

C103 – LEE15

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2008-2009

21 januari 2009

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU EN NATUUR, LANDBOUW, VISSERIJ EN  
PLATTELANDSBELEID EN RUIMTELIJKE ORDENING EN ONROEREND ERFGOED

INHOUD

Interpellatie van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het nieuwe vliegplan-Schouppe voor de luchthaven van Zaventem en de effecten ervan voor de geluidshinder	1
Met redenen omklede moties	5
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het smogbeleid en de grensoverschrijdende samenwerking inzake luchtverontreiniging	5

**Waarnemend voorzitter: de heer Frans Wymeersch, ondervoorzitter**

**Interpellatie van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het nieuwe vliegplan-Schoupe voor de luchthaven van Zaventem en de effecten ervan voor de geluidshinder**

**De voorzitter:** De heer Van Rompuy heeft het woord.

**De heer Eric Van Rompuy:** Mijnheer de voorzitter, in de politiek zijn er problemen die plots opduiken en enorme spanningen veroorzaken en zelfs regeringscrisisen met zich meebrengen, om dan vervolgens te verdwijnen. Uiteindelijk is er nog heel weinig belangstelling voor. Op 19 december 2008, tijdens de laatste zitting van de regering-Leterme, voor het aantreden van de regering-Van Rompuy, heeft die regering-Leterme een beslissing genomen over een problematiek die toch al een hele tijd sluimerde. Er is nu een plan-Schoupe.

Mevrouw de minister, ik richt mijn interpellatie tot u als Vlaams minister. Er is nu dat nieuwe plan-Schoupe. De Vlaamse Regering onder leiding van de heer Leterme heeft die discussies ook al meermaals meegemaakt. Eerst was dat tijdens het bewind van minister Peeters, dan tijdens uw bewind. Er waren de plannen van de toenmalige ministers Landuyt en Anciaux. Het lijkt me interessant dat het Vlaams Parlement het standpunt van de Vlaamse Regering daarover zou kennen en dat we nagaan of de principes die de Vlaamse Regering heeft vooropgesteld over de billijke spreiding, zijn gerespecteerd.

**De heer Frans Wymeersch:** Daar is vooraf geen overleg over gepleegd onder partijgenoten?

**De heer Eric Van Rompuy:** Daar is helemaal niet over overlegd in de partij, en, denk ik, al evenmin met de Vlaamse Regering. Ik heb het plan via de krant vernomen. Staatssecretaris Schoupe heeft die beslissing genomen. Dat is een staatssecretaris die beslist, die zijn verantwoordelijkheid neemt. Zo zou het moeten zijn, mijnheer Wymeersch. Ik vind niet dat een staatssecretaris voor Mobiliteit partijen moet consulteren over de vraag welke startbanen er kunnen worden gebruikt. Hij moet daarover beslissen en het parlement moet oordelen of dat goede beslissingen zijn.

Ik zal mijn interpellatie kort houden. Mevrouw de minister, u hebt natuurlijk dat nieuwe vliegplan ingekeken. Het plan bevat een aantal belangrijke elementen. Onder meer met betrekking tot de nachtvluchten is er sprake van een

opstijgverbod tijdens de weekendnachten: noch van vrijdag op zaterdag, noch van zaterdag op zondag, noch van zondag op maandag kan er 's nachts worden gevlogen. Het aantal nachtvluchten is beperkt tot 15.000 per jaar, waarvan maximaal 5000 vertrekkende vliegtuigen. Dat heeft nu al een enorm positief effect. Mijnheer Wymeersch, ondanks Brussel-Halle-Vilvoorde kennen we nu in de Rand rond Brussel een veel betere nachtrust, door de beperking van dat aantal vertrekkende vliegtuigen. Ook sinds mijn broer premier is, slaap ik rustiger. Het land is tot stabiliteit, tot rust gekomen. *(Gelach)* Er is dus echt vooruitgang met betrekking tot het beperken van het nachtlawaai, onder meer door dat plan-Schoupe.

Toch blijft er nog een aantal belangrijke vragen. Is er nog een preferentieel baangebruik voor de dagvluchten? Ik heb nu een nota gezien waaruit blijkt dat dit wel het geval zou zijn, maar ik weet niet of het dan over de weekends alleen gaat, of ook over de dagvluchten. Welke regeling geldt er voor de weekendvluchten? Dat was een heel moeilijk punt. Wat is de regeling met betrekking tot de concentratie van dagvluchten op zaterdagmiddag en zondag via baan 20? Blijven de windnormen voor opstijgingen en dalingen behouden, of is er een gelijkschakeling van deze normen? Er moet ook nog een debat plaatsvinden over de vliegroutes. Een belangrijke vraag die niet is beantwoord, is hoe het nu zit met die Brusselse geluidsnormen. Zolang die normen blijven bestaan, zal dat natuurlijk een impact hebben op die vliegroutes. Is er sindsdien overleg gepleegd tussen de Vlaamse Regering en de federale regering? Is dat ter sprake gekomen binnen het Overlegcomité? Wat is de houding van de Brusselse regering in deze kwestie?

