

VLAAMSE REGERING



AMV/00068637/1027B

BESLUIT VAN DE VLAAMSE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR HOUDENDE UITSPRAAK OVER HET BEROEP AANGETEKEND TEGEN DE BESLISSING VAN 11 SEPTEMBER 2008 VAN DE DEPUTATIE VAN DE PROVINCIERAAD VAN VLAAMS-BRABANT HOUDENDE HET AMBTSHALVE WIJZIGEN VAN DE BIJZONDERE VERGUNNINGSVOORWAARDEN MET BETREKKING TOT HET AANTAL NACHTBEWEGINGEN OPGELEGD IN HET BESLUIT VAN DE DEPUTATIE VAN DE PROVINCIERAAD VAN VLAAMS-BRABANT VAN 8 JULI 2004 HOUDENDE VERGUNNING AAN BRUSSELS AIRPORT COMPANY N.V. (BAC), VOOR HET VERDER UITBATEN VAN DE START- EN LANDINGSBANEN GELEGEN TE 1930 ZAVENTEM, 1820 STEENOKKERZEEL, 1830 MACHELEN, 3070 KORTENBERG, LUCHTHAVEN BRUSSEL NATIONAAL EN BEVESTIGD IN HET MINISTERIEEL BESLUIT VAN 30 DECEMBER 2004.

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur,

Gelet op het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, zoals herhaaldelijk gewijzigd bij decreten van het Vlaams Parlement;

Gelet op het besluit van 6 februari 1991 van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning, zoals herhaaldelijk gewijzigd bij besluiten van de Vlaamse Regering en bij het decreet van 18 mei 1999;

Gelet op het besluit van 1 juni 1995 van de Vlaamse Regering houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, zoals herhaaldelijk gewijzigd bij besluiten van de Vlaamse Regering;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 27 juli 2004 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 22 september 2008;

Gelet op het ontvankelijk bevonden beroep van D. Ryckbost, raadsman van de N.V. Brussels Airport Company, A. Reyerslaan 80, Diamant Building, 1030 Brussel, aangetekend tegen de beslissing nr. D/A45/08F10/11253 van 11 september 2008 van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant houdende het ambtshalve wijzigen van de bijzondere vergunningsvoorwaarden met betrekking tot het aantal nachtbewegingen opgelegd in het besluit van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 8 juli 2004 nr. D/PMVC/04A06/00637 houdende vergunning aan Brussels Airport Company N.V. (BAC), Diamant Building, A. Reyerslaan 80, 1030 Brussel voor het verder uitbaten van de start- en landingsbanen gelegen te 1930 Zaventem, 1820 Steenokkerzeel, 1830 Machelen, 3070 Kortenberg, luchthaven Brussel Nationaal en bevestigd in het ministerieel besluit van 30 december 2004, betreffende:

artikel 3.II.4 wordt gewijzigd als volgt:

"Het aantal nachtbewegingen (periode 23.00 u tot 05.59 u lokale tijd) per kalenderjaar bedraagt maximum 16.000, het aantal vertrekkende vluchten bedraagt maximaal 5.000 per kalenderjaar.";

Gelet op het attest bedoeld in artikel 31, § 4 van titel I van het VLAREM waaruit blijkt dat de voormelde bestreden beslissing aan de exploitant werd verzonden op 17 september 2008;

Gelet op het feit dat voormeld beroep werd ontvangen op 29 september 2008 en ontvankelijk bevonden op 9 oktober 2008;

Gelet op het feit dat voormelde beroepsindiener de volgende bezwaren doet gelden:

- de deputatie is niet bevoegd aangezien de bevoegdheid exclusief toekomt aan de federale overheid:
  - de gewijzigde voorwaarde betreft een exploitatiebeperking en valt derhalve onder het toepassingsgebied van het koninklijk besluit van 25 september 2003 dat de Richtlijn 2002/30/EG in de interne Belgische rechtsorde incorporeert; hierin wordt gesteld dat de federale minister belast met Luchtvaart exploitatiebeperkingen gebaseerd op het geluidsniveau van het luchtvaartuig kan opleggen;
  - de federale overheid bepaalt de keuzes inzake het luchtverkeer, de luchtvaartroutes en het beheer en

- bestrijding van de geluidsoverlast in het luchtruim (emissie van geluid);
- enkel de Belgische Staat kan conform artikel 9 van de Conventie van Chicago beperkingen voor bepaalde delen van het luchtruim opleggen; de federale overheid beslist over de luchtvaartrechten (zowel voor overvlucht, als voor het landen en stijgen) en de regelen met betrekking tot het gebruik van het luchtruim;
  - krachtens artikel 6, § 1, X, 7, van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, is de federale overheid bevoegd voor de uitrusting en de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal (exploitatiebeperkingen);
  - 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 reglementvoorschriften betreffende de luchtvaart en het luchtverkeer;
  - de federale overheid heeft via een ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal, de exploitatiebeperkingen voor Brussel-Nationaal vastgelegd; het maximaal toegelaten aantal bewegingen heeft men niet in dit ministerieel besluit overgenomen omdat het om een bestaande exploitatiebeperking ging en die was ingevoerd voorafgaand aan de inwerkingtreding van de richtlijn 2002/30/EG;
  - in het Rechtskundig Weekblad stelt David Keyaerts zeer duidelijk: samenvattend kan worden gesteld dat de federale overheid met betrekking tot de luchthaven Brussel-Nationaal bevoegd is om er maatregelen te nemen teneinde de toegang tot de luchthaven tot de minst luidruchtige vliegtuigen te beperken. De federale overheid is eveneens bevoegd om 's nachts vluchten te verbieden of te beperken. Het federaal niveau regelt eveneens het gebruik van de landingsbanen en het gebruik van de luchtcorridors;
  - niettegenstaande de gewesten bevoegd zijn inzake de bescherming van het leefmilieu, waaronder de strijd tegen de geluidshinder, mogen ze de uitoefening van de bevoegdheid van de federale overheid betreffende de luchthaven Brussel-Nationaal en het luchtverkeer niet onmogelijk maken;
  - het voorschrift in de milieuvergunning van 30 december 2004 waarbij het aantal nachtvluchten van 25.000 per kalenderjaar werd bevestigd betreft geen exploitatiebeperking in de zin van het koninklijk besluit van 25 september 2003 en de Richtlijn 2002/30/EG, doch houdt enkel een stand-still in van wat in de vroegere milieuvergunning van 29 september 2000 reeds was bepaald;

