

A. CONTEXT

In haar Regeerakkoord stelt de Vlaamse Regering te willen streven naar een oplossing voor de geluidshinder en rechtsonzekerheid die vandaag op de luchthaven Brussel-Nationaal weegt. Daarbij stelt zij als uitgangspunt een billijke spreiding van de lasten, zowel binnen de Vlaamse Rand als ten opzichte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daartoe dient werk gemaakt te worden van een evenwichtige Vliegwet (federaal) en van een robuuste omgevingsvergunning. In de Beleidsnota Omgeving 2024-2029 wordt verder nog de samenwerking met het federale niveau en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest benadrukt.

De Beleids- en begrotingstoelichting (BBT) Omgeving 2026 gaat in op het proces van de Balanced Approach, waarbij de samenwerking met de diensten van federaal minister Crucke en de inzet van een procesbegeleider worden benadrukt.

De Balanced-Approach of evenwichtige aanpak vraagt onderzoek naar een zorgvuldige afweging van de meest kosteneffectieve combinatie van maatregelen binnen 4 pijlers van lawaaibestrijding, namelijk:

- 1) Beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron;
Deze pijler richt zich op het verminderen van geluidsemissies aan de bron, bv. door stillere vliegtuigtypes in te zetten en technologische verbeteringen aan luchtvaartuigen door te voeren. Maatregelen zoals o.a. strengere geluidsnormen en vlootvernieuwing vallen hier onder.
- 2) Ruimtelijke ordening en beheer;
Deze pijler beoogt het beperken van de blootstelling van mensen aan vliegtuiglawaai door een doordachte inrichting, planning en beheer van de ruimte rond de luchthaven. Maatregelen kunnen bv. bestemmingsbeperkingen voorzien door het vermijden van geluidsgevoelige functies in hoog belaste zones, geluidsisolatie, ...
- 3) Operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder;
Deze pijler omvat maatregelen die erop gericht zijn het geluid tijdens de start, landing en vlucht te beperken. Het gaat om aanpassingen in de wijze waarop luchtvaartuigen worden geëxploiteerd en geleid, binnen de geldende veiligheids- en luchtvaartregels. Maatregelen binnen deze pijler zijn o.a. aangepaste vliegprocedures, route-en trajectoptimalisaties, steilere naderingen, aangepaste startprofielen,....
- 4) Exploitatiebeperkingen.
Deze pijler omvat maatregelen die de toegang tot de operationele capaciteit van de luchthaven beperken, met het oog op het verminderen van geluidshinder. Het gaat om maatregelen die rechte reeks ingrijpen op het gebruik van de luchthaven, zoals de nachtbeperkingen, quota, tijdvensters, beperkingen voor categorieën

De BBT Omgeving 2026 concretiseert het Balanced Approach proces verder door te stellen dat via een technische samenwerking en met betrokkenheid van het middenveld een longlist zal worden opgesteld van mogelijke geluidsreducerende maatregelen en dat een voorkeursscenario zal worden uitgewerkt.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Door de Vlaamse Regering werden al eerder stappen gezet om het evenwicht tussen de economische belangen van de luchthaven en de leefbaarheid voor de omgeving voor de komende decennia te garanderen.

Het Departement Omgeving werd op 2 juni 2023 door de Vlaamse Regering aangewezen als bevoegde instantie zoals vermeld in artikel 3 van Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens binnen het kader van een evenwichtige aanpak. De federale minister bevoegd voor de luchtvaart werd ook als bevoegde instantie aangewezen, via een KB van 11 juni 2023.

Op 29 maart 2024 werd een omgevingsvergunning verleend aan Brussels Airport Company (BAC). Aan deze vergunning werden een set van bijzondere voorwaarden gekoppeld, die er onder meer toe moesten leiden dat de geluidshinder en slaapverstoring in de omgeving van de luchthaven tot een aanvaardbaar niveau beperkt worden. Deze vergunning werd echter aangevochten en vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, waarbij de Raad in haar arrest van 17 juli 2025 (RvVb-A-2425-1025), in toepassing van artikel 36 DBRC-decreet, is overgegaan tot de handhaving van de rechtsgevolgen van de vernietigde omgevingsvergunning tot en met 30 juni 2029, teneinde de vergunningverlenende overheid toe te laten om een herstelbeslissing te nemen na het doorlopen van de Balanced Approach procedure. Dit houdt aldus in dat binnen voormeld tijdsbestek het Balanced Approach proces dient te worden doorlopen teneinde een nieuwe vergunning te kunnen verlenen uiterlijk op 30 juni 2029.