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik wil me daarbij aansluiten. De heer Van Rompuy heeft de vier grote elementen van het plan-Schoupe aangegeven. Als we dit dossier analyseren, merk ik om te beginnen dat, in tegenstelling tot vroeger, de bewonersgroepen en actiegroepen rond de luchthaven zich momenteel in stilzwijgen hullen. Blijkbaar wordt die beslissing van de federale regering positief onthaald. Ik kreeg geen e-mails van de diverse actiecomités, maar ik ben dan ook geen Brabander, misschien heeft dat er iets mee te maken. Maar leden kregen toch altijd veel e-mails en persberichten van die actiecomités. Wat dat betreft, is de rust rond de luchthaven blijkbaar voorlopig teruggekeerd.

Mevrouw de minister, wat vooral merkwaardig is, is dat uw partijgenoot, federaal staatssecretaris Schoupe, benadrukt dat het aantal nachtvluchten daadwerkelijk tot 16.000 wordt beperkt. In zijn beleidsbrief voor

2009 verwijst de staatssecretaris om de twee bladzijden naar de gewesten, met de opstelling die hij altijd heeft gehad, namelijk dat de federale overheid heel belangrijk is ter zake. Ik nodig u uit om de beleidsbrief 2009 van staatssecretaris Schouppe te lezen en eens te tellen hoe vaak het woord regio daarin voorkomt. Het lijkt wel alsof de federale overheid de hele zaak leidt. De bepaling van het aantal nachtvluchten is nochtans helemaal en absoluut een Vlaamse bevoegdheid.

Mevrouw de minister, u bent intussen gevat als beroepsinstantie door een klacht van de luchthavenuitbater tegen de beslissing van de bestendige deputatie over de milieuvergunning. De bovengrens is – gelukkig maar – vastgelegd op 16.000, waarvan 5000 vertrekkende vliegtuigen. Ik verwijs naar de motie-Bex, die ook werd ondertekend door de heer Van Rompuy en mijzelf. Daarin hebben we duidelijk gesteld dat we in een eerste fase naar 16.000 nachtvluchten gaan. De term ‘eerste fase’ is hier belangrijk. Mevrouw de minister, kunt u bevestigen dat u een beslissing genomen hebt over het beroep van de luchthavenuitbater en de 16.000 vluchten waarover een akkoord bestaat binnen de Vlaamse Regering en een consensus in het Vlaams Parlement? Hoe zit dat nu? Is de gewijzigde milieuvergunning definitief?

Iedereen is het ermee eens dat de globale lawaaihinder rond de luchthaven moet dalen. Daarom is de federale beslissing om geluidsquota in te stellen een goede zaak. Echter, begin deze week lanceerde de luchthavenuitbater in de persoon van zijn gedelegeerd bestuurder, Wilfried Van Assche, een nieuw mediaoffensief. Gezien de problemen in de luchtvaartsector, stelt hij zijn hoop op de nieuwe lowcostterminal die in november van dit jaar operationeel zou zijn. Deze nieuwe terminal acht hij voor de verdere groei en ontwikkeling van het personenvervoer een must. Ik verwijs naar De Tijd van 16 januari 2009 waarin hij het heeft over “het gouden ei van Zaventem”. We hebben het in deze commissie, onder meer in het voorjaar van 2008, al gehad over die lowcostterminal. Toen zei u dat u totaal niet op de hoogte was van dit project. Ik veronderstel dat u nu wel op de hoogte bent. Hoe staat het met die lowcostterminal?

In hoeverre is deze ontwikkeling verzoenbaar met het oogmerk, niet alleen van de federale, maar ik hoop ook van de Vlaamse Regering, om de globale geluidsdruk te verminderen? Men wil nu opnieuw – volgens de wet van de economie dat stilstaan gelijk is aan achteruitgaan – de trafiek opvoeren. Wat zal de prijs daarvoor zijn? Moeten de geluidsquota niet worden opgenomen in de milieuvergunning, die is vastgelegd door de bestendige deputatie en nu in beroep wordt behandeld?

De heer Van Rompuy en ik hebben minister Ceysens vorige week nog ondervraagd over het START-plan. De minister heeft toen toegezegd om dat in de commissie voor Economie eens uitgebreid toe te lichten. Men spreekt over een

verdubbeling van zowel het personen- als het vrachtvervoer in Zaventem. Dat is een dichtbevolkt gebied. We moeten het eerst eens hebben over de verzoenbaarheid van het plan met de leefbaarheid in de regio. De heer Van Rompuy heeft dat ook aangekaart: alle cijfers die men vooropstelde, heeft men niet gehaald. We hebben aan minister Ceysens gevraagd of de cijfers niet moeten worden bijgesteld in het kader van de strategische visie. Ze heeft daarop zeer diplomatisch geantwoord.

Ik denk dat mijn vier vragen duidelijk zijn. Ik hoop op een duidelijk antwoord.

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik herinner me dat de heer Schouppe twee maanden voor de federale verkiezingen in de krant liet blokletteren dat hij het standpunt innam dat de nachtvluchten zo snel mogelijk tot nul moesten worden herleid. Hij hield dat zelfs voor mogelijk binnen de termijn van één legislatuur. Ik was aangenaam verrast toen de heer Schouppe een dik jaar later effectief staatssecretaris voor Mobiliteit werd. Van zijn oorspronkelijke standpunten die hij net voor de verkiezingen met veel bravoure verkondigde en aan de actiescomités wereldkundig maakte, blijft echter weinig overeind. De stille weekendnachten die hij invoert, betekenen ongetwijfeld een stap vooruit. Maar het zijn jammer genoeg zeer korte stille nachties van slechts vijf à zes uur, terwijl we – zeker in het weekend – toch van een degelijke nachtrust van acht uur zouden moeten kunnen spreken.