AMV/68637/1027B

het voorliggend besluit dateert echter van na de inwerkingtreding van de Richtlijn 2002/30/EG en het koninklijk besluit van 25 september 2003 en is in strijd met de dwingende wetgeving inzake exploitatiebeperkingen;

- de bestreden beslissing is onwettig aangezien zij werd genomen in strijd met dwingende wetgeving inzake exploitatiebeperkingen:
  - de bestreden beslissing is in strijd met artikel 4 van de Richtlijn 2002/30/EG waaruit volgt dat het opleggen van exploitatiebeperkingen niet op lichtzinnige wijze kan geschieden; men kan enkel overgaan tot een exploitatiebeperking indien zij eerst een studie heeft uitgevoerd met betrekking tot de in bijlage II van deze richtlijn opgenomen informatie die verplicht dient onderzocht te worden; een studie ontbreekt waaruit kan worden afgeleid of bij het opleggen van de exploitatiebeperkingen rekening is gehouden met de te verwachten kosten en baten van de diverse ter beschikking staande maatregelen, alsook met de specifieke kenmerken van de luchthaven en of de maatregelen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk om de voor de luchthaven vastgestelde milieudoelstellingen te halen;
  - de bestreden beslissing is in strijd met artikel 3 en 5 van het koninklijk besluit van 25 september 2003; er is geen rekening gehouden met het beginsel van de evenwichtige aanpak die verplicht dient te worden onderzocht;
- de bestreden beslissing is genomen in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer bepaald de zorgvuldigheidsverplichting, het rechtzekerheidsbeginsel en de verplichting tot motivering:
  - de bestreden beslissing werd niet genomen in toepassing van artikel 6, § 2, van het koninklijk besluit van 25 september 2003 en artikel 7, b, van de Richtlijn 2002/30/EG voorziene vrijstelling tot het naleven van de in bijlage bij de wetgevende akten gevoegde informatieverplichting indien de exploitatiebeperking betrekking heeft op niet-wezenlijke technische wijzigingen in partiële exploitatiebeperkingen die geen significante kosteneffect hebben voor de luchtvaartonderneming, aangezien door de overheid niet het bewijs wordt geleverd dat hieromtrent een onderzoek werd uitgevoerd;
  - aangezien deze informatie niet voor handen is, is er schending van de motiveringsplicht;
  - uit de studie van prof. Dr. Jan Thoen van 30 september 2005 blijkt dat het hier niet gaat om marginale kosteneffecten; uit deze studie blijkt dat het aantal nachtvluchten zonder DHL hub slechts kan worden beperkt tot een plafond van 18.000; indien het aantal vluchten

wordt beperkt tot 16.000 bewegingen zal er wel degelijk significante economische schade zijn;

- de exploitant werd niet betrokken in de voorliggende beslissing waarbij op eenzijdige wijze een exploitatiebeperking terzake de nachtbewegingen werd opgelegd; om deze reden is de bestreden beslissing in strijd met de richtlijn 2002/30/EG, art. 10 (verplichting om alle betrokken partijen te raadplegen); men kan bezwaarlijk spreken van een voldoende op voorhand gegeven kennisgeving;
- de bestreden beslissing gaat onmiddellijk in terwijl de luchtvaartmaatschappijen reeds op een volkomen rechtmatige wijze slots hebben bekomen en derhalve hieraan geen afbreuk kan worden gedaan en overigens de luchthavenuitbater ook geen enkele bevoegdheid of invloed heeft inzake de toewijzing van de slots aan de luchtvaartmaatschappijen; het bestreden besluit is bijgevolg niet uitvoerbaar, noch afdwingbaar;
- subsidiair: rechtsonzekerheid:
  - het beginsel van behoorlijk bestuur moet worden gerespecteerd en elke rechtsonzekerheid moet uit de vergunning worden gebannen;
  - de vergunninghouder beschikt geenszins over de bevoegdheid om vliegtuigen te verbieden om te vertrekken noch om vliegtuigen te verbieden om te landen; er zijn andere instanties die hiervoor bevoegd zijn;
  - de huidige definitie van beweging legt ook de verplichting op om de verantwoordelijkheid op te nemen voor bewegingen op de militaire luchthaven, die zelfs niet aan een milieuvergunningsplicht onderworpen is;
  - de federale overheid voert onderhandelingen om de exploitatiebeperkingen aan te passen aan de post DHL-hub situatie; ze erkent hierbij dat het reglementair kader dat uit gaat van bewegingen rechtsonzekerheid en operationele onzekerheid teweegbrengt;
  - de Staatssecretaris van Mobiliteit heeft op 25 september 2008 aan de directeur van het Brussels Slot Coordination Committee laten weten dat hij vanaf het kalenderjaar 2009 het aantal slots wil beperken tot 16.000 tussen 23.00 h en 06.00 h waarvan 5.000 vertrekslots; hierbij wordt ook een administratief sanctiesysteem voorzien voor inbreuken op de slotreglementering;
  - een gedetailleerde analyse toont aan dat 2008 kan opgedeeld worden in een full operation DHL-periode (1/1/2008 - 31/3/2008) en de periode daarna (1/4/2008 - 31/8/2008); dat een extrapolatie van het aantal bewegingen het totaal op ruimschoots 19.318 bewegingen zou komen waarvan 5.643 vertrekkende; dat deze aantallen ruimschoots meer zijn dan de toegelaten 16.000 bewegingen en 5.000 vertrekkende;

