

# VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C42 – LEE6**

zittingsjaar 2009-2010

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening  
en Onroerend Erfgoed

van 27 oktober 2009

## INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de achteruitgang van de selectieve inzameling van luierafval 3

Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de terminal voor lagekostenmaatschappijen in Zaventem 6

■

**Voorzitter: de heer Bart Martens**

**Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de achteruitgang van de selectieve inzameling van luieraafval**

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

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, in de voorbije legislatuur was de verwerking van luieraafval meermaals het onderwerp van een debat. Ons voorstel van resolutie van 12 oktober 2005 over de vraag naar een selectief inzamelsysteem werd ook door de meerderheid goed bevonden en op 20 oktober 2005 werd het door de meerderheid overgenomen.

Er is intussen al heel wat gebeurd, maar er is nog altijd geen concrete oplossing voor het selectief inzamelen van luieraafval en het verwerken van dit afval in plaats van het te verbranden.

Volgens de laatste cijfergegevens zou de afvalberg niet meer uit 8 percent luieraafval en incontinentiemateriaal bestaan, maar uit 10 percent. Dat is niet weinig. Een selectief afvalverwerkingsysteem en inzamelsysteem zou heel wat afvalverbranding kunnen uitsluiten.

Een techniek om het afval te verwerken, heb ik in Nederland gevonden bij de firma Knowaste. Jammer genoeg is die firma om onbekende redenen overkop gegaan. Dit was geen reden om onze visie op selectieve inzameling overboord te gooien. We vroegen ons af waarom zo'n initiatief in Vlaanderen niet mogelijk was.

Op 5 maart 2009 antwoordde toenmalig minister Crevits op mijn interpellatie dat een evaluatieonderzoek heeft aangetoond dat selectieve inzameling van luieraafval slechts rendabel is als het afval verwerkt wordt volgens een aangepaste Knowaste-technologie. Mevrouw Crevits zei toen dat twee bedrijven hiervoor interesse hadden getoond. Ik dacht dat er dan in Vlaanderen ook wel een geweldige vooruitgang kon worden geboekt op het gebied van luierinzameling en luierverwerking. Intussen werd er door minister Crevits een nieuwe opdracht uitgeschreven en nieuwe studies besteld. De studie van de Universiteit Gent had als conclusie dat selectieve inzameling van luieraafval steeds duurder is dan het basisscenario. De resultaten van deze studie zouden echter, volgens de minister, de bedrijven opnieuw moeten aanzetten om plannen te ontwikkelen voor recyclage waarbij de verwerkingsmethode ecologisch beter scoort dan het basisscenario.

Verschillende gemeenten zijn intussen gestart met een selectief inzamelsysteem. Er waren een aantal pilootgemeenten. Uit een persbericht van vorige week blijkt nu dat de stad Antwerpen de luiers niet meer selectief zal inzamelen. De stad Antwerpen maakt deel uit van de Intercommunale Grondbeleid en Expansie Antwerpen (IGEAN) die verantwoordelijk is voor huisvuilverwijdering en -verwerking in het hele arrondissement Antwerpen. IGEAN had samen met de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) een proefproject waarbij in de stad Antwerpen wegwerpluiers selectief werden ingezameld samen met het groente-, fruit- en tuinafval (gft) voor compostering.

Uit een tweede studie van OVAM blijkt echter dat de selectieve inzameling van wegwerpluiers wel verantwoord is, maar dat het resultaat te negatief is waardoor IGEAN in zijn strategische nota voor 2010 stelt dat de selectieve inzameling van wegwerpluiers moet worden stopgezet omwille van de verandering in de samenstelling van de luiers of incontinentiemateriaal. De kwaliteit van het compost kon niet meer gegarandeerd worden.

De vraag die we ons dan ook moeten stellen, is of de selectieve inzameling en verwerking van luieraafval die momenteel in Antwerpen wordt beëindigd, in heel Vlaanderen ten einde loopt, waardoor opnieuw de te verbranden hoeveelheid afval groter wordt.