Het geluidsactieplan 2025-2029 voor de luchthaven Brussel-Nationaal werd bij beslissing van de Vlaamse Regering goedgekeurd op 18 juli 2025, in uitvoering van Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai (B.S. 31 juli 2025).

Op 9 december 2025 ondertekenden de Vlaamse minister van Omgeving en de federale minister van Mobiliteit , een protocolovereenkomst, met als doel de samenwerking rond het Balanced Approach-proces af te spreken. Het akkoord is opgemaakt en geldig voor de duur van het doorlopen van het Balanced Approach-proces.

2. INHOUD

2.1 URGENTIE EN KRACHTLIJNEN

De vermelde procedurele historiek en bijhorende gevolgen maken het doorlopen van het Balanced Approach proces binnen de termijn van de handhaving van de rechtsgevolgen van de vernietigde omgevingsvergunning urgent. Het doorlopen van het proces van de Balanced Approach is

In het geluidsactieplan 2025-2029 voor de luchthaven Brussel-Nationaal werd de geluidssituatie rondom de luchthaven beoordeeld en werd een geluidsdoelstelling geformuleerd die als basis/startpunt moet dienen voor het te doorlopen Balanced Approach-proces. De evenwichtige aanpak houdt in dat een gamma aan beschikbare maatregelen, namelijk de beperking van vliegtuiglawaai aan de bron (pijler 1), ruimtelijke ordening en beheer (pijler 2), operationele procedures (pijler 3) en exploitatiebeperkingen (pijler 4) op coherente wijze wordt benaderd teneinde het geluidsprobleem op de meest kosteneffectieve wijze op te lossen. Exploitatiebeperkingen worden niet automatisch toegepast, beperkingen op de exploitatie mogen slechts worden overwogen nadat de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak (pijlers 1, 2 en 3) in overweging werden genomen.

<i>Jaar</i>	<i>% vermindering van het aantal ernstig gehinderden (Lden)</i>	<i>% vermindering van het aantal ernstig slaapverstoorden (Lnight)</i>
<i>2028</i>	-5%	-10%
<i>2030</i>	-10%	-15%
<i>2032</i>	-30%	-30%

Dezelfde doelstellingen werden ook al eerder opgenomen als bijzondere voorwaarde, onder de vorm van vooropgestelde reducties, in de (inmiddels vernietigde) omgevingsvergunning van 29 maart 2024. Dit gebeurde vanuit de positieve verplichting van de overheid om adequate maatregelen te nemen om de rechten te beschermen die voortvloeien uit de artikel 8 EVRM, artikel 22 van de Grondwet en artikel 7 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie.

Transparantie en inspraak zijn belangrijk in deze Balanced Approach procedure via voorziene consultaties van publiek en belanghebbenden (zie ook 3.1). Dit kan mogelijks aanleiding geven tot een bijstelling van de geluidsdoelstelling, zoals omschreven overeenkomstig art. 5.2 a) van Verordening (EU) 598/2014. Indien het doorlopen van de Balanced Approach procedure ertoe zou nopen aanpassingen aan te brengen aan de bijzondere voorwaarden, kan dit gebeuren via een bijstelling van de vergunningsvoorwaarden en dit rekening houdende met de verschillende in het geding zijnde regels en belangen en het bereiken van een billijk evenwicht tussen deze belangen.

2.2 GEZAMENLIJKE BEVOEGDHEID FEDERAAL-VLAAMS

De grondige beoordeling van maatregelen kan in de Belgische context, gelet op de complexe bevoegdheidsverdeling, maar gebeuren indien op de passende niveaus afspraken worden gemaakt, inclusief over de geluidsdoelstelling, en indien wordt samengewerkt, in het bijzonder met de federale bevoegde entiteiten.

De verplichting om de Balanced Approach-procedure te doorlopen betreft een autonome juridische verplichting die op België, als Europese lidstaat, rust en die in beginsel volledig losstaat van het afleveren van de omgevingsvergunning voor de luchthaven.

Het Vlaamse Gewest en de federale overheid zijn, elk wat hun eigen bevoegdheden betreft, gehouden om de principes van Verordening (EU) 598/2014 te respecteren en uit te voeren. Minstens is duidelijk dat de verplichting tot het doorlopen van de procedure gezamenlijk rust op de federale overheid en het Vlaamse Gewest.