AMV/68637/1027B

- BAC verzoekt in hoofdde de bestreden beslissing te wijzigen in die zin dat de bestaande situatie zoals vastgesteld in de milieuvergunning van 30 december 2004 wordt bevestigd; in ondergeschikte orde de bestreden beslissing te wijzigen in die zin dat het terugbrengen van het aantal nachtvluchten enkel kan gerelateerd worden aan het aantal slots en niet aan het aantal nachtbewegingen;

Gelet op het besluit met kenmerk D/PMVC/04A06/00637 van 8 juli 2004 van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant, houdende verlenen van de milieuvergunning, voor een termijn verstrekkend op 8 juli 2024, aan de NV Brussels International Airport Company (B.I.A.C.), Vooruitgangstraat 80, bus 2 te 1030 Brussel, om een vliegveld, gelegen Luchthaven Brussel Nationaal te 1930 Zaventem, 1820 Steenokkerzeel, 1830 Machelen en 3070 Kortenberg, verder te exploiteren en te veranderen (door toevoeging), omvattende:

- een vliegveld met drie start- en landingsbanen resp. 07L-25R van 3.638 m, 07R-25L van 3.211 m en 02-20 van 2.984 m;

Gelet op het ministerieel besluit nr. AMV/68637/1014B van 30 december 2004 houdende wijziging van het besluit met kenmerk D/PMVC/04A06/00637 van 8 juli 2004 van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant;

Gelet op de ligging van de inrichting in een zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen volgens het gewestplan van Halle-Vilvoorde-Asse goedgekeurd bij koninklijk besluit van 7 maart 1977;

Overwegende dat het beroep ingediend door de exploitant betrekking heeft op het ambtshalve wijzigen van een milieuvergunningsvoorwaarden met betrekking tot het aantal nachtbewegingen;

Overwegende dat met betrekking tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest enerzijds en van de federale overheid anderzijds, kan verwezen worden naar de bijzondere wet van 8 augustus 1980 op de hervorming der instellingen; dat volgens

artikel 6 van deze bijzondere wet de bevoegdheid verdeeld is als volgt:

- binnen het domein "leefmilieu":

de gewesten zijn bevoegd voor:

1° de bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de bodem, de ondergrond, het water en de lucht tegen verontreiniging en aantasting, alsmede de strijd tegen de geluidshinder; (art. 6, § 1, II, 1°);

3° de politie van de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke bedrijven onder voorbehoud van de maatregelen van interne politie die betrekking hebben op de arbeidsbescherming (art. 6, § 1, II, 3°);

De federale overheid is echter bevoegd voor (art. 6, § 1, II, tweede lid,);

1° Het vaststellen van de productnormen;

2° De bescherming tegen ioniserende stralingen, met inbegrip van het radioactief afval;

3° De doorvoer van afvalstoffen;

- binnen het domein "openbare werken en vervoer"

de gewesten zijn bevoegd voor:

de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal (art. 6, § 1, X, 7°);

door die uitzondering is de federale overheid bevoegd voor de uitrusting en de uitbating van Brussel-Nationaal;

Overwegende dat "de strijd tegen de geluidshinder" volgens de hoger geciteerde bijzondere wet van 8 augustus 1980 duidelijk een bevoegdheid van de gewesten betreft; dat niet kan miskend worden dat het opstijgen en landen van vliegtuigen inherent is aan de exploitatie van een vliegveld; dat bijgevolg evenmin kan miskend worden dat het evalueren van de geluidshinder van de exploitatie van het vliegveld alleszins ook het geluid veroorzaakt door dit opstijgen en landen van vliegtuigen omvat;

Overwegende dat rekening houdend met het gegeven dat de milieuvergunning de bevoegdheid is van het Vlaamse Gewest enerzijds en dat de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal binnen het domein "openbare werken en vervoer" een federale bevoegdheid betreft, hier het evenredigheidsbeginsel moet worden geëerbiedigd; dat overeenkomstig dit evenredigheidsbeginsel geen enkele overheid bij het voeren van het beleid dat haar is toevertrouwd, zo verregaande maatregelen mag treffen dat een andere overheid het buitenmate moeilijk krijgt om het beleid dat haar is toevertrouwd

doelmatig te voeren, zonder dat daartoe een minimum aan redelijke gronden voorhanden is; dat in de sectorale milieuvorwaarden voor vliegvelden, vastgesteld door titel II van het VLAREM, daaromtrent in artikel 5.57.2.1, § 2, het volgende is bepaald:

"§2. Voor wat de luchthaven Brussel-Nationaal betreft moet de vergunningverlenende overheid bij het vaststellen van de voorwaarden die in de milieuvergunning worden opgelegd 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.";

Overwegende dat de federale overheid, op basis van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, volgende besluiten die betrekking hebben op geluidshinder, heeft uitgevaardigd:

- het koninklijk besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal;
- het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal, waarmee inzonderheid de geluidsquota voor de seizoenen "winter 2003/2004", "zomer 2004", "winter 2004/2005" en de latere zomer- en winterseizoenen alsook per vliegtuigbeweging zijn vastgesteld; dat voormelde besluiten een aanduiding zijn welke exploitatiebeperkingen de federale overheid binnen haar bevoegdheidspakket alleszins als overeenstemmend met het evenredigheidsbeginsel beschouwt; dat ze evenwel de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest onverlet laten om binnen zijn bevoegdheden van "de politie van de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke bedrijven" en "de strijd tegen de geluidshinder" vergunningsvoorwaarden in de milieuvergunning op te nemen die de geluidshinder van de exploitatie van het vliegveld met inbegrip van het geluid veroorzaakt door het opstijgen en landen van vliegtuigen beogen te beperken;

Overwegende dat met betrekking tot het lawaai van luchthavens de volgende EG-regelgeving van toepassing is:

- de richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai;

AMV/68637/1027B

- de richtlijn 2002/30/EG van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap;
- de aanbeveling van de Commissie 2003/613/EG van 6 augustus 2003 betreffende de richtsnoeren inzake de herziene voorlopige berekeningsmethoden voor industrielawaai, vliegtuiglawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai en desbetreffende emissiegegevens;

Overwegende dat de voormelde EG-richtlijn 2002/49/EG tot doel heeft een gemeenschappelijke aanpak binnen de EU te bepalen voor omgevingslawaai dat door menselijke activiteiten wordt veroorzaakt inclusief door vervoermiddelen, wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en locaties van industriële activiteiten;

Overwegende dat voormelde EG-richtlijn 2002/30/EG van 26 maart 2002 tot doel heeft:

- voorschriften vast te stellen om binnen de EU het op samenhangende wijze invoeren van exploitatiebeperkingen voor individuele luchthavens te vergemakkelijken
- een kader te bieden dat de naleving van eisen van de interne markt garandeert
- een duurzame ontwikkeling van de luchthavencapaciteit te vergemakkelijken
- het bereiken van specifieke doelstellingen inzake geluidsbestrijding op individuele luchthavens te vergemakkelijken
- de mogelijkheid te bieden de ter beschikking staande maatregelen te kiezen die tegen zo laag mogelijke kosten maximale milieubaten opleveren; dat deze EG-richtlijn van toepassing is op civiele luchthavens waarop per kalenderjaar meer dan 50.000 vliegbewegingen (een vliegbeweging is een start of landing) van civiele subsonische straalvliegtuigen plaatsvinden; dat het in onderhavig dossier beschouwde vliegveld bijgevolg onder het toepassingsgebied van deze richtlijn valt;

Overwegende dat voormelde EG-richtlijn is gesteund op artikel 80, als onderdeel van titel IV "Vervoer" van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap dat dit artikel luidt als volgt:

"1. Met ingang van de tweede etappe is het aan een Lid-Staat, behoudens machtiging van de Commissie, verboden voor het vervoer binnen de Gemeenschap de toepassing van prijzen en voorwaarden op te leggen welke enig element van steun of bescherming in het belang van een of meer ondernemingen of bepaalde industrieën inhouden."

"2. De Commissie onderwerpt op eigen beweging of op verzoek van een Lid-Staat de in lid 1 bedoelde prijzen en voorwaarden aan een onderzoek en houdt daarbij met name rekening, enerzijds met de vereisten van een passend regionaal economisch beleid, met de behoeften van minder ontwikkelde gebieden alsmede met de vraagstukken welke zich in door politieke omstandigheden ernstig benadeelde streken voordoen, en anderzijds met de gevolgen van die prijzen en voorwaarden voor de mededinging tussen de takken van vervoer.

Na raadpleging van elke betrokken Lid-Staat neemt zij de noodzakelijke beschikkingen."; dat het opleggen van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens bijgevolg aan welbepaalde regels is onderworpen; dat dergelijke beperkingen maar kunnen worden opgelegd indien deze regels zijn geëerbiedigd; dat de voornaamste regels het volgende behelzen:

- een evenwichtige aanpak; voor het begrip "evenwichtige aanpak" wordt daarbij verwezen naar Resolutie A33/7 van de ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) die een zorgvuldige evaluatie vooropstelt van de volgende 4 essentiële elementen:
    - het beperken van vliegtuiglawaai aan de bron
    - maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening
    - operationele procedures voor lawaaibestrijding
    - exploitatiebeperkingen
  - een kosten/baten-analyse bij het overwegen van exploitatiebeperkingen
  - de genomen maatregelen of combinaties van maatregelen mogen niet strenger zijn dan noodzakelijk is om de voor de luchthaven vastgestelde milieudoelstelling te halen
  - geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen moeten worden vastgesteld op basis van het geluidsniveau van het vliegtuig zoals vastgesteld volgens de certificeringsprocedure van het Verdrag inzake internationale burgerluchtvaart
  - de invoering van een nieuwe exploitatiebeperking moet aan alle belanghebbende partijen ter kennis worden gebracht:
    - o 6 maanden respectievelijk één jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van de maatregel wanneer deze betrekking heeft op marginaal conforme vliegtuigen
    - o 2 maanden voor de conferentie waarop het dienstrooster voor de desbetreffende periode wordt vastgesteld
- tegen deze invoering moet verder een beroepsmogelijkheid zijn ingevoerd;

Overwegende dat in de EG-richtlijn "exploitatiebeperkingen" als volgt wordt gedefinieerd:

"met de geluidssituatie samenhangende maatregelen waarbij de toegang van civiele subsonische straalvliegtuigen tot een luchthaven wordt beperkt of teruggebracht. Daaronder vallen exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme vliegtuigen op specifieke luchthavens, alsook partiële exploitatiebeperkingen, die de exploitatie van civiele subsonische straalvliegtuigen in bepaalde tijdsperiodes inperken;" ; dat het beperken van nachtvluchten voor subsonische straalvliegtuigen bijgevolg onder voormelde definitie van "exploitatiebeperkingen" valt;

Overwegende dat in dezelfde EG-richtlijn 2002/30/EG de volgende overgangsbepalingen vervat zijn:

- in de aanhef wordt onder (10) met betrekking tot de voormelde "evenwichtige aanpak" gesteld: "onverminderd de desbetreffende wettelijke verplichtingen, bestaande overeenkomsten, thans geldende wetgeving en het gevestigde beleid";
- in de aanhef wordt onder (18) vermeld: "Bestaande voor specifieke luchthavens geldende maatregelen voor geluidsbeheer moeten verder kunnen worden toegepast en tevens dienen bepaalde technische wijzigingen te kunnen worden aangebracht in partiële exploitatiebeperkingen";
- in het beschikkende gedeelte bepaalt artikel 7, "Bestaande exploitatiebeperkingen", dat de evaluatieregels opgelegd door artikel 5 niet moeten worden toegepast voor:
  - a) exploitatiebeperkingen waartoe reeds was besloten op de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn, zijnde op 28 maart 2002;
  - b) niet-wezenlijke technische wijzigingen in partiële exploitatiebeperkingen die geen significant kosteneffect hebben voor de luchtvaartondernemingen op een willekeurige luchthaven in de Gemeenschap en die na de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn aangebracht;
- ten slotte gelden de regels voor openbaarmaking vastgesteld door artikel 11 enkel voor nieuwe exploitatiebeperkingen; in het licht van de hoger geciteerde bepalingen van artikel 7 betreft dit dus beperkingen die na 28 maart 2002 worden ingevoerd;

Overwegende dat de vroegere ministeriële besluiten van 29 september 2000, respectievelijk van 26 juli 2001, de vergunningsbasis vormden voor de exploitatie van het vliegveld voor een termijn, die verstreken is op 1 februari 2005; dat deze besluiten dateren van voor 28 maart 2002; dat conform de hoger toegelichte bepalingen van de EG-richtlijn 2002/30/EG, inzonderheid van artikel 7, de in voormelde vergunningsbesluiten opgelegde exploitatiebeperkingen als bestaande exploitatiebeperkingen moeten worden beschouwd; dat voor niet-wezenlijke technische wijzigingen van partiële exploitatiebeperkingen die geen significant kosteneffect hebben voor de luchtvaartondernemingen - steeds conform de bepalingen van de EG-richtlijn 2002/30/EG - de evaluatieregels vastgesteld door artikel 5 van deze richtlijn niet van toepassing zijn; dat bijgevolg aan de bestaande exploitatiebeperkingen die reeds waren opgelegd in voormelde ministeriële besluiten als dusdanig niet-wezenlijke technische wijzigingen kunnen worden aangebracht;

Overwegende dat voormeld ministerieel besluit AMV/68637/1002 van 29 september 2000 onder andere de hierna vermelde "exploitatiebeperking" oplegde:  
"een beperking van het aantal nachtbewegingen tot maximum 25.000 per jaar waarbij het aantal vertrekkende vluchten niet hoger mag liggen dan het aantal vertrekkende vluchten in 1999; volgens gegevens verstrekt door de aanvrager bedroeg dit aantal vertrekkende nachtvluchten in 1999 10.121";

Overwegende dat deze exploitatiebeperking ook werd opgelegd in het besluit van 8 juli 2004 van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant (hernieuwing van de milieuvergunning) en werd bevestigd bij ministerieel besluit van 30 december 2004; dat de vergunningstermijn van deze milieuvergunningsbesluiten verstrekt op 8 juli 2024;

Overwegende dat in de bestreden beslissing deze bijzondere voorwaarde wordt gewijzigd omdat het aantal nachtbewegingen na het vertrek van DHL (op 29 maart 2008 verhuisd naar Leipzig) is verminderd tot ongeveer 65 % van het aantal nachtbewegingen in dezelfde maanden van 2007;

Overwegende dat volgens artikel 45 van titel I van het VLAREM de bevoegde overheid bij gemotiveerde beslissing de in de

lopende vergunning opgelegde voorwaarden ambtshalve kan wijzigen of aanvullen; dat de vergunningsvoorwaarden via een eenvoudige procedure kunnen worden aangepast wanneer er zich nieuwe feiten voordoen die een heroverweging van de vergunningsvoorwaarden noodzakelijk maken;

Overwegende dat de bestreden beslissing, waarbij het aantal nachtbewegingen wordt beperkt van maximaal 25.000 tot 16.000 per kalenderjaar en het aantal vertrekkende vluchten van 10.121 tot 5.000, onmiddellijk in werking treedt en bijgevolg dus reeds van toepassing is voor het kalenderjaar 2008; dat deze cijfers gebaseerd zijn op de cijfers van het aantal nachtbewegingen gedurende de periode van 1 januari 2008 tot eind augustus 2008, zijnde 13.272 nachtvluchten waarvan 4.099 vertrekkende;

Overwegende dat echter een gedetailleerde analyse aantoont dat deze periode moet worden opgedeeld in:

- een full operation DHL-periode (1 januari 2008 - 31 maart 2008): 5.719 nachtbewegingen (gemiddeld 1.906/maand) waarvan 2.169 vertrekkende (gemiddeld 723/maand);
- de periode daarna (1 april 2008 - 31 augustus 2008): 7.553 nachtbewegingen (gemiddeld 1.511/maand) waarvan 1.930 vertrekkende (gemiddeld 386/maand);

Overwegende dat een extrapolatie van dat gemiddeld aantal nachtbewegingen naar de periode 1 april 2008 - 31 december 2008, 13.599 nachtbewegingen geeft waardoor het totaal voor het kalenderjaar 2008 op 19.318 nachtbewegingen zou komen wat ruimschoots meer is dan de toegelaten 16.000;

Overwegende dat ook een extrapolatie van dat gemiddeld aantal vertrekkende naar de periode 1 april 2008 - 31 december 2008, 3.474 vertrekkende geeft waardoor het totaal voor het kalenderjaar 2008 op 5.643 vertrekkende zou komen wat ruimschoots meer is dan de toegelaten 5.000;

Overwegende dat met andere woorden in de bestreden beslissing geen rekening wordt gehouden met het feit dat voor het kalenderjaar 2008 er nog 3 maanden waren waarin DHL in full operation was; dat bijgevolg de beperking redelijkerwijs pas

kan ingaan voor een volledig nieuw kalenderjaar, dus vanaf 2009 en niet voor het lopende kalenderjaar 2008;

