

<p align="center">Kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit</p> <p>Koningsstraat 180 1000 Brussel 02 209 33 11 info@schouppe.fed.be</p>		<p align="center">Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité</p> <p>Rue Royale 180 1000 Bruxelles 02 209 33 11 info@schouppe.fed.be</p>
--	---	--

Brussel, 17.12.2008

Nota aan de Ministerraad

<p>BETREFT: Beheer van de geluidshinder op de luchthaven Brussel Nationaal</p>

1. Inleiding

Gelet op de talloze klachten en de juridische procedures van de afgelopen jaren is een nieuwe benadering vereist van het beheer van de geluidshinder op de luchthaven Brussel nationaal.

De Europese Richtlijn 2002/30 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap legt de Lidstaten op een evenwichtige aanpak te volgen voor de geluidsproblematiek van luchthavens op hun grondgebied. Het begrip „evenwichtige aanpak” van het beheer van vliegtuiglawaai omvat vier essentiële elementen en vereist een zorgvuldige evaluatie van alle opties voor geluidsbestrijding, inclusief beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, operationele procedures voor lawaaibestrijding en exploitatiebeperkingen,

Deze verschillende elementen betreffen federale en gewestelijke bevoegdheden. De verschillende maatregelen voorgesteld in deze nota beogen het aanvaarden van een coherente politiek inzake het beheer van de geluidshinder op de luchthaven Brussel Nationaal, voor zover dit onder de federale bevoegdheid ressorteert.

Voor deze bijzonder ingewikkelde materie, waarvan sommige aspecten van de regelgeving door bepaalde omwonenden als discriminerend kunnen worden ervaren, wordt van de politieke macht verwacht dat er een globale, evenwichtige beslissing wordt genomen. Die beslissing moet rekening houden met alle zorgen die daarmee gepaard gaan en met de diverse partijen omdat het de bedoeling is om de geluidshinder op een evenwichtige wijze te spreiden. In dit kader heeft het arrest van de Raad van State van 17 november 2008 (n°187.998) de discretionaire bevoegdheden van de Staat bevestigd aan wie het exclusieve voorrecht wordt toegekend om het evenwicht te vinden tussen de naar voor gebrachte belangen en het algemeen belang.

Sedert januari 2008 heeft de regering diverse raadplegingen gehouden bij de betrokken partijen. Dit heeft ertoe geleid dat volgende maatregelen worden voorgesteld om een kader af te bakenen voor het uitwerken van een evenwichtige oplossing die rekening houdt met de economische belangen en het milieueffect van de luchthavenactiviteiten.

2. Uiteenzetting van het dossier.

De volgende maatregelen beogen het verminderen van de geluidsniveaus, de verbetering van exploitatieprocedures van het luchtverkeer, het stabiliseren van de juridische toestand en het heropstarten van het overleg met de betrokken gemeenten.

1. Exploitatiebeperkingen

1.1. Periodes zonder opstijgingen

De opstijgingen 's nachts brengen voor de omwonenden de grootste hinder met zich mee wegens de slaapverstoring die ze veroorzaken.

Om deze reden beoogt de Regering om stille periodes zonder opstijgingen in te voeren rekening houdende met de economische weerslag voor de sector. Deze stille periodes worden gegarandeerd door een opstijgverbod gedurende bepaalde periodes van de nacht.

Na besprekingen met de sector (zie verslag aan het kernkabinet van 20 mei 2008), blijkt dat nachtperiodes zonder opstijgingen tijdens de drie weekendnachten kunnen worden ingevoerd met een beperkte economische weerslag. De opstijgingen 's nachts tijdens het weekend (de nacht van vrijdag op zaterdag, van zaterdag op zondag en van zondag op maandag) zijn immers voor alle vliegtuigexploitanten beperkt en minder prioritair voor de expresvracht (de koeriersdiensten aangeboden op zaterdag en zondag zijn beperkt).

Bijgevolg zal een opstijgverbod worden ingesteld tijdens de volgende nachtperiodes:

- nacht van vrijdag op zaterdag tussen 1 u. en 6 u.¹;
- nacht van zaterdag op zondag tussen 0 u. en 6 u.;
- nacht van zondag op maandag tussen 0 u. en 6 u.

Dit opstijgverbod geldt niet voor de vrijgestelde vluchten².

Deze beperkingen zullen worden ingevoerd bij Koninklijk Besluit en worden geleidelijk van kracht vanaf het IATA zomerseizoen 2009.

