

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Belangenconflict ingesteld door de Vlaamse Gemeenschap tegen de instructie d.d. 17 juni 2024 die de intrekking van de toelating van 10 oktober 2013 beoogt (zgn. *instructie Durinckx*).

Samenvatting

De Vlaamse Regering werd in kennis gesteld dat de ontslagnemende federaal Minister bevoegd voor Mobiliteit een instructie d.d. 17 juni 2024 verstuurde aan het federale Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) om de toelating voor nachtelijke vliegoperaties (tussen 23u en 6u) van de toestellen D-AALA t.e.m. D-AALJ in te trekken.

Deze toelating, verstrekt bij instructie door de directeur-generaal van het DGLV op 10 oktober 2013 ("*Instructie Durinckx*"), laat sinds die datum toe dat bepaalde vliegtuigen van het type Boeing 777F kunnen opstijgen in de nacht vanop de nationale luchthaven Brussels Airport zolang zij onder een bepaald maximaal opstijggewicht (312.978 kg) blijven. Op deze manier wordt de geldende nachtelijke maximale QC-waarde van 8.0 niet overschreden. Een relatief groot en in verhouding geluidsarm vliegtuig krijgt dus een gerichte uitzondering, omdat het niet helemaal vol geladen moet worden en zo stiller kan vliegen.

Het intrekken van deze toelating heeft als gevolg dat op de luchthaven van Zaventem het meest moderne en dus stilste tweemotorig widebody toestel dat beschikbaar is op de cargomarkt (B777F) zal worden geweerd en de betrokken cargomaatschappij dit toestel moet inwisselen voor een alternatief met een grotere geluidsimpact voor de omgeving. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om de oudere Airbus A300: een kleiner toestel dat veel voller geladen moet worden en voor (veel) meer geluidsoverlast zou zorgen.

De situatie voor de omwonenden rond de luchthaven zou 's nachts dus verslechteren. Wat ook blijkt uit een analyse van de data uit het geluidsmetnetwerk van het Departement Omgeving. Dit treft in het bijzonder de inwoners van het Vlaams Gewest gezien de betrokken toestellen gebruik maken van de nachtelijke omleidingsroute zgn. MIKE route (voorheen ZULU).

Tot slot schaadt dit ook de economische belangen van Vlaanderen gezien de betrokken cargomaatschappij aan capaciteit zal dienen in te boeten.

1. INHOUD

De Vlaamse Regering werd in kennis gesteld dat de ontslagnemende federaal Minister bevoegd voor Mobiliteit een instructie d.d. 17 juni 2024 verstuurde aan het federale Directoraat-Generaal Luchtvaart om de toelating voor nachtelijke vliegoperaties (tussen 23u en 6u) van de toestellen D-AALA t.e.m. D-AALJ in te trekken.

Deze toelating, verstrekt bij instructie door de directeur-generaal van het DGLV op 10 oktober 2013 ("*Instructie Durinckx*"), laat sinds die datum toe dat bepaalde vliegtuigen van het type Boeing 777F kunnen opstijgen in de nacht vanop de nationale luchthaven Brussels Airport (luchthaven van Zaventem) zolang zij onder een bepaald maximaal opstijggewicht (312.978 kg) blijven. Op deze manier wordt de geldende nachtelijke maximale QC-waarde van 8.0 niet overschreden. Een relatief groot en in verhouding geluidsarm vliegtuig krijgt dus een gerichte uitzondering, omdat het niet helemaal vol geladen moet worden en zo stiller kan vliegen. De toelating steunt op een verklaring van de Duitse luchtvaartadministratie (LBA: Luftfahrt-Bundesamt) dat de betrokken vliegtuigen een QC-waarde van 7,7 kunnen respecteren zolang het opstijggewicht beperkt is tot 312.978 kg.