Mevrouw de minister, op welke manier geeft u opvolging aan de studies die door OVAM werden gevoerd in samenwerking met de Universiteit Gent? Zult u de gemeenten die nog

selectief luierafval willen inzamelen, verder ondersteunen? Zijn er momenteel nog onderhandelingen bezig in de opstart naar een verwerkingsinstallatie volgens het Knowaste-principe? Toenmalig minister Crevits zei dat er twee bedrijven interesse hadden. Zijn die bedrijven nog aanwezig en hebben ze nog interesse? Bent u bereid in overleg te gaan met de federale minister verantwoordelijk voor productenbeleid, gelet op de problemen bij de verwerking van luierafval? Of meent u dat compostering van luiers niet langer aangeraden is en dat er moet worden gezocht naar verwerking volgens het Knowaste-principe?

**De heer Bart Martens:** Mevrouw de minister, mevrouw Van den Eynde vraagt naar een eventueel overleg met de federale overheid om na te gaan in hoever productnormen kunnen worden aangepast met het oog op recycleerbaarheid en composteerbaarheid. Ik vraag me af in hoever we ook geen aanvaardingsplicht zouden kunnen overwegen, net zoals we dat doen voor elektrische en elektronische apparaten, autowrakken, autobanden enzovoort. Je zou binnen het uitvoeringsbesluit Vlaams reglement inzake afvalvoorkoming en -beheer (VLAREA) normen kunnen opleggen op het vlak van het percentage nuttige toepassing, het percentage recyclage enzovoort, zodat ook de producenten via het Vlaams instrument van een aanvaardingsplicht worden geresponsabiliseerd en al bij het design van hun product rekening gaan houden met de composteerbaarheid of recycleerbaarheid.

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

**Minister Joke Schauvliege:** Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de resultaten van de studie, die door OVAM werd uitgevoerd in samenwerking met de Universiteit Gent, zijn opgenomen in een beleidstekst over de selectieve luierinzameling. Dit document is in april 2009 door OVAM overgemaakt aan alle Vlaamse gemeenten.

Zolang niet kan worden gegarandeerd dat het ingezamelde luierafval wordt gerecycleerd, is het weinig zinvol om gemeenten actief te stimuleren om luierafval selectief in te zamelen. De gemeenten die hiermee reeds gestart waren, mogen deze aparte inzameling van luierafval blijven organiseren.

Twee bedrijven hebben hun plannen kenbaar gemaakt om een nieuwe installatie te bouwen die werkt op basis van een aangepaste Knowaste-technologie voor de recyclage van luierafval. Een concrete vergunningsaanvraag werd nog niet ingediend.

De wegwerpluiers bevatten vandaag minder papierpulp en meer superabsorberende polymeren. Hierdoor wordt vergisting en compostering van luierafval economisch en milieuhygiënisch zeer moeilijk haalbaar. Het is in principe mogelijk de samenstelling van de luiers te veranderen zodat het opnieuw interessanter wordt om deze samen met het gft in te zamelen en te verwerken, maar dit zou wel de absorberende eigenschappen van de luiers verminderen. Bovendien moeten we er ook rekening mee houden dat de productie van wegwerpluiers op Europese schaal georganiseerd is. Productnormering kan dus best op Europees niveau gebeuren.

Voor een aanvaardingsplicht is er ook weer het probleem van de kwaliteit. Luiers verbeteren, de absorptie verbetert. Als we producenten verplichten om de luiers terug te nemen en de samenstelling te veranderen, dan vrees ik dat dit misschien ten koste gaat van de kwaliteit. We moeten nagaan of dit technisch haalbaar is. Ik twijfel er aan, maar ik wil het wel eens laten onderzoeken.

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

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw de minister, dit is een kort antwoord en ik ben ontgoocheld, want ik heb het gevoel dat we heel de discussie die we al enkele jaren voeren en waarvan iedereen overtuigd was dat er een goed voorstel in zat, met het badwater weggooien. Tien procent van de restafvalberg – dat is niet min – bestaat uit luiers en incontinentiemateriaal. U zegt dat u de studie hebt overgemaakt aan de gemeenten, maar wat doet u ermee? Ik denk dat de gemeenten daar niet veel mee zijn. U geeft het signaal: stop ermee, ik

heb geen oplossing, we zien het niet meer zitten. Dat is geen voorbeeld voor een Vlaamse overheid

Ik begrijp dat u de gemeenten niet wilt stimuleren, maar u mag toch actief meewerken aan een oplossing voor het selectief inzamelen en verwerken van dat luieraafval. Dat doet u niet. Hebt u contact met die twee firma's? Wat zijn de struikelblokken waarom ze niet kunnen overgaan tot de installatie van zulke verwerkingstechnieken? Ik heb het gevoel dat we heel de luieraafvalproblematiek op een draffie afhandelen en opzijshuiven. We hebben nu andere dingen aan ons hoofd.