2.3 VLAANDEREN IN DE COCKPIT

Door de opgebouwde historiek, de kennis in de materie, de ruimtelijke en gebiedsgerelateerde processen en de al gevoerde onderzoeken kiest Vlaanderen met het Departement Omgeving ervoor om als initiatiefnemer en trekker op te treden en zo de motor te vormen in het doorlopen van het Balanced Approach-proces.

2.3.1 Procesbegeleiding: interne en externe expertise aan de slag

Het Departement Omgeving stelde inmiddels **een intern projectteam** samen in functie van het doorlopen van het Balanced Approach-proces, waarbij voor de samenstelling ervan werd geleerd uit vergelijkbare buitenlandse voorbeelden (o.a. het net afgeronde Balanced Approach-proces voor de luchthaven van Schiphol).

Het intern projectteam bestaat uit een brede groep van experts en projectmedewerkers met diverse specialisaties. Het team omvat deskundigen op het vlak van projectbeheer, (geluids)engineering, gebiedsontwikkeling en stedenbouw, aangevuld met juridische adviseurs en vergunningsexperts. Dit team, onder leiding van een projectcoördinator (SPOC), staat in voor de dagelijkse opvolging van het proces en zal rapporteren aan de op te richten stuurgroep.

Ter ondersteuning van het gehele proces werd externe expertise gezocht. Dit verliep via een aanbestedingsprocedure (zie ook 2.3.2) waarbij de toewijzing van de opdracht verliep in samenwerking met het Departement MOW, het Departement Zorg en VLAIO. Op die manier werd ook bijkomende beschikbare expertise binnen de Vlaamse overheid op vlak van mobiliteit, gezondheid en economie betrokken. Daardoor kon een weloverwogen en gebalanceerde keuze worden gemaakt die een geïntegreerde aanpak doorheen het proces kan garanderen.

Voor de duur van de procedure van het Balanced Approach-proces is het noodzakelijk deze sterke interdepartementale samenwerking te blijven garanderen. Om die reden wordt ook een beleidsstuurgroep opgericht waar deze departementen actief vertegenwoordigd worden.

2.3.2 Toewijzing externe opdrachten

Procesbegeleiding, bemiddeling en belanghebbendenbeheer

De ondersteuningsopdracht voor wat betreft de onderdelen procesbegeleiding, bemiddeling en belanghebbendenbeheer is op 3 november 2025 toegewezen aan het consortium SOLV-TwynstraGudde-Arup.

SOLV voorziet daarbij in procesbegeleiding, bemiddeling, budget- en planningsbewaking en fungeert mee als coördinerende partij. SOLV ondersteunt het departement actief als centraal aanspreekpunt. Als procesmanagementbureau combineert SOLV de inzet van een softwareplatform met de begeleiding door ervaren procesbegeleiders (i.c. Alexander D'Hooghe en zijn team). Het platform ondersteunt het centraliseren, structureren en analyseren van de inbreng van belanghebbenden, waaronder adviezen, bezwaren en resultaten van bevestigingen. Hierdoor wordt de navolgbaarheid van het proces versterkt en ontstaat een onderbouwd inzicht in aandachtspunten en effecten van mogelijke maatregelen.

TwynstraGudde is een adviesbureau gespecialiseerd in complexe maatschappelijke vraagstukken op het snijvlak van overheid, samenleving en infrastructuur. Het bureau brengt diepgaande expertise in bestuurlijke processen en strategisch omgevingsmanagement, met een onafhankelijke en gestructureerde aanpak. TwynstraGudde is grondlegger van de methodiek Strategisch Omgevingsmanagement (SOM) en brengt ervaring mee uit eerdere Balanced Approach-trajecten, waaronder de begeleiding van het belanghebbendenbeheer rond de Balanced Approach-procedure voor Schiphol.

Arup (technische brugfunctie): Arup levert internationale expertise op het vlak van luchthavenontwikkeling, akoestiek en milieubeoordeling. Het bureau ondersteunt de analyse en visualisatie van geluidsimpact en mitigatiemaatregelen, met aandacht voor begrijpelijkheid voor niet-technische belanghebbenden. Arup brengt *goede praktijken* uit vergelijkbare internationale luchthavencontexten in ter ondersteuning van een onderbouwde en proportionele afweging.

