

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

23 juni 2005

# HANDELINGEN

## COMMISSIEVERGADERING

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

Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het ontpolderingsproject Hedwigepolder

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de grensoverschrijdende milieuproblematiek met betrekking tot Meprec Moeskroen

Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de vereenvoudiging van de milieuwetgeving

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de milieuvergunning van BIAC



## Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed

Donderdag 23 juni 2005

### Waarnemend voorzitter: de heer Jos Bex

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.00 uur.*

### Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het ontpolderingsproject Hedwigepolder

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Lachaert tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het ontpolderingsproject Hedwigepolder.

De heer Lachaert heeft het woord.

**De heer Patrick Lachaert:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de ontpoldering van de Hedwigepolder. Hedwige blijkt een adellijke dame te zijn van een hertog, de heer Engelbert Marie van Arenberg, die in 1901 de plannen heeft ontvouwd om een polder in te dijken. Op 21 juli 1904 is de polder ingehuldigd. Naar het schijnt, hebben er 800 mensen aan gewerkt. De polder dankt zijn naam aan zijn vrouw.

Enige tijd geleden werd een overeenkomst bereikt rond het verder verdiepen van de Schelde om de bereikbaarheid van de haven van Antwerpen te verhogen. In het raam van deze werken werd een begeleidingsplan opgemaakt om onder meer de nadelige invloed ervan op de natuur te compenseren. Een van deze maatregelen bestaat erin de Hedwigepolder te ontpolderen. Alhoewel deze voor het grootste deel op Nederlands grondgebied gelegen is, is er toch ook nog een deel dat zich in Vlaanderen bevindt.

Het betrokken gebied van 325 hectare is op dit ogenblik agrarisch, landschappelijk en qua natuur waardevol. Het is een bufferzone tussen het Verdrongen Land van Saeftinghe en de gewone landbouwzones, en wordt doorsneden door vele wandel- en fietspaden. Bovendien wordt in de speciale uitvoeringsafpraak voor dit project gesteld dat Vlaanderen de verlegging van de Deltadijk en de estuariene natuurinrichting uitvoert. Vlaanderen zou bovendien de grondverwerving financieren die plaatsvindt volgens de werkwijze die in Nederland bij het natuurontwikkelingsprogramma wordt gevolgd.

Er blijken twijfels te zijn over de noodzakelijkheid van dit project. Zo zou tijdens de baggeractiviteiten voor de derde verdieping geen natuur verloren gaan, doch waarschijnlijk eerder nieuwe natuur worden gecreëerd. Ook voor de veiligheid zou de ontpoldering van dit gebied overbodig zijn: de waterbergingscapaciteit is beperkt. De polder is gelegen op een plaats waar de benodigde bijkomende waterbergingscapaciteit het kleinst is, en het beoogde effect wordt door de verhoogde verzanding aan de binnenzijde van de Scheldemean- der tenietgedaan.

Uit een brief van 11 maart 2005 van de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Peijs, aan de voorzitter van de Tweede Kamer van de Staten-Generaal blijkt dat 'voor wat Nederland betreft er nog geen sprake is van concrete beleidsbeslissingen. De juridische binding wordt op dit ogenblik nog niet beoogd. Daarvoor is dit stadium van besluitvorming ook niet geëigend. Aan Nederlandse kant zullen ondergetekenden – daarmee bedoelt ze zichzelf, minister Veerman en staatssecretaris Schultz van Haegen – daarvoor zorg dragen in nauw overleg

**Lachaert**

met de bestuurders in de regio, in het bijzonder de provincie Zeeland.' Er is dus aan Nederlandse kant nog geen beleidsbeslissing aangaande de natuurcompensatie.