Het intrekken van deze toelating zal als gevolg hebben dat men op de luchthaven Brussel-Nationaal het meest moderne en dus stilste tweemotorig widebody toestel dat beschikbaar is op de cargomarkt (B777F) weert en de betrokken cargomaatschappij dit toestel zal inwisselen voor een alternatief met een grotere geluidsimpact voor de omgeving. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om de Airbus A300: een kleiner toestel dat veel voller geladen moet worden en voor meer geluidsoverlast zou zorgen.

De situatie voor de omwonenden van de luchthaven zou 's nachts dus verslechteren. Dit blijkt ook uit een analyse van de data uit het geluidsmetnetwerk van het Departement Omgeving (zie bijlage 2). In de vloot die ingezet wordt voor DHL-nachtvluchten zijn andere vliegtuigtypes, zoals de Airbus A300-600, Boeing 737-400 en Boeing 757-200 freighters, nog steeds ruim vertegenwoordigd. Hoewel deze andere vliegtuigen voor een lagere QC gecertificeerd zijn, leveren deze vliegtuigen in vergelijking met de Boeing B777 (B77L) in reële operationele omstandigheden geen lagere immissieniveaus op.

Gezien de betrokken toestellen gebruik maken van de nachtelijke omleidingsroute zgn. MIKE route (voorheen ZULU) worden vooral de inwoners van het Vlaams Gewest bijzonder zwaar getroffen. Temeer omdat deze route recentelijk door diezelfde Minister sluiks werd verschoven en geconcentreerd richting het Vlaams Gewest met het invoeren van nieuwe prestatie gebaseerde navigatieprocedures (PBN) zoals gepubliceerd op 24 augustus 2023 in de luchtvaartgids voor België en Luxemburg 'AIRAC AMDT 009/2023'.

De Rechtbank van Eerste aanleg te Brussel staakte op verzoek van het Vlaams Gewest bij vonnis van 7 februari 2024 deze nieuwe navigatieprocedures, en dit binnen een termijn van 6 maanden.

Tot slot schaadt dit ook de economische belangen van Vlaanderen gezien de betrokken cargomaatschappij aan capaciteit zal dienen in te boeten. De instructie van de ontslagnemende federaal Minister bevoegd voor Mobiliteit – die overigens in alle stilte en schijnbaar zonder concrete aanleiding werd opgesteld – viseert in de praktijk het grootste pakjesbedrijf op de luchthaven, dat als enige de Boeing 777F gebruikt op de luchthaven van Zaventem. Dit florissante in Vlaanderen gevestigd bedrijf verschaft 1.600 jobs aan vooral laaggeschoolden en dreigt nu in onzekerheid en chaos gestort te worden.

De belangen van de Vlaamse Gemeenschap worden zo ernstig benadeeld.

Ook de beleidsvrijheid en de autonomie van de Vlaamse Gemeenschap worden ernstig beknot. Het Vlaams Regeerakkoord stelt immers dat: "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.”

Daarenboven schendt de ontslagnemende federale regering haar eigen regeerakkoord van 30 september 2020 die stelt dat: “De federale regering hecht groot belang aan samenwerking tussen beleidsniveaus, samenwerking die leidt tot oplossingen en de bevoegdheidsverdeling respecteert. Daartoe wordt met naleving van eenieders bevoegdheden het overleg en de samenwerking tussen het federale niveau en de deelstaten versterkt en gestroomlijnd”.

De Vlaamse Regering moet vaststellen dat hierover geenszins overleg werd gepleegd.

2. BELANGENCONFLICT

Uiteenzetting van het belangenconflict:

1. De belangen van de Vlaamse Gemeenschap worden ernstig benadeeld

De intrekking van de toelating die het voorwerp uitmaakt van het belangenconflict benadeelt ernstig de belangen van de Vlaamse Gemeenschap gezien de geluidsoverlast in de gemeenten en inwoners uit de Vlaamse Rand zal toenemen zoals blijkt uit de analyse van het Departement Omgeving. Daarenboven maken de geviseerde toestellen gebruik van de MIKE-route (voorheen ZULU-route) die recent verschoven en geconcentreerd werd boven het Vlaams Gewest. De bestaande geluidshinder op deze route werd toen al door de rechter als “onaanvaardbaar” bestempeld bij vonnis van de Rechtbank van Eerste aanleg van 30 mei 2018. Deze geluidshinder zal enkel toenemen door deze intrekking.