¹ Tussen 2 u. en 6 u. vanaf het IATA zomerseizoen 2009 en tussen 1 u. en 6 u. vanaf het IATA winterseizoen 2009-2010.

² Vrijgestelde vluchten:

- a) de opstijgingen en landingen van luchtvaartuigen die leden van de Belgische Koninklijke Familie, van de federale Regering, van de Regeringen van de Gewesten en Gemeenschappen en van buitenlandse Koninklijke families, buitenlandse staatshoofden of regeringsleiders, de voorzitter en de commissarissen van de Europese Commissie op officiële dienstreis vervoeren;
- b) de opstijgingen en landingen in verband met catastrofes of medische hulpverlening;
- c) de opstijgingen en landingen in verband met militaire missies;
- d) de opstijgingen en landingen die geschieden in buitengewone omstandigheden, zoals tijdens vluchten waarbij er onmiddellijk gevaar bestaat voor het leven of de gezondheid van zowel mensen als dieren;
- e) de landingen (en opstijgingen) van vluchten die om meteorologische of andere redenen moeten uitwijken naar de luchthaven.

Deze beperkingen moeten in overeenstemming zijn met het kader vastgesteld door de Richtlijn 2002/30.

Een verbod van de nachtelijke landingen tijdens bepaalde tijdsintervallen zou een belangrijke economische weerslag hebben zowel voor de chartermaatschappijen als voor de geregelde luchtvaartmaatschappijen of de vrachtmaatschappijen en is daarom moeilijk te verwezenlijken. Dit verbod zal evenwel worden meegenomen in de kosten-batenanalyse.

1.2. Geluidsquotasysteem

Een minderheid van zeer lawaaierige vliegtuigen geeft aanleiding tot talrijke klachten tijdens de dagperiode. Om de belangrijkste geluidspieken te voorkomen, zal het momenteel tijdens de nacht vigerende geluidsquotasysteem worden uitgebreid tot de dag- en avondperiode. Het momenteel tijdens de nacht gehanteerde maximumgeluidsquota zal worden toegepast tussen 6 u. en 7 u. 's ochtends.

Periode	Huidige QC	Nieuwe QC	
		Opstijging	Landing
23 u.-6 u.	12	8,0	8,0 ¹
6 u.-7 u.	24	12,0	12,0
7 u.-21 u.	/	48,0 ²	24,0 ²
21 u.-23 u.	/	24,0 ³	12,0 ⁴

¹ met uitzondering van 500 landingen QC<12 per jaar (deze uitzondering zal geleidelijk teruggebracht worden tot 300 landingen)

² Deze beperkingen worden geleidelijk ingevoerd (na overleg met de betrokken spelers, een phasing-out³ over 5 jaar) teneinde de exploitanten, die thans de betrokken vliegtuigtypes gebruiken op Brussel-Nationaal, de tijd te geven om zich aan te passen.

³ Het blijkt dat enkele nieuwe B747-400 een geluidsquota hebben dat lichtjes hoger ligt dan 24. Om de vensteroperatie van deze nieuwe vliegtuigen niet buitenmatig te beperken, zal tijdens deze periode een uitzondering voorzien worden voor 5% van de vertrekken met een geluidsquota tussen 24 en 26.

⁴ met uitzondering van 20 landingen QC<24 per jaar. Deze uitzondering zal geleidelijk opgeheven worden (phasing-out over 3 jaar)

³ Phasing-out : geen ander luchtvaartuig met een QC>48 dan de luchtvaartuigen, die reeds werden gebruikt op de luchthaven Brussel-Nationaal tijdens de overeenstemmende periode in het voorgaande jaar mogen worden gebruikt.

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 AIP⁴.

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

4

- a. Take-off and landing of 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
- b. Take-off and landing concerning military missions
- c. ILS calibration flights when there is an urgent operational need
- d. Take-off and landing concerning missions in case of disasters or medical assistance (e.g. medical transplant)
- e. Police emergency flights
- f. Search and Rescue flights
- g. Landing in case of operational diversion. The subsequent departure will also be exempted

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.

2 Exploitatieprocedures

2.1. Baangebruik

Het spreidingsplan dat momenteel van kracht is, wordt opgeheven.

Verschillende standpunten bestaan binnen de Regering over de windnormen.