Overwegende dat in de milieuvergunning van 8 juli 2004 (artikel 4, § 2, artikel 3, II. Nachtlawaai) een definitie van 'beweging' wordt gegeven, die luidt als volgt: zowel het vertrek als de aankomst van een vliegtuig; dat een helikopterbeweging geen beweging is in de zin van voormelde definitie; dat de exploitant de helikopterbewegingen niet in rekening heeft gebracht bij de rapportering van het aantal nachtbewegingen in 2007, in tegenstelling tot de vorige jaren (2005, 2006); dat een eenduidige interpretatie van deze definitie noodzakelijk is;

Overwegende dat in de milieuvergunning van 8 juli 2004 (artikel 4, § 2, artikel 3, II. Nachtlawaai) geen vliegbewegingen worden bepaald die kunnen worden vrijgesteld; dat ook de bijzondere voorwaarde in de milieuvergunning met betrekking tot de toegestane hoeveelheid per beweging en de seizoensquota geen vrijstellingen preciseert, terwijl deze in de praktijk op grond van het federaal ministerieel besluit van 3 mei 2004 wel toegepast worden; dat vrijstellingen voor de quotabeperkingen immers expliciet in dit federaal ministerieel besluit zijn opgenomen onder art. 2, 10°:

- a. de opstijgingen en landingen van luchtvaartuigen voor het vervoer van leden van de Belgische Koninklijke familie, de federale regering, de gewest- en gemeenschapsregeringen en de buitenlandse Koninklijke families, buitenlandse staatshoofden en regeringsleiders, de voorzitter en de leden van de Europese Commissie, op officiële dienstreis;
- b. de opstijgingen en landingen in verband met rampen of medische bijstand;
- c. de opstijgingen en landingen in verband met militaire opdrachten;
- d. de opstijgingen en landingen die plaatshebben in buitengewone omstandigheden zoals tijdens vluchten die het leven of de gezondheid van mensen en dieren rechtstreeks in gevaar brengen;
- e. de landingen (en opstijgingen) van vluchten die wegens weeromstandigheden of andere redenen worden omgeleid naar de luchthaven;

Overwegende dat dit federaal ministerieel besluit van 3 mei 2004 volgens een strikte interpretatie, met toepassing van het

AMV/68637/1027B

koninklijk besluit van 25 september 2003, enkel exploitatiebeperkingen formuleert voor civiele, subsonische straalvliegtuigen, en niet voor vliegtuigen met andere motorisaties (propelloraangedreven vliegtuigen, turboprops,...);

Overwegende dat de luchthavenbeheerder in toepassing van deze regeling gebruik maakt van 'IATA flight nature exempts' codes; dat de gerapporteerde vrijgestelde bewegingen de volgende zijn:

- " flight nature 17-22 as used in traffic form:  
17= military flights: flights undertaken by an aircraft with a military registration number, on an official mission, with bilateral reciprocity agreement  
18= flights undertaken for the exclusive transportation of heads of state or government members (and their aides) with an official mission  
19= flights recognised as for humanitarian or advertising purpose with the approval of the minister, BIAC and BELGOCONTROL  
20= flights undertaken at the request of the minister responsible for Air Traffic Control  
21= flights controlled by BIAC, BELGOCONTROL and Air Traffic Control personnel  
22= flights with forced return to the take-off strip";

Overwegende dat het niet helemaal duidelijk is in hoever deze vrijgestelde bewegingen op basis van IATA 'exempt codes' overeenstemmen met deze vermeld in het federaal ministerieel besluit van 3 mei 2004;

Overwegende dat specifiek voor militaire vluchten op de luchthaven AML, zijnde de militaire luchthaven die niet onderworpen is aan een milieuvergunningsplicht en waarover de exploitant zegt geen zeggenschap te hebben, dit betekent dat militaire vluchten vrijgesteld zijn in verband met de beperkende voorwaarden in verband met de toegestane hoeveelheid per beweging en de berekening van seizoensquota, maar niet in de toepassing van de bijzondere voorwaarde met betrekking tot het aantal toegestane nachtbewegingen;

Overwegende dat hieruit blijkt dat de opgelegde bijzondere voorwaarde met betrekking tot het 'aantal nachtbewegingen'

voor interpretatie vatbaar is en het bijgevolg aangewezen is om een andere eenduidige gelijkwaardige bepaling op te leggen voor het aantal nachtbewegingen;

Overwegende dat ook de exploitant in zijn beroepschrift, weliswaar in ondergeschikte orde, aanhaalt dat de federale overheid onderhandelingen voert om de exploitatiebeperkingen aan te passen aan de post DHL-hub situatie; dat de federale overheid hierbij erkent dat het reglementair kader dat uitgaat van bewegingen, rechtsonzekerheid en operationele onzekerheid teweegbrengt; dat daarom de staatssecretaris van Mobiliteit op 25 september 2008 aan de directeur van het Brussels Slot Coordination Committee heeft laten weten dat hij vanaf het kalenderjaar 2009 het aantal slots wil beperken tot 16.000 tussen 23.00 h en 06.00 h, waarvan 5.000 vertrekslots; dat hierbij ook een administratief sanctiesysteem wordt voorzien voor inbreuken op de slotreglementering;

Overwegende dat volgens de verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 houdende wijziging van verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens, een "slot" is gedefinieerd als:

"door een coördinator overeenkomstig deze verordening gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening";

en een "gecoördineerde luchthaven" is gedefinieerd als:

"elke luchthaven waarop een luchtvaartmaatschappij of andere exploitant van vliegtuigen, om te kunnen landen of opstijgen, moet beschikken over een door een coördinator toegewezen slot, met uitzondering van overheidsvluchten, noodlandingen en humanitaire vluchten";

Overwegende dat in een schrijven van 25 september 2008 van de staatssecretaris voor Mobiliteit aan de Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, wordt medegedeeld dat rekening houdende met de vermindering van de activiteiten van DHL sedert einde maart 2008, het maximum aantal beschikbare slots dit jaar zal beperkt worden tot 20.000 (waarvan 6.000 vertrekken) en vanaf 2009, 16.000

waarvan 5.000 vertrekken; dat in dit schrijven de volgende motivatie staat:

"Slots zijn namelijk het beste middel om het aantal nachtvluchten te beheersen en ook om de handhaving van het beheersysteem in sterke mate te verbeteren. Er is immers vooraf vastgelegd wie er van een volledig gecoördineerde luchthaven als Brussel-Nationaal mag vertrekken en wie niet. Enkel de vrijgestelde bewegingen (conform artikel 2, 10° van het ministerieel besluit van 3 mei 2004) en ILS calibratievluchten, politievvluchten en Search and Rescue vluchten zijn vrijgesteld van het hebben van een slot. Alle andere vluchten hebben een slot nodig.