2. Schending van het gelijkheidsbeginsel

De afdeling Wetgeving van de Raad van State heeft de Belgische Staat er nadrukkelijk op gewezen dat de verdeling van de geluidshinder over de omwonenden moet kunnen gerechtvaardigd worden uit het oogpunt van het gelijkheidsbeginsel vastgelegd in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

3. Schending van het beginsel van de federale loyaliteit

De intrekking van de toelating die het voorwerp uitmaakt van het belangenconflict schendt eveneens het beginsel van de federale loyaliteit dat moet bijdragen tot het verzekeren en vrijwaren van de belangen van alle onderscheiden entiteiten wanneer deze in het gedrang dreigen te komen. De betrokken overheden kunnen slechts deugdelijk samenwerken wanneer er voorafgaand overleg wordt gepleegd tussen deze overheden. In deze kan niet worden ontkend dat deze principes worden geschonden. Er werd hierover geen overleg gepleegd.

4. Schending van het redelijkheidsbeginsel

Het redelijkheidsbeginsel houdt in dat het bestuur, in casu, de federaal Minister van Mobiliteit haar toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren uitoefent, waarbij op grond van een correcte beoordeling van de juiste feitelijke gegevens in alle redelijkheid tot een besluit wordt gekomen. De redelijkheid ontbreekt volledig. Het zijn geluidsarme vliegtuigen die in reële omstandigheden tot lagere

geluidimmissieniveaus aanleiding geven dan andere (oudere) vliegtuigtypes met een lagere QC (vb. A300-600 vliegtuigen) die voldoen aan de federaal opgelegde beperking van QC 8.

5. *Schending van het zorgvuldigheidsbeginsel*

De intrekking van de toelating schendt ook het beginsel van zorgvuldigheid. Het beginsel vereist immers een correcte behandeling van de burger, zorgvuldig onderzoek naar de feiten en belangen. Dit ontbreekt volledig.

6. *Schending van het legaliteitsbeginsel*

De intrekking van de toelating valt niet onder lopende zaken en is niet dringend. De instructie d.d. 17 juni 2024 is bijgevolg niet in overeenstemming met de federale omzendbrief van 27 mei 2024.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Conform het BVCO van 17 mei 2019 art 43 §3 7° is het advies IF niet vereist.

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 het personeelsbudget zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de human resources, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Personeel: het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeel van de lokale besturen.

Werkingsuitgaven: het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de werkingsuitgaven van de lokale besturen.

Investeringen en schulden: het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de schuld van de lokale besturen.

Ontvangsten: het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de ontvangsten van de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Na goedkeuring van de nota inzake het belangenconflict door de Vlaamse Regering zal de Minister-President het belangenconflict instellen bij het Overlegcomité.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist, met dien verstande dat deze beslissing geen enkel financieel of budgettair engagement inhoudt:

1° bijgaande nota aan het Overlegcomité goed te keuren;

2° de Minister-President te gelasten, met toepassing van artikel 32, §2, van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, een belangenconflict ten behoeve van de Vlaamse Gemeenschap in te dienen bij het Overlegcomité met betrekking tot de instructie d.d. 17 juni 2024 die de intrekking van de toelating van 10 oktober 2013 beoogt (zgn. instructie Durinckx).

De Vlaamse minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand

Ben WEYTS

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

Zuhal DEMIR

Bijlagen:

- 1) Nota aan het Overlegcomité;
- 2) Analyse van de data uit het geluidsmetnetwerk van het Departement Omgeving;
- 3) Brief van DHL aan de Minister-President van de Vlaamse Regering d.d. 01/08/2024;
- 4) Brief van premier De Croo aan minister Gilkinet d.d. 19/07/2024.