Om de impact van een mogelijke wijziging van de windcomponenten meer in detail te kunnen bestuderen zal door internationale experts een studie worden verricht over de verschillende overwogen opties op het vlak van de windnormen en van hun impact op veiligheid, capaciteit, gebruik van de banen en geluidshinder. Het studiebestek zal worden opgesteld door een werkgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de Vice-Eerste Ministers en van Belgocontrol onder voorzitterschap van het Staatsecretariaat voor Mobiliteit. Die werkgroep wordt ook het begeleidingscomité. Deze studie moet in september 2009 worden afgesloten. Het dossier zal dan opnieuw worden voorgelegd aan de Ministerraad voor een eventuele wijziging van de huidig toegepaste windnormen.

De boordcommandant kan op grond van prestatieverschillen tussen toestellen en baanverschillen (in termen van baanlengte of hindernissen in het verlengde van de banen) altijd vragen om te vliegen vanaf een andere dan de in gebruik zijnde banen. In vergelijking met de huidige situatie zal de procedure voor deze afwijking verlicht worden (afschaffing van de eis voor een schriftelijke justificatie).

2.1.1. Preferentieel baangebruik overdag (overheersende windrichtingen)

Met uitzondering van de daluren in het weekend, zal de baanconfiguratie opstijgen vanaf 25R, landen op 25R en 25L bij voorkeur worden gebruikt tussen 6 u. en 22.59 u. teneinde de maximumcapaciteit van de luchthaven te garanderen.

Tijdens de daluren op zaterdag (16 u. – 23 u.) en zondag (6 u. – 16 u.) zal de baanconfiguratie opstijgen vanaf 25R (voor de opstijgingen naar het noorden, naar het westen en naar het bakken CIV) en 20 (voor de opstijgingen naar het zuiden en het oosten), landingen op 25R en 25L bij voorkeur worden gebruikt voor zover de verkeersvraag het mogelijk maakt.

2.1.2. Preferentieel baangebruik tijdens de nacht

Tijdens de nachten van maandagavond tot vrijdagochtend, zal afhankelijk van de bestemmingen worden opgestegen op de banen 25R/20.

Tijdens drie weekendnachten (van vrijdagavond tot maandagochtend) zal één enkele baan worden gebruikt voor de enkele toegestane opstijgingen en voor alle landingen (cf. § 1.1).

Preferentiële startbaan							
Periode	MA-DI	DI-WO	WO-DO	DO-VR	VR-ZA	ZA-ZO	ZO-MA
23 u.-0 u.	25R/20	25R/20	25R/20	25R/20	25R	25L	20
0 u.-1 u.					25R ¹	25L ¹	20 ¹
1 u.-2 u.							
2 u.-3 u.							
3 u.-4 u.							
4 u.-5 u.							
5 u.-6 u.							
Preferentiële landingsbaan							
23u.-6 u.	25R/L	25R/L	25R/L	25R/L	25R	25L	20

¹ Voor de uitzonderingen op het opstijgverbod

2.1.3. Nadere regels voor de baankeuze

Wanneer de preferentiële banen niet kunnen worden gebruikt wegens weersomstandigheden, werk in uitvoering of andere uitzonderlijke situaties, zal Belgocontrol de meeste geschikte configuratie kiezen waarbij rekening wordt gehouden met de weeromstandigheden, de uitrusting van de banen en de verkeersdichtheid (met uitzondering van de pistes 7 die enkel zullen worden gebruikt wanneer geen enkele andere piste beschikbaar is).

2.2. Gebruik van het luchtruim en vliegroutes

Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van Belgocontrol, Defensie en het Directoraat-generaal Luchtvaart zal de mogelijke wijzigingen in de beperkingen en het statuut van de luchtruimzones gereserveerd voor de militairen onderzoeken om het beheer van het luchtverkeer rond de luchthavens Brussel-Nationaal, Charleroi en Luik-Bierset te verbeteren. Die werkgroep zal tegen 30 juni 2009 verslag uitbrengen.

De huidige vliegroutes zullen worden geëvalueerd door een werkgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de Vice-Eerste Ministers en van Belgocontrol onder voorzitterschap van het Staatsecretariaat voor Mobiliteit. Die werkgroep zal tegen 30 september 2009 een evaluatieverslag en voorstellen voor wijziging van vliegprocedures voorleggen. Die wijzigingen zullen worden doorgevoerd in overeenstemming met de procedures die per wet (zie punt 4) zullen worden vastgelegd. De routes CIV1E, CIV1C, DENUT3C en de routes die via het baken van Huldenberg gaan zullen prioritair bekeken worden.