Er zijn dan nog twee gevallen waar er gevlogen wordt zonder dat een vliegtuigmaatschappij een slot heeft: zonder slot landen of opstijgen en "off-slot" vliegen (luchtvaartmaatschappij die luchtdiensten uitvoeren op tijden die wezenlijk verschillen van de toegewezen slot of een slot gebruiken op een wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toewijzing van een slot). Voor beide gevallen zal een efficiënt ontradend sanctiesysteem in het leven worden geroepen om misbruiken te voorkomen zoals voorzien in paragraaf 14 van de verordening (EG) nr. 793/2004 van 21 april 2004 houdende wijziging van verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens.

Wanneer een luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk en opzettelijk "off-slot" luchtdiensten uitvoert, kan de coördinator besluiten de desbetreffende reeks slots van die luchtvaartmaatschappij voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode in te trekken.

Misbruiken kunnen voor het overige ook worden bestraft volgens artikel 32 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart die slaat op de bepalingen van de verordening (EEG) nr. 95/93 van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens en ook op de bepalingen van het koninklijk besluit van 23 juni 2003 betreffende de slotcoördinatie op de luchthaven van Brussel-Nationaal.";

Overwegende de beslissing van de federale Regering van 19 december 2008 waarin het volgende wordt gesteld:

"...

1.3. Beperking van het aantal nachtvluchten

De federale Regering zal het aantal jaarlijkse slots tussen 23u tot en met 5u59 op de luchthaven Brussel-Nationaal geleidelijk beperken. Rekening houdende met de vermindering van de activiteiten van DHL sedert einde maart 2008, wordt het maximum aantal beschikbare 'slots' dit jaar beperkt tot 20.000 (waarvan 6.000 vertrekken); dit wordt vanaf 2009 teruggebracht tot 16.000 (waarvan 5.000 vertrekken).

Deze exploitatiebeperking zal zo vlug mogelijk tot stand worden gebracht na wijziging van het Ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op Brussel-Nationaal volgens de regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op Brussel-nationaal zoals voorzien in het koninklijk besluit van 25 september 2003.

Gelet op het feit dat de luchthaven Brussel-Nationaal volledig gecoördineerd is moeten alle vluchten over een slot beschikken met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen gedefinieerde in de AIP .

Er zijn dan nog twee mogelijke inbreuken op de slotreglementering: zonder slot landen of opstijgen en "off-slot" vliegen (luchtvaartmaatschappijen die luchtdiensten uitvoeren op tijden die wezenlijk verschillen van de toegewezen slot of een slot gebruiken op een wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toewijzing van een slot). Voor beide gevallen zal een efficiënt en ontradend sanctiesysteem in het leven worden geroepen om misbruiken te voorkomen zoals voorzien in paragraaf 14 van de Verordening(EG) nr. 793/2004 van 21 april 2004 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens.

Wanneer een luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk en opzettelijk "off-slot" luchtdiensten uitvoert kan de coördinator nu reeds beslissen de desbetreffende reeks slots van die luchtvaartmaatschappij voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode in te trekken.

Misbruiken kunnen voor het overige ook worden bestraft volgens artikel 32 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der Luchtvaart die slaat op de bepalingen van de verordening (EEG) nr.95/93 van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van " slots " op communautaire luchthavens en ook op de bepalingen van het Koninklijk Besluit van 23 juni 2003 betreffende de slotcoördinatie op de luchthaven van Brussel-Nationaal. De voorziene straffen gaan van een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en/of een geldboete van tweehonderd euro tot vier miljoen euro.

Om de sanctieprocedure te verbeteren en te versnellen, werden specifieke strafrechtelijke en administratieve boetes voor naleving van de slots opgenomen in het voorontwerp van wet

houdende diverse bepalingen ingediend in de kamer door de Regering.

..."

Overwegende dat Brussels Airport een gecoördineerde luchthaven is waar luchtvaartmaatschappijen slots moeten aanvragen om er te mogen opereren; dat de slotcoördinator van de luchthaven, Brussels Slot Coördination (BSC) vzw is; dat volgens de gepubliceerde informatie van BSC de vliegbewegingen die zijn vrijgesteld van slotcoördinatie de volgende zijn:

1. take-offs and landings by aircraft carrying members of the Belgian Royal Family, the Belgian governments, foreign royal families and heads of State or leaders of foreign governments, presidents and commissioners of the European Union, on official mission;
2. take-offs and landings concerning military missions;
3. ILS calibration flights when there is an urgent operational need;
4. take-offs and landings with regard to missions in case of disasters or for the purpose of medical assistance such as medical transplant;
5. police emergency flights;
6. Search and Rescue flights;
7. landings performed as operational diversions. The subsequent departure will also be exempt;

Overwegende dat slotcoördinatie alleen betrekking heeft op IFR-flights (Instrument Flight Procedures), vluchten die gebruik maken van de runways; dat VFR-flights (visuele operaties) in de praktijk ook uitgesloten zijn van slotcoördinatie (VFR-vluchten zijn uitermate beperkt voor de nachtperiode);

Overwegende dat typebeweging 7 gaat over een 'afleidingsvlucht' waarbij door overmacht en/of om veiligheidsredenen moet uitgeweken worden naar een andere luchthaven;