Inzake de compostering steun ik het voorstel van de heer Martens. De technologie staat niet stil. Waarom kan men niet verder zoeken naar goede absorbeerbare materialen die ook composteerbaar zijn? Ik ben geen wetenschapper, maar als we die opdracht geven aan de wetenschap en als we dat kunnen vastleggen in productnormen of een aanvaardingsplicht, dan zal de technologie er wel komen. Dan zal de industrie werken aan een oplossing.

Mevrouw de minister, met uw antwoord ben ik helemaal niet tevreden. U steunt veeleer de afvalverbrandingssector dan de recyclagesector.

**De heer Bart Martens:** Het is tegenstrijdig dat u stelt dat enerzijds de incontinentiematerialen zo snel veranderen dat ze niet meer composteerbaar zijn, en dat anderzijds twee bedrijven initiatieven zouden nemen en plannen hebben om aparte verwerkingsinstallaties voor dat soort materiaal op te zetten. Ik veronderstel dat dit met het oog is op een meer milieuvriendelijke verwerking dan het opstoken in de verbrandingsoven.

Als er initiatieven worden genomen en men kan aantonen dat de selectieve verwerking van dat materiaal betere milieuresultaten oplevert dan de klassieke verbranding met energierecuperatie, dan moeten we die kansen te baat nemen.

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

**Minister Joke Schauvliege:** Mevrouw Van den Eynde, u leidt verkeerde zaken af uit mijn antwoord. U zegt dat er niets gebeurt en dat we niets doen, integendeel. De samenstelling van de luiers is veranderd. Het composteren lukt niet, maar er is geen alternatief. Het moet dus worden verbrand. De kosten van selectieve inzameling zijn enorm hoog. Hoewel dat op containerparken dat dan nog meeval. Met deze situatie worden we vandaag geconfronteerd.

Ik zeg niet dat er niet verder wordt gezocht naar oplossingen, integendeel. OVAM is daar ook mee bezig. Uw suggestie en die van de heer Martens om het voorstel van de aanvaardingsplicht te onderzoeken neem ik ter harte. Ik ben geen expert, ik heb alleen de bedenking gemaakt dat het haalbaar moet zijn. Maar ik wil dat wel laten nagaan.

Het feit dat die twee geïnteresseerde bedrijven daar nog niet mee voortgaan, is omwille van de vraag of het wel rendabel is en of het op een milieuvriendelijke manier kan worden gerecycleerd. Ik zal u daar nog meer informatie over bezorgen. Over de productnormering hebben wij geen bevoegdheid, dat weet u. Of we met de aanvaardingsplicht iets kunnen doen, zal ik laten nagaan.

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

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw de minister, u zegt dat die twee bedrijven waarschijnlijk geen verdere plannen hebben ontwikkeld omdat ze niet weten of het rendabel is. Als het gaat om tien percent van de afvalberg, dan is dit een groot aanbod. Dan kan het misschien wel rendabel zijn. Ik vraag aan de Vlaamse overheid om daar actief aan mee te werken. Ik kan niet uit uw antwoord opmaken dat u daar ook actief aan werkt.

Over welke bedrijven gaat het? Hebt u al onderhandeld met die bedrijven? Ik denk het niet. Ik vraag u om een tandje bij te steken.

**De voorzitter:** De minister heeft ons extra informatie beloofd. Op basis van die informatie kunnen we zien hoe we hier desgevallend mee verder gaan.

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

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de terminal voor lagekostenmaatschappijen in Zaventem**

**De voorzitter:** Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

**Mevrouw Tine Eerlingen:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u weet dat Brussels Airport, de uitbater van de luchthaven van Zaventem, al enige tijd het voornemen heeft om een aparte pier aan te leggen voor budgetvliegers. Dit voornemen gaf aanleiding tot heel wat maatschappelijke commotie en debat in de commissie.

