

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 309  
van **JAN PEUMANS**  
datum: 12 februari 2018

---

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**  
VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

---

*Uitbreiding luchthaven Zaventem - Milieueffectenrapport (MER)*

In antwoord op de vraag om uitleg van Bart Nevens over de impact van de meest recente uitbreidingsscenario's van Brussels Airport Company (BAC), antwoordde de minister op dinsdag 6 februari in de commissie Leefmilieu het volgende:

"De plannen, als die er zouden zijn, moeten uiteraard passen binnen het huidige planologische kader. Als dat niet zo is, kan er ook geen sprake zijn van een vergunning, tenzij er een nieuw planningsinitiatief zou worden genomen. Als er een opmaak zou zijn van een nieuw plan, dan zou er ook een nieuwe milieueffectrapportage (m.e.r.) moeten gebeuren. Dan zullen ook alle alternatieven moeten worden bekeken en zal er moeten worden opgeleid waar er welke milieu-impact is."

En verder:

"Bij die MER wordt natuurlijk ook de leefkwaliteit en de volksgezondheid van de omwonenden meegenomen als een van de belangrijke randvoorwaarden op basis waarvan eventueel, als dit zo zou zijn, zou moeten worden beslist."

Ten slotte stelde de minister:

"Voor mij is het cruciaal dat ik zal waken over de leefkwaliteit, de leefomgeving, het leefmilieu, het fijn stof, de CO<sub>2</sub>, de geluidshinder, de ruimtelijke inplanting en alles wat erbij komt kijken."

1. In hoeverre zal, bij het neerleggen van uitbreidingsplannen door de luchthaven, een milieueffectenrapport op niveau van het Vlaamse Gewest de luchthaven verplichten om ook de geluidshinder door overvliegend luchtverkeer in kaart te brengen? Is de Vlaamse regelgeving immers niet slechts bevoegd voor de hinder op de grond, zoals grondlawaaï, hinder door de werken en andere? In andere milieueffectenrapporten in het verleden heeft de luchthaven zich steeds beperkt tot de hinder op de grond.
2. Moet in het geval van mogelijke uitbreidingsplannen een milieueffectenrapport ook worden opgemaakt in opdracht van de federale overheid, bevoegd voor het vliegtuigverkeer in de lucht? Ik verwijs hierbij naar onder andere de uitspraak van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg van 19 juli 2017, die federaal minister van Mobiliteit Bellot opdracht gaf een MER te laten opmaken.

**ANTWOORD**

op vraag nr. 309 van 12 februari 2018

van **JAN PEUMANS**

---

1. In een milieueffectrapport (MER) is het de bedoeling dat alle relevante milieueffecten van een voorgenomen plan of project in kaart worden gebracht, ongeacht de bevoegdheid van de overheid die over het plan of project zal beslissen. Conform het verdrag van Espoo worden de procedures voor de opmaak van MER's, waarbij verondersteld wordt dat er aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden in een ander gewest of een andere lidstaat, gemeld aan het betreffende gewest of aan die lidstaat. Op die manier kan er op toegezien worden dat alle effecten, dus ook deze buiten het Vlaamse grondgebied, op een goede manier in beeld komen.
2. In Vlaanderen spreekt de wetgeving zich uit over de verplichting tot milieueffectenonderzoek voor plannen van Vlaamse overheidsinstanties en voor projecten waarvoor vergunningen afgeleverd worden door Vlaamse instanties. De Vlaamse wetgeving legt geen verplichtingen op om afzonderlijk een milieueffectrapport op te stellen voor beslissingen van andere overheden.