Ik wil ook een brief aanhalen van de gemeenteraad van Hulst, een bekende gemeente in Zeeland, die aan België grenst. Ik citeer: 'Betreffende dit onderdeel van het kabinetsvoorstel van uw Kamer namens de voltallige gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hulst de volgende opmerkingen mee te geven in verband met de ontpoldering van de Hedwige-Prosperpolder (...) te besluiten om deze niet te ontpolderen.' Op lokaal vlak ligt de ontpoldering in Nederland blijkbaar niet eenvoudig, net zo min als in Vlaanderen. Er stellen zich problemen voor de eigenaars en de landbouwers in dat gebied. Er wordt me gezegd dat er nog tien landbouwers actief zijn. Bovendien is het recreatief ook een erg waardevol gebied, waar veel gefietst en gewandeld wordt. Het zou ook een waardevol gebied zijn op het vlak van de natuur.

Ik heb een mooie studie bij van 22 april 2005 over deze polder die ik u zal meegeven. Er wordt een evaluatie gemaakt van de geplande maatregelen naar aanleiding van de verdieping van de Westerschelde.

Mijnheer de minister, waarom wordt dit project noodzakelijk geacht als compensatiemaatregel in het kader van het natuurbeleid, wanneer de Nederlandse minister daar niet om vraagt? Waarom wordt gekozen voor dit klein stuk polder dat nu reeds een voor de natuur waardevol terrein is en waarvan het nut van de ontpoldering voor zowel voor de natuur als de veiligheid erg klein is? Hoe zal de verdere besluitvorming en de inspraak rond dit dossier qua methodiek en timing verlopen? Werden de voor de natuur nadelige gevolgen van het uitbaggeren van de Schelde reeds onderzocht? Zo ja, wat was daarvan het resultaat? Zo neen, zal dit dan nog gebeuren?

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

**De heer Jos De Meyer:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me aan bij deze belangrijke vraag van de voorzitter van de commissie voor Leefmilieu. Deze vraag geeft niet

alleen uiting aan zijn bezorgdheid, maar ook aan de mijne. Wat geldig is voor de Hedwige-Prosperpolder, geldt minstens even sterk voor de Prosperpolder. Het verschil tussen beide polders is dat de eerste voornamelijk op Nederlands grondgebied gelegen is en de tweede op Vlaams grondgebied. Het klopt dat er door de verdieping van de Westerschelde geen natuur verloren gaat. De ontpolderingen zullen ook geen groot effect hebben op de veiligheid. Dit dossier is voorbereid door paars-groen, samen met Nederland in het kader van grensoverschrijdende projecten, maar desalniettemin blijf ik er vragen bij hebben.

Ik wil u volgende raad geven. Indien de Vlaamse Regering zou beslissen om het project wel te laten doorgaan, moet u er zeker voor zorgen dat het project dat hoofdzakelijk wordt gerealiseerd met Vlaamse gelden, zeker en vast meetelt voor de noodzakelijke compensaties voor de havenuitbreiding. Op die manier zorgt u ervoor dat we geen tweemaal betalen voor compenserende maatregelen.

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

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil een kleine nuance aanbrenge bij de eerste vraag van de heer Lachaert. Het debat over de ontpoldering van de Hedwige-Prosperpolder moet niet alleen bekeken worden in functie van compensaties. Als we de instandhoudingsdoelstellingen in het kader van de habitatrictlijn willen realiseren, dan moet er meer ruimte worden gegeven aan de rivier.

Het MER over de uitdieping stelt trouwens dat er geen significante effecten zullen zijn indien de rivier meer ruimte krijgt.

Ten tijde van het debat over de uitdieping van de Schelde is gezegd dat de universiteit van Antwerpen een rapport zou maken over de instandhoudingsdoelstellingen. Wat is de stand van zaken daaromtrent? Als dat af is, wat zijn dan de conclusies?

Onlangs hebt u in het kader van het Scheldeweekend gezegd dat u een aanzienlijk budget vrijmaakt over verschillende jaren voor zowel de realisatie van een aantal werken als voor natuur. U plakte daar 200 miljoen euro op, waarvan 150 miljoen euro voor openbare werken en 50 miljoen euro

## Daems

voor natuur. Er zijn ook flankerende maatregelen nodig voor de landbouw. Zijn die opgenomen in dat totaalbudget van 200 miljoen euro of behoort dit tot de bevoegdheid van de minister-president?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, mijnheer Daems, deze laatste vraag moet u stellen aan de minister van Landbouw. Ik heb gesproken over mijn bevoegdheden en niet over de zijne.