De laatste discussie daarover vond plaats tijdens de commissievergadering van 23 april 2009, na vragen van de heren Glorieux en Peumans. De nadruk lag daar onder meer op de vraag tot ontheffing van een project-milieueffectrapport (MER), die werd ingediend door Brussels Airport.

Toenmalig minister van Leefmilieu, minister Crevits, liet weten dat de MER-cel aan de hand van de toetsingscriteria die vermeld staan in bijlage II van het decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM), zal nagaan of de Brussels Airport Company (BAC) voldoende duidelijk en adequaat aantoont dat de bouw van een lagekostenpier op de luchthaven van Zaventem geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Men beslist dus niet met de natte vinger. De beslissing was op dat moment nog niet genomen en ze kon dus ook nog niet zeggen wat er was beslist.

Ondertussen is uit een persbericht van 9 september 2009 gebleken dat de heer Van Assche ontslagen is als chief executive officer van de Brussels Airport Company. Een dag later is bekendgemaakt dat de opening van de low cost terminal werd uitgesteld. Volgens het hierover verschenen persbericht is dit uitstel bedoeld om voor de opening verder overleg over de gereguleerde tarieven en de gebruiksvoorwaarden mogelijk te maken. In De Morgen van 17 september 2009 stond te lezen dat het kortgeding dat door de beroepsverenigingen Board of Airline Representatives Belgium (BAR Belgium), Airline Operators Committee (AOC) en Belgian Air Transport Association (BATA) was ingespannen om deze reden werd stopgezet.

Op de webstek van de dienst Mer is een databank te vinden met de lopende en de afgewerkte ontheffingsaanvragen. Tot voor kort stond de aanvraag van de BAC hier vermeld. Midden september 2009 is deze aanvraag uit de databank verdwenen.

Een lagekostenpier is enkel interessant indien voor de lagekostenmaatschappijen aparte tarieven gelden. De tarieven liggen tot 2011 vast. Pas dan kunnen ze opnieuw voor een periode van vijf jaar worden besproken. De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft in juni 2008 laten weten dat het, door het ontbreken van een reglementering voor de gedifferentieerde diensten, niet mogelijk was een advies uit te brengen. Tijdens een vergadering van de Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven heeft staatssecretaris Schouppe dan ook laten weten dat de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft besloten dat de nieuwe lagekostendiensten zonder wijziging van de reglementering voor de volgende reguleringsperiode niet aan de passagiers mogen worden aangeboden.

Om voor de vooropgestelde datum van start te kunnen gaan, moest een nieuw koninklijk besluit worden opgesteld. Staatssecretaris Schouppe heeft zich bereid getoond op deze vraag in te gaan. Ik citeer: “Volgens de Europese richtlijn moet uiterlijk in maart 2011 een gedifferentieerde tarifiering worden toegepast in alle luchthavens. Die tarieven moeten door de maatschappijen voor het seizoen gekend zijn. Als we vandaag dus geen beslissing nemen over de

gedifferentieerde tarifiering, zullen we het over een jaar moeten doen, en heeft Brussel intussen een handicap ten opzichte van de concurrentie van Schiphol, Düsseldorf, Keulen, Luxemburg en Parijs. Ik denk dat wij Brussels Airport moeten toelaten om net hetzelfde te doen als wat alle andere luchthavens mogen doen en om bijgevolg een gedifferentieerde tarifiering toe te passen.”

Dit antwoord van staatssecretaris Schoupe heeft onder meer betrekking op de richtlijn inzake luchthavengelden. Deze richtlijn is op 11 maart 2009 door het federale parlement goedgekeurd en moet tegen uiterlijk 15 maart 2011 worden omgezet. Op het eerste gezicht zijn op het niveau van de federale overheid geen verdere initiatieven genomen. Op 9 juli 2009 stond hierover in De Morgen het volgende te lezen: “Bronnen zeggen dat Schoupe aan het kernkabinet heeft voorgesteld om de luchthaven de kans te geven om gedifferentieerde tarieven toe te passen in functie van het type verkeer. Het voorstel kreeg echter geen steun en het punt wordt uitgesteld sine die.”

