- en landingsvergoedingen, en vergoedingen voor ATC-diensten, worden aangerekend voor luidruchtige toestellen.

Een verbod van de meest luidruchtige toestellen is een zeer ingrijpende maatregel maar is reeds in voege: op basis van de federale regelgeving geldt voor Brussels Airport een omvangrijke beperking van toestellen op basis van hun geluidsuitstoot of individuele quotacount (QC).

De beperkingen in verband met de maximaal toegestane geluidhoeveelheid per beweging of quotacount QC zoals die actueel van kracht zijn op grond van federale MB van 3 mei 2004 en aanpassingsbesluiten zijn (behoudens wettelijk voorziene uitzonderingen), de volgende:

- tussen 23 en 6 uur : QC 8;
- tussen 6 en 7 uur : QC 12;
- tussen 7 en 21 uur : QC 48 (vertrek) en QC 24 (aankomst);
- tussen 21 en 23 uur : QC 24 (vertrek) en QC 12 (aankomst).

Op basis van de milieuvergunning geldt tussen 23 en 6 uur een max. QC van 12.

Deze beperkingen naar de geluidemissie van individuele vliegtuigen kunnen een vergelijking doorstaan met de exploitatiebeperkingen die op andere vergelijkbare, internationale

⁶ <https://www.vmm.be/publicaties/modellering-van-ultrafijn-stof-door-luchtverkeer-en-wegverkeer-rond-brussels-airport>

luchthavens van toepassing zijn. De verdere aanscherping van de quota per vliegtuig en per seizoen is een maatregel die onder de toepassing van de evenwichtige aanpak valt, waarbij de regels en procedures van EU-Verordening 598/2014 gevolgd moeten worden, zoals vermeld in het antwoord op verzoek 13.

16. *werk te maken van een beter tariefbeleid, als een van de hefboomen om ter zake een beter evenwicht te bewerkstelligen tussen het aanbod aan reizen per vliegtuig dan wel per spoor.*

Men zou kunnen overwegen een deel van de externe kosten door te rekenen aan de reizigers. In dat geval dient het level playing field tussen de verschillende transportmodi bewaard te worden en dient het level playing field op internationaal en zeker op Europees niveau gewaarborgd te worden.

17. *een verbod in te stellen op ultrakorte vluchten, waarvoor de trein doorgaans een valabel alternatief biedt (Brussel-Parijs, Brussel-Amsterdam enzovoort).*

De trein is een duurzaam alternatief voor korte afstandsvluchten. Eerder dan het instellen van een verbod is het belangrijk om de trein aantrekkelijker te maken ten opzichte van korte afstandsvluchten o.a. door te investeren in hogesnelheidsverbindingen tussen Brussels Airport en de HST-knooppunten in onze buurlanden.

18. *massaal te investeren in de uitbouw van het Europese spoorwegnet, onder meer inzake nachttreinen, goederentreinen en hogesnelheidstreinen.*

Er is een Europese trend naar meer en snellere internationale (nacht)treinverbindingen tussen grote Europese steden. De ambitie om van Brussel een echte internationale treinhub te maken sluit hierbij aan.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Dit wordt bevestigd door het advies van de Inspectie van Financiën van 16 juni 2021 (dat als bijlage bij deze nota is gevoegd). Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet dus niet worden ingewonnen.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverlening van de Vlaamse overheid, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

"a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet"

- "b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven"
- "c. investeringen en schulden : het voorstel heeft geen investeringen als gevolg"
- "d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten"
- "e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen"

4. VERDER TRAJECT

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies of taalkundig advies vereist. JOKER is hier tevens niet van toepassing.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° negatief advies te verlenen aan het voorstel van resolutie 291 over het ondervangen van het probleem van de hinder als gevolg van het overvliegen van het gebied rond de luchthaven Brussel-Nationaal, zonder daarbij afbreuk te doen aan de economische ontwikkeling van die luchthaven;

2° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen aan de Voorzitter van de kamercommissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

BIJLAGEN

1. Voorstel van resolutie 291 (volksvertegenwoordigers Sophie Rohonyi en François De Smedt) over het ondervangen van het probleem van de hinder als gevolg van het overvliegen van het gebied rond de luchthaven Brussel-Nationaal, zonder daarbij afbreuk te doen aan de economische ontwikkeling van die luchthaven. (DOC 55K0291/001)

2. Brief d.d. 21 mei 2021, ontvangen 26 mei 2021 van de voorzitter van de Kamercommissie voor mobiliteit, overheidsbedrijven en federale instellingen met de adviesvraag gericht aan de Vlaamse regering.
3. Het advies Inspectie Financiën dd. 16 juni 20221.