Geluidsimpact, kosteneffectiviteit van geluidsreducerende maatregelen en MER

De ondersteuningsopdracht voor wat betreft de onderdelen geluidsimpact, kosteneffectiviteit en MER is op 3 november 2025 toegewezen aan het consortium To70-Sweco-Vonk.

To70 levert gespecialiseerde expertise op het vlak van luchtvaart, geluidsmodellering en operationele analyse. Het bureau ondersteunt de beoordeling van de geluidsimpact van mogelijke maatregelen en hun effecten op luchthaven- en netwerkcapaciteit. To70 draagt bij aan de onderbouwing van scenario's binnen de Balanced Approach, met aandacht voor operationele haalbaarheid en proportionaliteit.

Sweco staat in voor de uitvoering en coördinatie van het milieueffectenonderzoek (MER) en de analyse van milieueffecten van de verschillende maatregelenpakketten. Het bureau brengt de geluidsimpact, gezondheidseffecten en milieueffecten systematisch in kaart en zorgt voor een methodologisch correcte en juridisch robuuste onderbouwing. Sweco bewaakt de afstemming tussen het MER-proces en de Balanced Approach.

‘Vonk Management & Consultancy’ ondersteunt de analyse van kosteneffectiviteit en beleidsmatige afwegingen binnen de Balanced Approach. Het bureau draagt bij aan de beoordeling van maatregelen en scenario’s in functie van kosten, baten en proportionaliteit.

3 PLAN VAN AANPAK

3.1 MODEL VAN BESLUITVORMING

Het gehele proces wordt opgevolgd vanuit een besluitvormingsstructuur en op basis van een strak tijdschema. In dit model van besluitvorming worden volgende organen en functies voorzien:

De beleidsstuurgroep

De beleidsstuurgroep wordt samengesteld uit een federaal-Vlaamse afvaardiging vanuit de twee regeringen nl. door de Vlaamse Minister van Omgeving, de heer Jo Brouns, en de federale Minister van Mobiliteit, de heer Jean-Luc Crucke.

In de stuurgroep zetelen ook de leidend ambtenaren van federale en Vlaamse bevoegde administraties, nl. de directeur-generaal Luchtvaart ad interim en voorzitter van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de secretaris-generaal van het Departement Omgeving, of hun gemandateerde vertegenwoordigers.

De stuurgroep wordt tevens aangevuld met de administrateur-generaal van VLAIO, de secretaris-generaal (ad interim) van het Departement MOW, de secretaris-generaal van het Departement Zorg en de administrateur-generaal van het Agentschap Binnenlands Bestuur (ifv Vlaamse Rand), of hun gemandateerde vertegenwoordigers.

Deze beleidsstuurgroep wordt periodiek samengeroepen in functie van de voorbereiding op de te beslissen mijlpalen in het proces. De voorbereidingen voor de stuurgroep worden door het dagelijks bestuur (zie hierna) getroffen. Concreet zal de stuurgroep tenminste bijeenkomen in functie van de aktenaam van de longlist en van de criteria voor verdere uitfiltering richting een shortlist en bij de voorbereiding van de voorkeursscenario's. In de stuurgroep wordt gestreefd naar consensus wordt er respect getoond voor de rol van elkeen in het proces.

De minister van Omgeving zal elke beleidsstuurgroep voorbereiden in de schoot van de Vlaamse Regering en eveneens minstens trimesterieel de Vlaamse Regering op de hoogte stellen van de voortgang van het proces.

Het dagelijks bestuur

Het Departement Omgeving vormt samen met het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) en het aangestelde consortium (SOLV-TwynstraGudde-Arup en To70-Sweco-Vonk) het dagelijkse bestuur. Het dagelijks bestuur wordt voorgezeten door het Departement Omgeving. Zij is gestart met haar werkzaamheden op 2 december 2025.

Het dagelijks bestuur bewaakt de voortgang van de gehele procedure, draagt zorg voor en levert de te voeren onderzoeken aan en stemt af met en rapporteert aan de beleidsstuurgroep en de entiteiten die daarin vertegenwoordigd zijn.

Belanghebbendenbeheer en participatie als procesprincipe

Een breed palet aan belanghebbenden dient gehoord en actief betrokken te worden doorheen het gehele proces. Een doorgedreven belanghebbendenbeheer is immers een cruciale bouwsteen in deze procedure. Hiertoe wordt op basis van de expertise van de procespartner (SOLV) gerichte participatie opgezet.