De nachtvluchten zijn beperkt tot 16.000. Het woord ‘beperking’ zet ik graag tussen aanhalingstekens. Het is eigenlijk een toename met 9000. De grens van 25.000 nachtvluchten werd in de vorige legislatuur opgelegd in een totaal andere context. DHL was hier nog gevestigd en had zelfs plannen voor uitbreiding. De context was er één van een onbeperkt aantal nachtvluchten. Dat is na heel veel gepalaver eerst op 30.000 en ten slotte op 25.000 geplafonneerd. Vandaag zitten we in een totaal andere context. DHL heeft enkel nog zijn Benelux-hub op Zaventem, waardoor nog slechts zo’n 5000 nachtvluchten overblijven voor het bedrijf. Nu legt men de lat op 16.000. Dat is een toename met 9000 vluchten. Men trekt nieuwe vluchten aan. (*Rumoer*)

**De heer Eric Van Rompuy:** Dat is helemaal fout!

**De heer Eloi Glorieux:** De Vlaamse Regering investeert zelfs in een nieuwe nachtelijke cargomaatschappij. In plaats van gebruik te maken van de nieuwe situatie gaat men extra nachtelijke carriers aantrekken. Dat is toch wel te betreuren.

Ik had daarom heel graag geweten wat het standpunt is van de Vlaamse Regering over het aantal nachtvluchten

in de langetermijnvisie die ze heeft laten uitwerken. In die langetermijnvisie voor de luchthaven van Zaventem staat nog de verwachting zeker 18.000 nachtvluchten uit te voeren. Ondertussen gaat het om 16.000 nachtvluchten, dit werd vastgelegd door de heer Schouppe. Houdt de regering vast aan die 18.000 nachtvluchten, of zal ze zich inschrijven in het nieuwe scenario dat de federale staatssecretaris van Mobiliteit heeft afgekondigd?

Mevrouw de minister, ik zou ook graag weten in welke mate de huidige groeiplannen, die ook in de langetermijnvisie van de luchthaven van Zaventem vermeld staan, nog realistisch zijn. We hebben daar een tijdje geleden ook over gediscussieerd met de minister-president, naar aanleiding van een interpellatie. Kunnen we niet beter anticiperen op een meer realistisch toekomstscenario dat veel stringentere normen zal opleggen zowel voor wat het aantal nachtvluchten als voor wat het aantal vliegbewegingen overdag betreft? We zouden het – ik zeg maar wat – op 250.000 kunnen vastleggen, dat lijkt me het maximum voor een luchthaven in een dergelijk dichtbevolkt gebied.

Een ander heel belangrijk punt is de spreiding. Het spreidingsplan-Anciaux/Landuyt was natuurlijk geen volledig maar een beperkt spreidingsplan, maar wat is het standpunt van de Vlaamse Regering over een verdere spreiding van de vluchten, vooral in de mate die werd voorgesteld door staatssecretaris Schouppe?

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Glorieux, ik zal uw vragen als laatste beantwoorden, maar ik wil toch al iets rechtzetten. De heer Van Rompuy reageerde daarnet nogal geagiteerd, en dat was heel terecht. Het is belangrijk voor het verslag om dit recht te zetten. Een vliegtuig kan bewegen op twee manieren: het kan opstijgen en het kan landen. U noemt de cijfers 16.000 en 18.000. Die slaan op de nachtbewegingen. Het cijfer 5.000 is heel nadrukkelijk gekoppeld aan het aantal vertrekken. U beweert dat er 19.000 zullen bijkomen, maar we spreken over 16.000 bewegingen waarvan er 5.000 vertrekken zijn. Uw commentaar was volledig foutief. Wellicht bent u te goeder trouw, maar ik hoop dat dit een les is en dat ik u enige duidelijkheid heb verschaft. Het is goed om klare wijn te schenken.

Mijnheer Van Rompuy, we bevinden ons natuurlijk op een bevoegdheidslijn: de Vlaamse Regering is als beroepsinstantie inzake de milieuvergunning bevoegd voor het verlenen of het aanpassen en daartoe behoort het vastleggen van het aantal nachtelijke bewegingen – daar hebben ook u en de heer Peumans op gewezen. Daarbij kan inderdaad worden gespecificeerd hoeveel vertrekken er mogen zijn. De exploitatie zelf en het spreidingsplan behoren duidelijk tot de bevoegdheid van de federale overheid en kunnen niet geregeld worden in een milieuvergunning. Op een

aantal van uw vragen, zeker de vragen over een intentioneel proces, zal ik vandaag nog geen klaar en duidelijk antwoord kunnen geven.

U vraagt hoe het zit met het preferentieel baangebruik, welke regeling geldt voor dagvluchten in het weekend en of de concentratie van dagvluchten op zaterdagmiddag en zondag via baan 20 blijft bestaan. Op basis van de beslissing van de federale regering ga ik ervan uit dat dat inderdaad zo is. Op weekdays van 6 uur tot 23 uur en tijdens de weekends op de piekmomenten, wordt baan 25 rechts (25R) preferentieel gebruikt voor de vertrekken en de banen 25 links (25L) en 25R voor de landingen. Tijdens de daluren in het weekend, op zaterdag van 16 uur tot 23 uur en op zondag van 6 uur tot 16 uur, worden voor de vertrekken de banen 25R voor de vluchten richting noord, west en naar het bakken van Chièvres, en baan 20 voor de vluchten richting oosten en zuidoosten, gebruikt. Voor de landingen worden de banen 25L en 25R gebruikt. Het is dus niet zo dat preferentieel nog enkel baan 20 gebruikt wordt voor alle vertrekken tijdens de daluren overdag in het weekend.