Mijnheer Lachaert, ik zal uw vragen beantwoorden in omgekeerde volgorde. De technische aspecten voor het uitbaggeren van de Schelde maken voorwerp uit van verder onderzoek in het kader van een grensoverschrijdend project-MER. De resultaten van dit onderzoek worden ongeveer een jaar later verwacht.

Dan was er nog een vraag over de verdere besluitvorming en inspraak. Het opstarten van de formele procedure voor de realisatie van het intergetijdengebied Hedwigepolder-Prosperpolder wordt momenteel voorbereid via het Interreg III B-project Floodscape, een door Europa gesubsidieerd project. Uiteraard zal zowel een GRUP als een project-MER worden opgestart. De project-MER zal grensoverschrijdend zijn en moet voldoen aan de Vlaamse en Nederlandse procedures. Het is de bedoeling om het GRUP definitief te laten vaststellen tegen maart 2007, zodat tegen ten laatste oktober 2007 de nodige vergunningen kunnen worden afgeleverd. In Nederland is de provincie Zeeland belast met de regie van de natuurontwikkelingsprojecten. Dit moet allemaal passen in de langetermijnvisie Schelde-estuarium.

Tot op heden zijn er met de provincie Zeeland wel nog geen formele besprekingen gevoerd. De provincie wil hiermee wachten tot de goedkeuring van de bestuursovereenkomst tussen de Nederlandse rijksoverheid en de provincie.

In het kader van de ProSes-werkgroep en de natuurdoelstellingen die worden vooropgesteld voor de Schelde, wordt bijzondere aandacht geschonken aan de estuariene natuur die Europees gezien fel in de verdrukking zit. Vanuit de zorg naar biodiversiteit kan aan deze natuur een

meerwaarde worden verleend. De beide regeringen van Nederland en Vlaanderen hebben in het kader van het memorandum, de ontwikkelingschets goedgekeurd. Daarbij werd de Hedwigepolder aangegeven als een gebied dat in aanmerking komt om om te zetten in estuariene natuur. De ligging van de Hedwigepolder in de nabijheid van de zone waar met het oog op de toegang tot het Deurganckdok een verruiming van de rivier noodzakelijk is, maakt dat die zone geschikt is als compensatie voor het verlies aan estuarien milieu. Ik weet zeer goed dat ontpoldering emotioneel moeilijk ligt, zowel hier als in Nederland. We moeten bekijken hoe we tijdens de volgende maanden en jaren het akkoord en de drie pijlers kunnen realiseren zonder domme dingen te doen en zonder bijkomende moeilijkheden te creëren. We zijn ons daar ten volle van bewust, zowel in Vlaanderen als in Nederland. Er zijn akkoorden gesloten waaraan lang is gewerkt en we zullen met veel gezond verstand een en ander moeten invullen.

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

**De heer Patrick Lachaert:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. We moeten dit in de gaten houden tijdens het bestuursoverleg. Vlaanderen betaalt 40 miljoen euro in het project. De vraag is of we supplementair nog iets moeten leveren als bewezen is dat noch de toegankelijkheid, noch de natuurlijkheid, noch de veiligheid in het gedrang komt.

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

**De heer Jos De Meyer:** Mijnheer de minister, u zei dat we de minister van Landbouw hier ook over kunnen ondervragen. Ik heb dat vorige week al gedaan. In het kader van de resolutie die door het Vlaams Parlement is goedgekeurd, is er ook een LER-studie gemaakt. De resultaten zijn ondertussen overgemaakt aan uw administratie en kabinet. Het is bijzonder belangrijk dat de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) daar veel rekening mee houdt. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen gebieden waar er erg grote consequenties zullen zijn, waar er redelijke consequenties zullen zijn en waar er mindere consequenties zullen zijn op het vlak van landbouw. Ik hoop dat met deze studies rekening wordt gehouden, want anders hadden deze en de resolutie absoluut geen zin. Verder vraag ik dat van zodra de regering

**De Meyer**

een beslissing heeft genomen, we opnieuw van gedachten kunnen wisselen.