De participatie binnen dit traject vormt een concrete uitwerking van de principes van “Strategisch Omgevingsmanagement, wederzijds voordeel en gezamenlijk feitenonderzoek”. Participatie wordt daarbij opgevat als een instrument om gedeeld inzicht te ontwikkelen, relevante kennis en perspectieven te ontsluiten en de kwaliteit van de besluitvorming te versterken, binnen de formele kaders van de Balanced Approach.

////////////////////////////////////

De fora, focusgroepen en 1 op 1 contacten die zullen opgezet worden, beogen een zo groot mogelijke betrokkenheid en omvatten (niet limitatief) minstens de omwonenden binnen de geluidbelaste zones (het onderzoeksgebied bevat in totaal 40 gemeenten: in Vlaanderen (29), in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (8) en in Wallonië (3)), daarnaast worden ook verenigingen, milieuorganisaties, gemeentebesturen, provincies, de overige gewesten, ondernemersorganisaties en bedrijven betrokken. Een georganiseerde dialoog wordt opgezet, ondersteund door een data-platform, en daarnaast wordt ook een website voorzien waar de belangrijke publieke info op beschikbaar wordt gesteld.

Belanghebbenden hebben toegang tot de informatie die voor hun positie en belangen relevant is en worden in de gelegenheid gesteld om daarover hun opvattingen te delen. Tegelijkertijd zijn er onderdelen van het proces die bestuurlijk of technisch van aard zijn, waarbij de ruimte voor invloed beperkt is. Deze afbakening wordt expliciet en helder gemaakt.

Met de luchthavenexploitant (Brussels Airport Company), de vele relevante luchtvaartmaatschappijen en hun vertegenwoordigende sectororganisaties, de slotcoördinator en luchtverkeersleiding (Skeyes e.a.) wordt een technische samenwerking opgezet, met als doel na te gaan met welke maatregelen het geluid kan worden beperkt. Daartoe wordt technisch overleg georganiseerd, volgens een specifiek afsprakenmodel dat moet toelaten kennis en data op een veilige manier te delen, en technische info correct te vertalen, te filteren en te begrijpen.

Met het Directoraat-Generaal MOVE van de Europese Commissie wordt van bij aanvang van het proces een ritmische dialoog opgezet teneinde informatie te delen over het verloop van het proces. Dit moet een vlotte evaluatie door de Commissie van het doorlopen proces toelaten (cf. artikel 8 van Verordening (EU) 598/2014). Ook het Directoraat-Generaal ENV zal bij dit overleg worden betrokken. Eerste constructieve overlegmomenten met de Commissie vonden inmiddels plaats (in juli en december 2025).

////////////////////////////////////

Coördinatieplatformen

In het bestaand coördinatieplatform Vlaamse Rand wordt jaarlijks toelichting gegeven over de stand van zaken van het proces.

3.2 HET TIJDSHEMA

Onder punt 4. (verder traject) is een gedetailleerd overzicht van het tijdschema, in overeenstemming met de bepalingen van Verordening (EU) 598/2014 opgenomen.

De mijlpalen binnen dit traject zijn:

- Plan van aanpak en model van besluitvorming (jan 2026, via deze nota aan de Vlaamse regering)
- Opmaak en validatie longlist, systeem van filtering en criteria (zomer 2026)
- Consultatiedocument en vaststellen van voorkeursscenario's (eind 2026)
- (na openbaar onderzoek) Besluitvorming Vlaamse regering en notificatie (eind 2027)
- Pakket aan maatregelen, vergunning, flankerend beleid (2028-2029)

3.3 FLANKEREND BELEID: RUIMTELIJKE ORDENING EN BEHEER OPMAAK VLAAMS GEBIEDSPROGRAMMA

Pijler 2 van de Balanced Approach procedure betreft ruimtelijke ordening en beheer. Deze pijler is erop gericht de blootstelling van mensen aan vliegtuiglawaai te beperken door middel van een doordachte inrichting en planning van de ruimte rondom de luchthaven. Terwijl andere pijlers beogen het geluidsniveau te verminderen, kan ruimtelijke ordening ervoor zorgen dat er geen gehinderden bijkomen daar waar de geluidsblootstelling door chronische blootstelling schadelijke gevolgen kan hebben. Ruimtelijke ordening en het beheer van gevoelige functies rond de luchthaven behoort in hoofdzaak tot de gewestelijke bevoegdheden, zoals milieubeheer en ruimtelijke ordening.