Voor wat de windnormen betreft, stel ik op basis van de beslissing van de federale regering vast dat de bestaande windnormen minstens voorlopig behouden blijven. De beslissing stelt wel dat er een werkgroep wordt opgericht die een bestek zal opstellen en die als begeleidingscomité zal fungeren voor het uitvoeren van een impactstudie over de wijziging van de windcomponenten. Wat de intenties zijn met betrekking tot een eventuele gelijkstelling, kan ik alleen maar vertellen dat men dit wil onderzoeken en blijkbaar zal dat niet lang duren, maar vandaag blijven de bestaande windnormen gelden en die houden een verschil in, afhankelijk van de banen. Voor de vliegroutes geldt een beetje hetzelfde als voor de windnormen: voorlopig blijven de bestaande routes behouden, en een werkgroep krijgt de opdracht om de routes te evalueren.

Over de Brusselse geluidsnormen kan ik klaar en duidelijk meedelen dat er vandaag geen akkoord is tussen de Vlaamse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Ik kan bovendien stellen dat de Vlaamse Regering met betrekking tot het recent aangekondigde Brusselse geluidsplan aan de bevoegde Brusselse minister heeft laten weten dat de Vlaamse Regering minstens formeel betrokken wenst te worden in het kader van de lopende plan-MER-procedure (milieueffectrapportage) die daarvoor nodig is.

De reden daarvoor is eenvoudig: dat geluidsplan, in het bijzonder de mogelijke verdere verstrenging van de normen voor lawaaihinder afkomstig van vliegtuigen, kan een grote impact hebben voor het Vlaamse Gewest. Ik neem aan dat er geen akkoord is tussen de federale en de Brusselse regering met betrekking tot de geluidsnormen, aangezien de federale regering aan de Vlaamse

Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering suggereert om een samenwerkingsakkoord af te sluiten, onder andere voor de harmonisering van de geluidsnormen.

De Vlaamse Regering heeft nog geen standpunt ingenomen ten aanzien van het vliegplan-Schouppe. Je moet eerst precies weten wat de draagwijdte is voor het Vlaams Gewest en de inwoners. Je moet ook alle elementen kennen. Het is mijn intentie om een brief te schrijven aan de staatssecretaris om een aantal verduidelijkingen te vragen. Hierover wordt tussen de diverse kabinetten op dit ogenblik overleg gepleegd. Er werd, zeker met mijn kabinet, op voorhand geen overleg gepleegd. Wel zijn er indertijd nog gesprekken gevoerd, maar net voor de beslissing waren er geen formele contacten.

De vraag werd gesteld of dit plan beantwoordt aan de uitgangspunten die werden geformuleerd in moties van het Vlaams Parlement. Mijnheer Van Rompuy, ik verwijs naar het voorstel van de Vlaamse Regering dat werd gericht aan de Brusselse en de federale regering. Dat is besproken op een ministerraad op 20 april 2007, net voor mijn tijd. Daar zijn enkele uitgangspunten uitdrukkelijk geformuleerd.

Mijnheer Glorieux, op die ministerraad heeft de Vlaamse Regering uitdrukkelijk gesteld dat het aantal nachtelijke bewegingen beperkt moet worden tot maximum 16.000, waarvan 5000 vertrekkend. Er zijn QC-beperkingen (quota count – maximumgeluidsquota) ingebouwd, waarin in detail wordt gesteld hoe de geluidsemissies bekeken moeten worden. Als ik het besluit van het plan-Schouppe inzake de nachtelijke bewegingen en de QC-beperkingen bekijk, kan ik enkel stellen dat de principes die werden gesteld door de Vlaamse Regering gevolgd worden. Dat betekent echter niet dat er geen extra uitleg nodig is over andere zaken.

De heer Peumans had vragen over de milieuvergunning. Hij is al weg, maar ik antwoord voor de collega's die hier zijn. Het is inderdaad aan mij om de beroepsbeslissing over de milieuvergunning te nemen. Ik zal daarover binnenkort een uitspraak doen.

Over de lowcostterminal zijn er geen contacten. Er is mij ook geen ontwerp van aanvraag bekend. Ik meen dat dat bij de gemeente of de bestendige deputatie moet worden ingediend. Mijn administratie kan niet de eerste instantie zijn die daarover een uitspraak moet doen.

Wat de groeiplannen betreft: een exploitatieplan wordt opgemaakt door de exploitant. Wat is de taak van de Vlaamse Regering? Die kan door de milieuvergunning randvoorwaarden scheppen die in acht moeten worden genomen.

De QC-beperkingen kunnen perfect worden opgenomen in de milieuvergunning. Het is evenwel technisch gezien

voor mij niet mogelijk om dat nu al te doen in het kader van de beroepsprocedure. Die is beperkt tot het aantal nachtelijke bewegingen. Het is dus noodzakelijk een procedure op te starten tot herziening van de milieuvergunning, waarbij de bestendige deputatie gevraagd kan worden om de milieuvergunning een tweede keer te wijzigen door opname van de QC-beperkingen.