**Minister Kris Peeters:** Dat spreekt voor zich.

Mijnheer Daems, u had een vraag over de stand van zaken in verband met de studie over de instandhoudingsdoelstellingen. Ik kan daar momenteel niets zinnigs op zeggen, maar ik zal daarnaar vragen en u die informatie overmaken.

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

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de grensoverschrijdende milieuproblematiek met betrekking tot Meprec Moeskroen**

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de grensoverschrijdende milieuproblematiek met betrekking tot Meprec Moeskroen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is niet voor het eerst dat er inzake de grensoverschrijdende milieuproblematiek vragen worden gesteld. In het voorjaar van 2001 ontstond er heel wat commotie in de streek van Moeskroen over de aanvraag van de NV Meprec tot capaciteitsuitbreiding voor de verbranding van ziekenhuis- en gevaarlijk afval. Er zou zelfs afval vanuit Ierland via Vlaanderen en Nederland naar Wallonië gaan. In de periode 1997-1998 werden ter hoogte van het industriegebied van Moeskroen door de Vlaamse Milieu-maatschappij hoge dioxinewaarden vastgesteld.

In een antwoord op vragen van begin 2002 stelde de toenmalige minister dat artikel 4 van het samenwerkingsakkoord van 4 juli 1994 niet werd nageleefd door het Waalse Gewest. Dit betekende concreet dat de Vlaamse Regering geen kopie van het afgewerkte MER ontving. De minister zou

hieromtrent contact opnemen met zijn Waalse collega om de naleving van de afspraken in het kader van het samenwerkingsakkoord af te dwingen. Het dossier van de NV Meprec zou ook op de agenda worden geplaatst van de gemengde politiek-ambtelijke werkgroep die belast is met de opvolging van het protocolakkoord van 6 april 2000.

Ik heb tijdens de vorige legislatuur zowel vragen gesteld aan de ministers Dua en Sannen. Ik zal niet meer ingaan op de antwoorden van toen. Het is wel een feit dat het probleem nog steeds bestaat. Er zijn ook steeds meer andere bedrijven in de onmiddellijke omgeving die geurhinder en vervuiling in Vlaanderen veroorzaken. Meprec zou nog steeds 70 kubieke meter vervuild afvalwater rechtstreeks in de riolering lozen.

Mijnheer de voorzitter, welke stappen werden er de voorbije jaren genomen tegen de grensoverschrijdende milieuvervuiling vanuit Wallonië? In welke mate werd reeds contact opgenomen met uw Waalse collega? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de geur- en milieuhinder van de NV Meprec?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ook in dit dossier zijn er tijdens deze legislatuur een aantal stappen gezet. De afdeling Milieu-inspectie en de Waalse tegenhanger Division de la Police de l'Environnement, kortweg DPE, hebben in februari 2004 overlegd hoe ze samen het aanslepend geurprobleem in Rollegem, deelgemeente van Kortrijk, door de industriezone in het noorden van Moeskroen konden aanpakken. Als eerste stap in deze samenwerking voerde de afdeling Milieu-inspectie in het najaar van 2004 een onderzoek uit naar de geurimpact van de industriezone in Moeskroen op de inwoners van Rollegem en omgeving. De resultaten van dit omgevingsonderzoek, uitgevoerd door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), zijn beschikbaar sinds begin maart 2005.

De studie bestond uit een analyse van alle geurklachten sinds 2001, een telefonische enquête van 450 omwonenden, het bijhouden van geurdagboeken door 58 inwoners van Rollegem, Bellegem en Aalbeke én het uitvoeren van 27 snuffelmetin-

## Peeters

gen door milieu-inspecteurs en door professionele snuffelploegen. Uit de verschillende onderdelen van de geurstudie blijkt dat de industriezone van Moeskroen onaanvaardbare geurhinder veroorzaakt voor de inwoners van Rollegem. In Bellegem en Aalbeke treedt geen onaanvaardbare geurhinder op. De bedrijven die de grootste impact uitoefenen en de meeste geurhinder veroorzaken, zijn Mydibel, een aardappelverwerkend bedrijf, en Vandeputte, een producent van zeep. Ook de groencompostering van Lavano kan een belangrijke invloed uitoefenen op de omgeving. Codeb, een verwerker van olie en vetten, kan tot op beperkte afstand geurhinder veroorzaken. Een opvallend resultaat van de geurstudie is dat Meprec, de verbrandingsoven voor ziekenhuisafval en gevaarlijk afval, waarrond alle commotie over geurhinder in het Kortrijkse in 2001 begon, slechts een beperkte geurimpact op de omgeving heeft.