Vanuit het op te maken gebiedsprogramma voor de luchthavenregio wordt de tweede pijler van de Balanced Approach maximaal benut om een duurzaam en toekomstgericht luchthavenbeleid te realiseren. Dit gebeurt via een gerichte evaluatie van instrumenten voor ruimtelijke ordening en beheer, met als doel de leefbaarheid in de luchthavenregio te versterken en de toekomst van de nationale luchthaven te waarborgen. Een belangrijke doelstelling is het sturen van de verwachte bevolkingsgroei in de regio. Hiervoor worden instrumenten ingezet voor een bovenlokale woonprogrammatie -in overleg met Wonen Vlaanderen-, zodat ongewenste woonverdichting in de meest gehinderde zones rond de luchthaven wordt voorkomen. Deze maatregelen worden onderbouwd door het geluidsonderzoek en de milieueffectenbeoordeling die deel uitmaken van de Balanced Approach. Tegelijkertijd worden gebieden aangeduid waar verdichting wél mogelijk is, namelijk op strategische locaties voldoende weg van de meest gehinderde zones. Dit biedt ruimte voor zowel woon- als economische functies, zonder de leefkwaliteit rond de luchthaven verder in het gedrang te brengen. Het gebiedsprogramma gaat uit van de bestaande situatie waarbij geen “doelscenario’s” worden beoogd. In samenspraak met de lokale overheden wordt er perspectief geboden om de leefbaarheid naast de luchthaven te versterken. Een pakket van maatregelen getoetst aan de ‘Balanced Approach’ zal samengesteld worden in het gebiedsprogramma. Hierbij worden ook de potenties van toegankelijke groen-blauwe structuren en omgevingsgroen onderzocht, zodat deze eveneens bijdragen aan een robuuste en gezonde leefomgeving.

4. VERDER TRAJECT

Fase 0: Bestuurlijke organisatie en formuleren van geluidsdoelstelling(en)	2025
- Vaststelling van geluidsactieplan 2025-2029 (formuleren geluidsprobleem en geluidsdoelstelling) /formuleren geluidsdoelen voor het Balanced Approach proces - Samenwerking Vlaanderen/Federaal - Opstart interne en externe procesbegeleiding - Opzetten beleidsstuurgroep	
Fase 1: Technische samenwerking	2025-2026
- Vastleggen selectiecriteria en methodologisch kader - Inventarisatie en onderzoek van mogelijke maatregelen die ingezet kunnen worden om de geluidsdoelstelling te realiseren (van longlist naar shortlist). Vooral in de eerstkomende fase wanneer de longlist in opmaak is, kunnen alle (technische en ook andere en bredere) aangelegenheden en vragen opgenomen worden (zoals bvb. impact van frequentie van overvliegen of differentiatie volgens sociaal-economische status of een scenario van maximale spreiding). - Geluidsonderzoek, kosteneffectiviteitsstudie, en milieueffectenonderzoek - Participatiesessies volgens het gericht belanghebbendenbeheer en binnen het onderzoeksgebied (40 gemeenten- 3 gewesten) - Opmaak en goedkeuring door Vlaamse Regering van voorkeursscenario('s), pakket van maatregelen en gebiedsprogramma (tweede pijler)	
Fase 2: Consultatie	2026-2027
- Raadplegingsproces: consultatiedocument, reageerdokument - Openbaar onderzoek MER - Opmaak notificatiedossier "Balanced Approach" Brussel-Nationaal (gemotiveerde keuze maatregelen) - Verwerking inspraak en bijstelling: Analyse van de reacties en het gericht bijsturen van de maatregelen of scenario's op basis van de feedback. - Definitief MER: De fase wordt afgerond met de opmaak van het definitieve MER en een bijbehorend overwegingsdocument - Besluitvorming Vlaamse Regering over notificatiedossier	
Fase 3: Notificatie aan de Europese Commissie	Midden 2028
- Opmaak van de finale Balanced Approach-rapportage volgens artikel 8 van de EU-verordening, inclusief de motivering voor de gekozen beperkingen; - Indiening bij de Europese Commissie: formele indiening van het notificatiedossier en het voeren van een dialoog met de Commissie over eventuele verduidelijkingen. - Besluitvorming: Voorbereiding van de formele besluitvorming door de Vlaamse Regering (en andere overheden) - Communicatie met Europese Commissie, de lidstaten en belanghebbende partijen over notificatiedossier "Balanced Approach" (beoordeling)	

////////////////////////////////////