3. Overlegforum

Het overlegforum waarin alle betrokken spelers zitting hebben, zal nieuw leven worden ingeblazen. De burgemeesters (of hun vertegenwoordigers) van de blootgestelde gemeenten⁵, vertegenwoordigers van Belgocontrol, van de luchtvaartmaatschappijen (BATA en AOC) en van de luchthavenexploitant zijn lid van het forum waar informatie wordt uitgewisseld en dat als taak heeft aanbevelingen en adviezen te richten tot de verschillende spelers. Dit forum wordt georganiseerd door en staat onder het voorzitterschap van het DGLV.

⁵ Dit wil zeggen de gemeenten opgenomen in het jongste rapport over de geluidscontouren van Brussels Airport

4. Juridische stabiliteit: vastleggen van het exploitatiekader in een wet

Op dit ogenblik worden de wijzigingen van vliegprocedures (of exploitatieprocedures) op instructie van de Minister van Mobiliteit gepubliceerd in het A.I.P. In de wet is er geen enkel kader of procedure opgenomen op het vlak van de impactanalyse of de openbare bevraging. De afwezigheid van dit kader is nadelig voor de juridische stabiliteit van het exploitatiekader van de luchthaven omwille van de te grote appreciatiemarge die aan de Minister of aan de Raad van State en aan de gerechtshoven wordt gelaten om de impact in te schatten van een wijziging van vliegprocedure.

De exploitatiebeperkingen (systeem van geluidsquota) worden vastgelegd in het Ministerieel Besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de geluidsoverlast. Dit Besluit berust op het Koninklijk Besluit van 25 september 2003 waarbij regels en procedures worden vastgelegd betreffende de invoering van exploitatiebeperkingen op Brussel-Nationaal (dit besluit verzorgt de omzetting van Richtlijn 2002/30 over « het evenwichtige aanpak aanvliegen »).

De exploitatiebeperkingen en de exploitatieprocedures zijn twee elementen van de «evenwichtige aanpak » opgelegd door de Richtlijn 2002/30

(Het begrip „evenwichtige aanpak” van het beheer van vliegtuiglawaai omvat vier essentiële elementen en vereist een zorgvuldige evaluatie van alle opties voor geluidsbestrijding, inclusief beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, operationele procedures voor lawaai bestrijding en exploitatiebeperkingen). De twee andere elementen zijn regionale bevoegdheden (ruimtelijke ordening) of behoren niet meteen tot de rechtstreekse bevoegdheden van de federale regering (de beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron staat in verband met het akoestische certificeren van de toestellen daar waar de certificatienormen worden vastgelegd door de I.C.A.O.).

Om de stabiliteit voor alle actoren op de lange termijn te verzekeren zal het hierboven aangegeven federale exploitatiekader vastgelegd worden in een wet. In die wet wordt een procedure vastgelegd die alle wijzigingen aan het kader moeten volgen.

De wet legt de bestaande vluchtprocedures vast (in bijlage aan de wet) en bepaalt een kader voor alle wijzigingen aan vluchtprocedures per KB waarover zal worden beraadslaagd in de Ministerraad. Dit kader moet voorzien in een veiligheidsanalyse, een impactstudie over de spreiding van de geluidshinder en een capaciteitsstudie met uitzondering van de wijzigingen die onmiddellijk worden doorgevoerd omwille van de veiligheid (een ex post analyse die de hierboven aangehaalde studies omvat moet dan aantonen of de eventuele wijziging kan worden aangepast of verbeterd).

De wet legt de exploitatiebeperkingen vast en bepaalt een procedure voor elke wijziging van deze beperkingen per KB waarover zal worden beraadslaagd in de Ministerraad. Deze procedure herneemt de bepalingen van het Koninklijk Besluit van 25 september 2003 (die de Richtlijn 2002/30 heeft

omgezet) waarbij een kader en procedures worden vastgelegd om exploitatiebeperkingen op te leggen op de luchthaven Brussel-Nationaal.

De wet vervangt en revoceert het KB van 25 september 2003 en het MB van 03 mei 2004.