**De heer Eric Van Rompuy:** Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. Zoals u zelf stelt, bevat het plan-Schouppe heel wat elementen uit onze moties van aanbeveling en waarover de Vlaamse Regering verschillende keren een standpunt heeft ingenomen, onder meer in verband met de spreiding, de beperking van het aantal nachtvluchten tot 16.000, de lawaaierige vliegtuigen en de stille nachten. Het plan-Schouppe biedt een antwoord op heel wat elementen. Er zijn echter ook onbeantwoorde vragen die belangrijk zijn, onder andere in verband met de windnormen.

Ik denk dat het plan-Schouppe een punt zet achter het plan-Anciaux-Landuyt en dat er opnieuw rechtszekerheid zal komen. Zoals de heer Peumans ook gezegd heeft, voelt men op het terrein aan dat wat nu voorligt een substantiële vooruitgang betekent, als je kijkt naar de actiegroepen Oostrand en Noordrand. Van Brussel weet ik het minder zeker, want die hebben er weinig over gezegd. Dit kan misschien op termijn een pacificatie teweegbrengen.

Over de lowcostterminal heb ik u een schriftelijke vraag gesteld, mevrouw de minister. Uw antwoord was duidelijk. De discussie is niet beslecht of er een MER-rapport gemaakt moet worden voor de lowcostterminal. In principe zou dat kunnen, maar er is ook een procedure dat men een ontheffing moet vragen. Omdat er nog geen dossier op tafel ligt, kunt u er nog niet op antwoorden. Onze gemeente is ook door niets gevat. Ik lees nu dat de heer Van Assche zegt dat die lowcostterminal wellicht operationeel zal worden in het najaar van 2009 en dat hij in de loop van de volgende maanden een aanvraag zal indienen.

Over het START-programma hebben we al gesprekken gevoerd in de commissie voor Economie. Volgens de hypothese zou het aantal passagiers, dat nu 18,5 miljoen bedraagt, in 2025 toenemen tot 30 miljoen. Het aantal jobs op de luchthaven zou van 60.000 naar 120.000 gaan. Die hypothese is veel te optimistisch. Ik verwijs naar de economische teruggang. In december 2008 is het aantal vliegbewegingen met 14 percent gedaald ten opzichte van het jaar voordien.

Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de inspanningen die de Vlaamse Regering gedurende jaren heeft geleverd. Brussel had een Scud gericht op de Rand. Door een consequente houding aan

te nemen, werd een vliegplan mogelijk dat ecologisch beter is voor de regio.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Van Rompuy, ik dank u voor uw aanvullingen. Alles hangt natuurlijk af van hoe het dossier over de low cost evolueert. Op dit moment weten we daar nog niets over. Het is inderdaad mogelijk een ontheffing van de MER-plicht te vragen. Die moet echter ook bij de administratie toekomen. Er moet een hele procedure doorlopen worden. Op dit moment is er geen dossier ingediend.

Mijnheer Peumans, ik heb daarnet een reactie gegeven op uw vragen. Ik zal ze nog eens in het kort samenvatten. Over het beroep inzake de milieuvergunning moet inderdaad nog een beslissing worden genomen. Op dit ogenblik is dat nog niet gebeurd.

U hebt, terecht, gevraagd of de QC's mee opgenomen kunnen worden, of Vlaanderen daarover bevoegd is en of die materie moet worden geregeld in de milieuvergunning. Het antwoord daarop is duidelijk ja. Het is echter onmogelijk om ze nu in de beroepsprocedure mee op te nemen, omdat het voorwerp van de beroepsprocedure louter en alleen betrekking heeft op het aantal nachtelijke bewegingen. Men kan dus niet zo maar in beroep de zaak uitbreiden, omdat men dan een niveau overslaat. Via de bestendige deputatie moet er eigenlijk opnieuw een wijziging van de milieuvergunning tot stand komen. Mijn administratie kan perfect die procedure in gang zetten. Daarna beslist de bestendige deputatie om de QC's te implementeren in de milieuvergunning. Dat is ook het te verwachten scenario, dat trouwens ook al besproken is met mijn administratie.

Over de lowcostterminal kan ik u vandaag niet heel veel zeggen. Op dat vlak is er immers geen enkele aanvraag ingediend bij mijn administratie.

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, samen met de heer Decaluwe had ik een voorstel van decreet ingediend over de verkeersongevallenanalyse. De commissie voor Openbare Werken is alle voorstellen van resoluties en andere zaken die in de pijplijn zitten, aan het opruimen.

Ik zou het ook nog even willen hebben over die lowcost-terminal. Wat dat betreft, voert de Waalse Regering natuurlijk een bepaalde politiek, waarbij onze vrienden van Ryanair een bijna exclusief contract hebben op Brussels South Airport. De concurrentievoorwaarden in Charleroi zijn veel beter. Ik denk dan aan het parkeren, de bereikbaarheid enzovoort. De vraag is natuurlijk wat dat zal betekenen. Die chartermaatschappijen vliegen aan veel lagere prijzen, proberen altijd 's nachts te vliegen enzovoort. Dat

is een wat vicieuze cirkel. We blijven die zaak verder volgen.