Mevrouw de minister, is de ontheffingsaanvraag ingetrokken of afgewezen? Indien ze is afgewezen, op welke gronden is dit dan gebeurd?

Hebben de Vlaamse Regering en de BAC overleg over deze terminal gevoerd? Zo ja, welke resultaten heeft dit overleg dan opgeleverd? Is enig overleg tussen de Vlaamse Regering en de BAC over deze terminal gepland?

Ik heb eveneens een paar vragen over de tarifieringswetgeving en over de Europese regelgeving. Is de Vlaamse Regering op de hoogte van de stand van zaken op het niveau van de federale regering? In welke mate is de Vlaamse Regering betrokken bij of op de hoogte gesteld van de omzetting van deze richtlijn? Zal de Vlaamse Regering dit, bijvoorbeeld, op de agenda van het Overlegcomité of van een interministeriële conferentie plaatsen?

Tot slot wil ik erop wijzen dat de heer Olbrechts, de gedeputeerde van Leefmilieu van de provincie Vlaams-Brabant, en vier burgemeesters van Vlaams-Brabantse gemeenten de minister om een globale plan-MER voor het luchthavenbeleid hebben gevraagd. In hun open brief aan de dienst Mer benadrukken de heer Olbrechts en de vier burgemeesters het belang en de dringende noodzaak van een globaal kader. Het opstellen van een plan-MER, waarin de bevoegde overheid een strategische milieueffectenbeoordeling maakt, moet hiervoor zorgen. Ze verklaren zich tevens bereid mee te werken aan het opstellen van een plan-MER.

Aangezien hun brief een oproep aan de volgende, ondertussen aangetreden, Vlaamse Regering vormt, zou ik de minister willen vragen hoe de Vlaamse Regering en de MER-cel hierop hebben gereageerd. Wat is in dit verband de stand van zaken? Op welk toekomstperspectief voor de luchthaven moet een dergelijke plan-MER desgevallend worden gebaseerd? Is een project-MER voor een lagekostenterminal in feite wel zinvol zolang er geen plan-MER is?

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

**Minister Joke Schauvliege:** Mijnheer de voorzitter, op 25 juni 2009 heeft de raadsman van de BAC de dienst Mer van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie per brief laten weten dat het stedenbouwkundig dossier voor de bouw van de lagekostenterminal op de Brussels Airport werd ingetrokken. Aangezien het ingediend gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de MER-plicht hierdoor zonder voorwerp was, heeft de dienst Mer de behandeling ervan stopgezet.

De exploitatie van de luchthaven en bijgevolg ook van een lagekostenterminal is in eerste instantie een zuiver federale bevoegdheid. Er heeft hierover dan ook geen overleg tussen de Vlaamse Regering en de luchthavenexploitanten plaatsgevonden. Dit neemt niet weg dat het Vlaamse Gewest natuurlijk betrokken is, zowel bij de stedenbouwkundige vergunning als bij de MER-procedure. Aangezien de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd ingetrokken, is hier niet verder op ingegaan. Ik verwijs verder naar het antwoord op uw eerste vraag. Een eventuele exploitatie van een lagekostenterminal kan dan ook enkel binnen de

bestaande vergunde infrastructuur en binnen de bestaande beperkingen die opgelegd werden in de milieuvergunning.

De bedoelde richtlijn van het Europees Parlement en de Raad is de richtlijn 2009/12/EG van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden. In punt 2 van artikel 1 is bepaald dat deze richtlijn van toepassing is op iedere luchthaven die zich bevindt op het grondgebied waarop het verdrag van toepassing is, die openstaat voor commercieel verkeer en die jaarlijks meer dan vijf miljoen passagiersbewegingen telt, en op de luchthaven met de meeste passagiersbewegingen in elke lidstaat. In België haalt momenteel enkel de luchthaven Brussel-Nationaal dit aantal passagiersbewegingen.

De federale overheid consulteerde de gewesten bij het tot stand komen van de EU-richtlijn. De richtlijn is nog niet omgezet in federale regelgeving. Deze omzetting is verplicht tegen uiterlijk 15 maart 2011. Dit dossier wordt vanuit Vlaanderen verder opgevolgd maar er is momenteel geen reden om de omzetting snel te agenderen op het Overlegcomité of op een interministeriële conferentie.