In afwachting van de inwerkingtreding van de wet, zal het MB van 03 mei 2004 worden gewijzigd om er de nieuwe exploitatiebeperkingen in op te nemen (16.000 slots en aanpassingen aan het systeem van geluidsquota's).

5. Toezicht

Het vaststellen van regels inzake geluid vereist eveneens dat de naleving van die regels wordt gecontroleerd en dat overtreders worden bestraft. Een specifieke cel binnen de Luchtvaartinspectie van het DGLV zal opgericht worden om de controle op de naleving van de reglementering met betrekking tot luchtvaart (geluidsquota's, slots, vliegroutes, procedures ter vermindering van het geluid) en de beteugeling van de overtredingen door middel van administratieve sancties uit te voeren.

6. Aanvullende maatregelen

In functie van de realisatie van de voorgestelde oplossing wordt aan het Vlaams gewest en het Brussel Hoofdstedelijk Gewest gesuggereerd een samenwerkingsakkoord af te sluiten inzake de harmonisering van de geluidsnormen, de ruimtelijke ordening en een isolatieplan als ook het oprichting van een onafhankelijk instituut dat instaat voor de objectivering van de geluidsdrukniveaus (door metingen en een strategische cartografie van het geluid) en voor het informeren van het publiek.

3. Interne en/of externe adviesorganen

Zonder Voorwerp

4. Inspectie van Financiën

5. Voorafgaand(e) akkoord(en)

Niet van toepassing

6. Weerslag op de administratieve lasten (Kafka-test)

Niet van toepassing

7. Duurzame ontwikkeling (DOEB-test)

Vrijgesteld

8. Werkgroep(en)

De in deze nota vervatte maatregelen werden uitgewerkt op basis van de besprekingen in de schoot van de interkabinettenwerkgroep.

9. Voorstel van beslissing

De Ministerraad heeft zijn instemming betuigd met de nota in bijlage. De Staatssecretaris voor Mobiliteit krijgt de opdracht om zo snel mogelijk:

1. in overeenstemming met punt 2, de regelgeving te voorzien om het jaarlijkse aantal slots op luchthaven Brussel-Nationaal tot 16.000 te beperken tussen 23u. en 6u vanaf 1 januari 2009;
2. in overeenstemming met de eisen van de Europese richtlijn 2002/30, de regelgeving te voorzien om de in punt 2 (periodes zonder opstijgingen) en § 1.2 (aanpassing van het systeem van geluidsquota) voorziene exploitatiebeperkingen in te voeren;
3. in overeenstemming met punt 2, de opdracht te geven aan Belgocontrol om wijzigingen aan te brengen aan het systeem voor het preferentiële banengebruik;
4. in overeenstemming met het punt 2, een voorstel van wet voor te bereiden dat het exploitatiekader van de luchthaven vastlegt en dit aan de Ministerraad voor te leggen;
5. in overeenstemming met punt 2, een werkgroep op te richten die tegen 30 juni 2009 de mogelijkheden moet onderzoeken om wijzigingen aan te brengen aan het statuut van de zones van het luchtruim, voorbehouden voor militairen;
6. in overeenstemming met punt 2 een werkgroep op te richten die tegen 30 september 2009 de vliegroutes moet evalueren. Die werkgroep zal tevens een bestek opstellen en zal als begeleidingscomité fungeren voor het uitvoeren van een impactstudie over de wijziging van de windcomponenten, zoals voorzien in punt 2. Deze studie moet in september 2009 worden afgesloten en opnieuw worden voorgelegd aan de Ministerraad voor een eventuele wijziging van de huidige toegepast windnormen
7. het overlegplatform, samengesteld zoals voorzien in punt 2 , opnieuw op te starten
8. een specifieke cel binnen het DGLV – Directie Inspectie op te richten om de controle op de naleving van de reglementering met betrekking tot

luchtvaart (geluidsquota's, slots, vliegroutes, procedures ter vermindering van het geluid) en de beteugeling van de overtredingen uit te voeren.

9. aan het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te suggereren om een samenwerkingsakkoord af te sluiten inzake de harmonisering van de geluidsnormen, de ruimtelijke ordening en een isolatieplan als ook het oprichting van een onafhankelijk instituut dat instaat voor de objectivering van de geluidsdrukniveaus (door metingen en een strategische cartografie van het geluid) en voor het informeren van het publiek.

10. Regeringslid dat het dossier indient

DE STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT

DE EERSTE MINISTER

Etienne SCHOUPPE

Yves LETERME