We hopen dat die 16.000 nachtvluchten gehandhaafd blijven. We volgen daarbij de interpretatie van de heer Van Rompuy en niet die van de heer Glorieux. We denken dat dat de eerste fase is. We zullen heel waarschijnlijk nog heel wat verder moeten gaan.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Peumans, het enige verschil is natuurlijk dat Vlaanderen de exploitant is van de Vlaamse regionale luchthavens. De situatie voor de luchthaven van Zaventem is anders. Voor de exploitatie is de federale regering bevoegd. Wij zijn bevoegd voor de milieuvergunning. Bij de regionale luchthavens is de exploitatie verweven in de LEM-structuur (luchthaven-exploitatiemaatschappij). De besluitvormingsprocedure is anders.

**De heer Jan Peumans:** Dat snap ik wel. In dit geval gaat het echter natuurlijk over de verhouding tussen Brussel en Charleroi. Uw Franstalige collega, minister Antoine, zegt dat er op dit moment drie miljoen reizigers zijn. Voor een regionale luchthaven is dat een vrij fors aantal. Ze streven naar vijf miljoen reizigers, die allemaal met lowcostoperatoren vervoerd zullen worden. De vraag is hoe het een zich tot het ander verhoudt. Hoe ver ligt Charleroi van Brussel? 50 of 60 kilometer? U kunt nu zeggen dat het ene regionaal is en het andere federaal. Ik weet dat u daarvoor de instrumenten niet in handen hebt, maar ik roep toch op om deze kwestie in de gaten te houden.

#### **Met redenen omklede moties**

**De voorzitter:** Door de heer Van Rompuy, door de heer Peumans en door de heer Glorieux werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

---

#### **Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het smogbeleid en de grensoverschrijdende samenwerking inzake luchtverontreiniging**

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw de minister, tijdens de kerstvakantie is gedurende ongeveer een week in bijna heel Vlaanderen het smogalarm in werking getreden. Een week later werd opnieuw de alarmdrempel bereikt waardoor het smogalarm opnieuw drie dagen werd ingevoerd. Over de smogproblematiek en de aankondiging is al een discussie gevoerd in het vragenuurtje. Mijn vraag gaat veeleer over de aanpak van de concrete problematiek en de oorzaak.

We weten allemaal dat het smogalarm, waarbij het verkeer niet sneller dan 90 kilometer per uur mag rijden op de snelwegen, niet de ultieme oplossing is maar enkel de piek van fijn stof wat aftopt. We zijn het erover eens dat het duidelijk is dat de problematiek van fijn stof vooral grensoverschrijdend moet worden aangepakt.

Ingevolge het intergewestelijke samenwerkingsakkoord werd de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL) in het leven geroepen: een intergewestelijke instantie die de gewestoverschrijdende luchtverontreinigingsproblematiek volgt. Hoewel luchtverontreiniging een grensoverschrijdende problematiek is, geldt voor luchtverontreiniging veroorzaakt door fijn stof geen Europese informatie- of alarmdrempel en is bijgevolg elk gewest verantwoordelijk voor zijn eigen beleid inzake fijn stof.

Aangezien bij de laatste overschrijding, en tevens ook bij de meeste overschrijdingen van de alarmdrempel inzake fijn stof, de oorzaak, mede door de weersomstandigheden, bijna altijd in het buitenland ligt, lijkt een grensoverschrijdende aanpak toch wel de meest aangevonden oplossing. Na eerdere vraagstellingen hierover in 2006 blijkt nergens uit dat een grensoverschrijdende aanpak inzake fijn stof werd aangevat.

Mevrouw de minister, kunt u mij meedelen welke gevolgen werden gegeven aan het overleg dat al door minister-president Peeters werd gevoerd met collega's in Nederland en Nordrhein-Westfalen? Is er sprake van een grensoverschrijdende samenwerking inzake de aanpak van fijn stof?

Is er ondertussen ook overleg geweest met verantwoordelijken voor het milieubeleid uit het Ruhrgebied? Wat waren de resultaten van dat overleg?

Er werd in 2006 een proefproject van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) aangekondigd inzake een proefproject voor effectgerichte metingen om de luchtkwaliteit in meerdere testgebieden in Vlaanderen te evalueren. Eind 2008 zou dit in werking kunnen treden. Wat is de stand van zaken van dit proefproject?

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Dank u wel voor uw vraag, mevrouw Van den Eynde. Ik moet mij onmiddellijk verontschuldigen, want uw vraag is vrij technisch en ik

zal toch enkele technische uitweidingen moeten maken. Ik zal proberen ze te beperken maar het is toch geen evidente zaak.

De internationale samenwerking is eerst en vooral gericht op informatie-uitwisseling. We hebben immers geleerd dat gelijksoortige dichtbevolkte en sterk geïndustrialiseerde regio's die daarenboven dicht bij elkaar liggen, veel kunnen leren van elkaars problemen en elkaars aanpak. Kennisuitwisseling over die ervaringen is dan ook de hoofddoelstelling van een samenwerking.

Voor het maken van harde afspraken over bestrijdingsmaatregelen voor fijn stof en het bereiken van gelijke doelstellingen zijn de Europese onderhandelingen veel belangrijker dan het proberen afsluiten van bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten of regio's. Ik heb al vaak het voorbeeld gegeven dat het Europese beleid onder andere heeft geleid tot de richtlijn over de luchtkwaliteit, met grenswaarden voor fijn stof en allerhande voorschriften voor de luchtverontreiniging door mobiele en stationaire bronnen. Dat is er allemaal. Maar ik vind het heel jammer dat de richtlijnen met betrekking tot de emissies van voertuigen qua timing niet de richtlijnen met betrekking tot de luchtkwaliteit volgen. Voertuigemissies zijn een van de belangrijkste oorzaken van CO<sub>2</sub>- en fijnstofverontreiniging. Het zou dan ook logisch zijn dat de deadlines om die normen te halen, zouden sporen met de luchtkwaliteit, want het een heeft een effect op het ander. Nu valt de deadline voor de luchtkwaliteit een beetje vroeger dan de deadline voor voertuigemissies. Je zou eigenlijk in een Europees kader ervoor moeten zorgen dat dit mooi op elkaar is afgestemd. Dat zou heel wat problemen uit de wereld helpen en ook heel wat discussies, die we ook op het Vlaamse niveau voeren.