Overwegende dat vertraagde of vervroegde vluchten (met een dagslot) die in de nachtperiode opereren niet vallen onder de 16.000 nachtbewegingen, maar moeten beschouwd worden als off-slot bewegingen; dat in het kader van de toepassing van een

sanctiesysteem, nader zal beoordeeld moeten worden of deze afwijkingen buiten de wil van de airline hebben plaatsgevonden dan wel er sprake is van systematische afwijkingen (er zal een rechtvaardiging moeten gebeuren); dat het sanctiesysteem voor dergelijke bewegingen nog niet op punt staat en door het Directoraat-Generaal Luchtvaart nog verder moet worden uitgewerkt;

Overwegende dat tussen de federale staat en het Vlaams Gewest, in de uitoefening van hun respectievelijke bevoegdheden het evenredigheidsbeginsel moet worden geëerbiedigd; dat overeenkomstig dit evenredigheidsbeginsel geen enkele overheid bij het voeren van het beleid dat haar is toevertrouwd, zo verregaande maatregelen mag treffen dat een andere overheid het buitenmate moeilijk krijgt om het beleid dat haar is toevertrouwd doelmatig te voeren;

Overwegende dat voor interpretatie vatbare vergunningsvoorwaarden moeten worden verduidelijkt; dat dit zowel de rechtsonderhorigen als handhaving van de voorwaarden ten goede komt;

dat ten behoeve van de rechtzekerheid aan de inhoud van een "nachtbeweging" best hetzelfde wordt verstaan door zowel de gewestelijke, federale als internationale overheid;

Overwegende dat hiervoor aangewezen is het begrip "slot" te hanteren en voor interpretatie vatbare vergunningsvoorwaarden te vermijden, de bijzondere voorwaarden moeten gewijzigd worden zodat het aantal nachtvluchten worden beperkt door het opleggen van slots;

Overwegende dat er bijgevolg aanleiding toe bestaat het beroep gedeeltelijk gegrond te verklaren en de bestreden beslissing te wijzigen;

#### B E S L U I T :

**Artikel 1.** Het ontvankelijk bevonden beroep van D. Ryckbost, raadsman van de N.V. Brussels Airport Company, A. Reyerslaan 80, Diamant Building, 1030 Brussel, aangetekend tegen de beslissing nr. D/A45/08F10/11253 van 11 september 2008 van de

deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant, houdende het ambtshalve wijzigen van de bijzondere vergunningsvoorwaarden met betrekking tot het aantal nachtbewegingen opgelegd in het besluit van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 8 juli 2004 nr. D/PMVC/04A06/00637 houdende vergunning aan Brussels Airport Company N.V. (BAC), Diamant Building, A. Reyerslaan 80, 1030 Brussel voor het verder uitbaten van de start- en landingsbanen gelegen te 1930 Zaventem, 1820 Steenokkerzeel, 1830 Machelen, 3070 Kortenberg, luchthaven Brussel Nationaal en bevestigd in het ministerieel besluit van 30 december 2004, betreffende:

artikel 3.II.4 wordt gewijzigd als volgt:

"Het aantal nachtbewegingen (periode 23.00 u tot 05.59 u lokale tijd) per kalenderjaar bedraagt maximum 16.000, het aantal vertrekkende vluchten bedraagt maximaal 5.000 per kalenderjaar."

wordt gedeeltelijk gegrond verklaard.

**Art. 2.** De bestreden beslissing nr. D/A45/08F10/11253 van 11 september 2008 van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant houdende het ambtshalve wijzigen van de bijzondere vergunningsvoorwaarden met betrekking tot het aantal nachtbewegingen opgelegd in het besluit van de deputatie van 8 juli 2004 nr. D/PMVC/04A06/00637 houdende vergunning aan Brussels Airport Company N.V. (BAC), Diamant Building, A. Reyerslaan 80, 1030 Brussel voor het verder uitbaten van de start- en landingsbanen gelegen te 1930 Zaventem, 1820 Steenokkerzeel, 1830 Machelen, 3070 Kortenberg, luchthaven Brussel Nationaal en bevestigd in het ministerieel besluit van 30 december 2004,

wordt gewijzigd als volgt:

Artikel 2 wordt vervangen door:

"Art. 2:

Vanaf 1 januari 2009 wordt artikel 4, § 2, artikel 3, II, 4 van het besluit van de deputatie van 8 juli 2004 (D/PMVC/04A06/00637) vervangen door:

"4. Het aantal beschikbare slots van 23.00 u tot 6.00 u lokale tijd, bedraagt per kalenderjaar maximaal 16.000 (waarvan 5.000 vertrekken).

Volgens verordening nr. 793/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 houdende wijziging van

verordening nr. 95/93/EG van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthaven, is een "slot" gedefinieerd als:

"door een coördinator overeenkomstig deze verordening gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening".

De vliegbewegingen die zijn vrijgesteld van slotcoördinatie zijn de volgende:

1. take-offs and landings by aircraft carrying members of the Belgian Royal Family, the Belgian governments, foreign royal families and heads of State or leaders of foreign governments, presidents and commissioners of the European Union, on official mission;
2. take-offs and landings concerning military missions;
3. ILS calibration flights when there is an urgent operational need;
4. take-offs and landings with regard to missions in case of disasters or for the purpose of medical assistance such as; medical transplant;
5. Police emergency flights;
6. Search and Rescue flights;
7. Landings performed as operational diversions. The subsequent departure will also be exempt".

**Art. 3.** De overige bepalingen van het bestreden besluit worden bevestigd.

**Art. 4.** Dit besluit wordt genoteerd in de rand van het notulenboek van de deputatie tegenover de notulering van de bestreden beslissing.

Brussel, 29 JAN. 2009

De Vlaamse minister van Openbare Werken,  
Energie, Leefmilieu en Natuur,

  
Hilde CREVITS