Wat het gemotiveerd verzoek betreft tot ontheffing van de MER-plicht, heeft de dienst MER advies gevraagd aan verschillende instanties onder meer aan de provincie Vlaams-Brabant. De brief van 8 mei 2009 waar u het in uw vraag over hebt, betreft het advies van deze provincie in het kader van het ontheffingsverzoek. Aangezien de ontheffingsprocedure werd stopgezet, is de dienst MER dan ook niet verder ingegaan op dit advies.

U vraagt of, zoals voorgesteld door de provincie, een globaal plan-MER over het luchthavenbeleid van de luchthaven Brussel-Nationaal moet worden opgemaakt. Vandaag is er geen plan in functie waarvan een plan-MER kan worden opgemaakt. Het is vandaag dus voorbarig om een plan-MER op te maken.

In het kader van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de bouw van een lagekosteterminal is de project-MER-regelgeving, zoals bepaald in titel IV, hoofdstuk III van het DABM en zijn uitvoeringsbesluit – het project-MER-besluit van 10 december 2004 – van toepassing. Het al dan niet vooraf opstellen van een plan-MER voor een plan is hierbij irrelevant.

Conform rubriek 8 van bijlage I van het project-MER-besluit is de aanleg van een vliegveld met een start- en landingsbaan van minstens 2100 meter van rechtswege project-MER-plichtig. Met andere woorden, voor de bouw van een nieuw vliegveld met een start- en landingsbaan van 2100 meter moet een project-MER worden opgesteld, zonder ontheffingsmogelijkheid.

In rubriek 13 van bijlage II van het project-MER-besluit wordt bepaald dat wijzigingen of uitbreidingen van bestaande projecten van bijlagen I en II onderworpen zijn aan de projectmilieueffectenrapportage.

De bouw van een lagekostenpier is een dergelijke wijziging van een bestaand bijlage I-project, namelijk een vliegveld met een start- en landingsbaan van minstens 2100 meter, in de zin van rubriek 13 van bijlage II van het project-MER-besluit. Met andere woorden, uit de samenlezing van rubriek 8 van bijlage I en rubriek 13 uit bijlage II van het project-MER-besluit volgt dat op de voorgenomen bouw van een lagekostenpier de projectmilieueffectenrapportage van toepassing is die geldt voor bijlage II-projecten. De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de bouw van de lowcostterminal voor de luchthaven Brussel-Nationaal werd echter ingetrokken, zodat in casu ook geen procedures inzake de projectmilieueffectrapportage worden gevoerd.

**De voorzitter:** Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

**Mevrouw Tine Eerlingen:** Mevrouw de minister, ik mis in uw antwoord het aspect van een globaal kader. De burgemeesters vragen ook naar een globaal kader waarbinnen een MER-beoordeling voor de luchthaven wordt gemaakt. Het zou niet slecht zijn om in de globale



Belgische context te bekijken welke richting we uit willen met de luchthaven van Zaventem. Zou het bijvoorbeeld niet beter zijn om in Charleroi de lagekostenterminal uit te breiden? Men moet een visie hebben op deze luchthaven en die niet enkel laten afhangen van BAC.

**Minister Joke Schauvliege:** U vraagt of een eventuele aanvraag voor een lagekostenterminal kan doorgaan. Zolang wij echter geen aanvraag krijgen, kunnen we geen milieueffectenrapportage opstarten. Alles wat de luchthavens betreft, behoort tot de federale bevoegdheid. Wanneer wij een aanvraag ontvangen, zullen we de milieueffecten onderzoeken. Wanneer er opnieuw een aanvraag komt, dan is die onderworpen aan de MER-verplichting. Het is moeilijk een simulatie te maken van alle eventuele aanvragen en daarvan een milieueffectenrapportage op te maken. Dat lijkt me een brug te ver.

Wanneer er stedenbouwkundige plannen worden opgemaakt, dan is daar ook een milieueffectenrapportage aan gekoppeld. Bij een ruimtelijke verankering moeten de milieueffecten worden opgenomen in de planning.

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

■