De bilaterale samenwerking kan een belangrijke troef zijn om tot Europese afspraken te komen. Vandaar dat er al geruime tijd overleg is tussen Vlaanderen en Nordrhein-Westfalen, zowel op ministerieel als op administratief niveau. De samenwerkingsovereenkomst bestaat al sinds 1991. Ook met de collega's van Nederland is er regelmatig overleg. Ook in Benelux-verband vinden er regelmatig seminars plaats waarbij de administraties hun beleid en maatregelen aan elkaar voorstellen en bespreken.

Rond fijn stof was er in 2007 een belangrijke samenwerking met Nederland, Duitsland en Frankrijk. Er werd toen ook een grote conferentie georganiseerd onder de welluidende titel 'DustConf'. Maatregelen gericht tot alle sectoren komen bij die samenwerking aan bod. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan initiatieven die zich richten tot steden en gemeenten met betrekking tot huishoudelijke stookinstallaties, diffuse emissies en havens.

In Nordrhein-Westfalen heb ik de voorbije zomer een uitgebreide ontmoeting gehad met minister Uhlenberg. Hij is zeer geïnteresseerd in onze aanpak van zware



metalen bij industriële organisaties via ons vergunningenbeleid.

Die vorm van samenwerking is bijzonder inspirerend. Zo ging bijvoorbeeld een uitgebreide rondetafel vooraf aan de zeer recente subsidie van de roetfilters voor vracht- en personenwagens, vooraleer daarover een voorstel aan de Vlaamse Regering over te maken. Op die rondetafel waren de administraties uit Nederland en Duitsland, waar al dergelijke roetfilterpremies bestaan, aanwezig. Zij wezen op de pijnpunten bij hun subsidies, de moeilijkheden die zich daarbij voordoen en de voorstellen die zij hebben geformuleerd om een en ander te vereenvoudigen. Wij hebben dit overgenomen.

Ook ben ik geïnteresseerd in de ervaringen die worden opgebouwd met emissiearme zones, waarbij vervuilende voertuigen uit stedelijke centra worden geweerd. In februari 2009 zal er trouwens een Benelux-workshop over dit thema plaatsvinden, waaraan ook Nordrhein-Westfalen zal deelnemen.

Ook rond smogalarm is er samenwerking, vooral dan informatie-uitwisseling. Bij smogalarm worden de provincies van Nederland die aan Vlaanderen grenzen, op de hoogte gesteld. Ook vanuit Nordrhein-Westfalen is er interesse voor onze communicatie over het smogalarm. Het is mijn bedoeling daar met mijn collega Uhlenberg nog afspraken over te maken. Dit wil niet noodzakelijk zeggen dat ze dezelfde maatregelen zullen nemen. Iedereen wil immers zijn eigen accenten leggen. We moeten daarvoor respect hebben, maar een aantal goede dingen kan wederzijds worden overgenomen. Het Ruhrgebied maakt deel uit van de deelstaat Nordrhein-Westfalen en wordt dus al meegenomen in het bilaterale overleg.

Het proefproject 'effectgericht meten' werd uitgevoerd om de toepasbaarheid van effectgerichte metingen voor de beoordeling van de luchtkwaliteit in Vlaanderen te evalueren. Een effectgerichte meetstrategie komt tegemoet aan de beperking van het aantal gemeten polluenten en het ontbreken van informatie over gezamenlijke toxicologische activiteit in het huidige luchtkwaliteitsmeetnet door de integratie van chemische analyses met in vitro toxiciteitstesten.

Een eerste deel van het project was gericht op de ontwikkeling van een methodologie voor monsterbehandeling, het uitvoeren van testen op luchtstalen en het afstemmen van metingen op bestaande meetnetten. In het tweede deel werd een meetcampagne gedurende één jaar opgestart, waarin het effect van de locatie, tijdstrends en klimatologische omstandigheden wordt onderzocht op drie meetplaatsen met verschillende aard van luchtvervuiling. De omstandigheden waarin een bepaalde meting wordt uitgevoerd, is niet onbelangrijk. De drie plaatsen zijn: een industriële site in Zelzate, een stedelijke site in Borgerhout en een landelijke site in Aarschot.

Het toxicologische profiel met diverse eindpunten – onder andere in vitro testen op mutageen, hormoonverstorend en inflammatoir karakter –, gemeten voor elk van de stalen per locatie en per tijdstip, werd in kaart gebracht. De resultaten toonden aan dat de gebruikte batterij van testen inderdaad vervuilde luchtstalen kan onderscheiden van minder vervuilde. Het mutageen, hormoonverstorend en inflammatoir karakter van de luchtstalen varieerde afhankelijk van locatie en tijd. Daarnaast werden seizoensverschillen waargenomen bij alle testen en werden correlaties aangetoond tussen biologische eindpunten en meteorologische parameters zoals windrichting en omgevingstemperatuur. Hieruit kon worden besloten dat de herkomst van de stalen, de periode van de monsternamen en de meteorologische condities, de toxicologische respons van bemonsterde luchtstalen effectief bleken te beïnvloeden. Het toxicologisch effect wordt dus door externe factoren beïnvloed.

Uit een eerste analyse van de resultaten bleek tevens dat er relaties kunnen worden gevonden tussen enerzijds de totale hoeveelheid zwevend stof en de polluenten op dit stof en anderzijds de gemeten eindpunten. Momenteel wordt een meer uitgebreide statistische verwerking van de data uitgevoerd om de relaties tussen fijn stof, de belading van dit stof – ze zijn bijvoorbeeld verontreinigd met metalen – en de gemeten eindpunten uit deze studie goed in kaart te brengen.

Samenvattend kan worden gesteld dat het slechts in beperkte mate mogelijk was om de waargenomen toxicologische effecten eenvoudig te verklaren door de aanwezigheid van de componenten die werden gemeten. Het is algemeen aanvaard dat de klassieke chemische analyses binnen het meetnet lucht de bekende luchtpolluenten op een gevoelige en accurate wijze detecteren. De beperking ligt echter in het aantal gemeten polluenten en het ontbreken van informatie over de gezamenlijke toxicologische activiteit van bekende en niet-geïdentificeerde stoffen. Een effectgerichte meetstrategie, zoals beschreven in dit project, komt hieraan tegemoet door integratie van chemische analyse met in vitro toxiciteitstesten, representatief voor specifieke werkingsmechanismen van stoffen.

Om de bruikbaarheid van een effectgericht meetnet, in afstemming met bestaande meetnetten, verder te onderzoeken, is een bijkomend onderzoek gepland in het kader van Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek Leefmilieu 2009 (TWOL). Dit onderzoek zal worden afgestemd op de huidige humane biomonitoringcampagne van het Steunpunt Milieu en Gezondheid, en dit meer bepaald op het geplande hotspotonderzoek. Deze studie zal worden uitgevoerd in overleg met de betrokken partners, zoals de Vlaamse Milieumaatschappij en het Steunpunt Milieu en Gezondheid. Op basis van deze en de vorige twee studies in verband met effectgericht meten, zal de mogelijkheid om effectgerichte

metingen in luchtstalen op systematische wijze in het milieubeleid te integreren, worden geëvalueerd.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. We weten allemaal dat milieubeleid niet altijd eenvoudig is, omdat verontreiniging nu eenmaal niet stopt aan de lands- of gewestgrenzen.

Het is dan ook noodzakelijk dat Europa verder initiatieven neemt om de hoeveelheid fijn stof in de lucht te beperken. Maatregelen waarbij de autoconstructeurs worden aangemoedigd om de meest milieuvriendelijke voertuigen te ontwikkelen, zijn zeker belangrijk. Uit uw antwoord blijkt ook dat Europa niet altijd op een eenduidige manier werkt.

Mevrouw de minister, ik las deze week nog in een artikel dat de luchtkwaliteit in Vlaanderen er toch op vooruit gaat. Dat wil zeggen dat we goed bezig zijn, maar dat we verder moeten blijven werken op de ingeslagen weg. Ik denk dat het Steunpunt Milieu en Gezondheid ons bijzonder kan blijven helpen om de toxiciteit te achterhalen. We moeten dat zeker blijven opvolgen. Ik wil toch een oproep doen om verder te investeren in milieu en technologie, want dat wordt wel eens vergeten, en dat vind ik jammer.

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, ik heb nog een opmerking over de bilaterale samenwerking die in samenwerkingsovereenkomsten wordt gegoten. Internationaal, maar zelfs nationaal is er een probleem. In de relatie Vlaanderen-Wallonië, maar ook in de relatie Vlaanderen-Wallonië-Nederland of Vlaanderen-Wallonië-Nederland-Ruhrgebied is de handhaving en de afdwingbaarheid het probleem.

Ik verwijs naar het vliegveld van Bierset. Er is een samenwerkingsovereenkomst tussen Nederland, Wallonië en Vlaanderen inzake milieueffectrapportering. Op een aantal terreinen werkt dat zeer goed, maar als men geen gevolg geeft aan wat in de samenwerkingsovereenkomst staat, zijn we afhankelijk van de goodwill en soms 'vrijblijvendheid' aan de andere kant van de grens.

Ik woon al jaren in een grensstreek en er is toch forse vooruitgang geboekt, bijvoorbeeld van Nederland, maar ook van Wallonië, om meer gegevens uit te wisselen. Informatie is eigenlijk de eerste voorwaarde om tot goede afspraken te komen.

De zwakte van het verhaal, zoals u indertijd ook hebt toegegeven – maar u bent jurist, dus u kunt dat veel beter formuleren dan ik – is dat de samenwerkingsovereenkomsten eigenlijk een beetje te vrijblijvend zijn.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Ik wil die laatste opmerking nog even benadrukken. De bilaterale samenwerking is natuurlijk te vrijblijvend, maar dat komt door het ontbreken van een kader op een hoger niveau. Als Europa geen afdoende maatregelen oplegt, is het heel moeilijk om gewesten onderling te doen samenwerken en concrete afspraken te maken. Dat valt inderdaad te betreuren.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---