In het onderzoeksrapport wordt aanbevolen om prioritair bij Mydibel en Vandeputte een bronnenonderzoek uit te voeren. Volgens de berekeningen in het rapport moeten beide bedrijven hun geuruitstoot met minstens 50 percent reduceren om in het centrum van Rollegem onaanvaardbare geurhinder te voorkomen. Om ook ter hoogte van de dichter gelegen woningen onaanvaardbare geurhinder te vermijden, moeten nog grotere reducties worden doorgevoerd. Ook voor Lavano stelt het onderzoeksrapport een bronnenonderzoek voor. Bij dit bedrijf is een emissiereductie van minstens 40 percent vereist om de geurhinder in Rollegem terug te dringen. Voor Codeb wordt een doorlichting van de processen en de activiteiten voorgesteld om uit te maken waar de geuremissies vandaan komen en welke maatregelen er kunnen worden genomen.

De afdeling Milieu-inspectie besprak op 16 maart 2005 de resultaten van dit geuronderzoek met de Waalse DPE. Tijdens dit overleg engageerde de DPE zich om, als tweede fase van de samenwerking tussen beide inspectiediensten, op basis van de aanbevelingen uit dit onderzoek de nodige acties te ondernemen. Concreet zal de DPE bij de twee als prioritair aangeduide bedrijven, Mydibel en Vandeputte, metingen uitvoeren om te bepalen welke chemische stoffen er verantwoordelijk zijn voor de geurhinder. Tegelijk zal de DPE drie meetstations in de buurt van deze bedrijven

plaatsen om de concentratie van de gemeten geurcomponenten in de omgevingslucht te volgen. Als resultaat van deze metingen zal de DPE in 2005 een saneringsplan opleggen aan beide bedrijven. Via nieuwe metingen zal begin 2006 de effectiviteit van de genomen maatregelen worden beoordeeld.

De stad Moeskroen heeft de activiteiten van het bedrijf Meprec stilgelegd op het einde van april 2005. Voor zover de afdeling Milieu-inspectie weet, ligt het bedrijf momenteel nog altijd stil.

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

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de minister, ik dank u voor het gedetailleerde antwoord. Het is volgens mij voor het eerst dat grensoverschrijdend contact met Wallonië zijn vruchten begint af te werpen en dat er wordt opgetreden. Dit kan een voorbeeld zijn voor nog andere moeilijke dossiers 'op de schreef'. Ik hoop dat Vlaanderen dit dossier blijft opvolgen, want de ervaring leert dat als de aandacht verslapt, de Walen er als de kippen bij zijn om opnieuw hun zin te doen.

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

---

## Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de vereenvoudiging van de milieuwetgeving

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Daems tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de vereenvoudiging van de milieuwetgeving.

De heer Daems heeft het woord.

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, tijdens de vorige legislatuur werden enkele initiatieven opgezet om de milieuwetgeving te vereenvoudigen. Er werden enkele belangrijke zaken gerealiseerd en andere niet omdat de besluitvorming niet tijdig werd afgerond. Gerealiseerd werden onder andere het eerste deel van het decreet Integraal Waterbeheer, het MER-VR-decreet, dat alle bepalingen inzake

## Daems

milieueffect- en veiligheidsrapportage bundelt, én het decreet van 6 februari 2004, dat een titel Milieuvorwaarden invoegde in het decreet algemene bepalingen inzake milieubeleid, afgekort DABM. Met dit laatste decreet als rechtsgrond liep er een project voor de uitwerking van pakketten integrale voorwaarden voor twee proefsectoren: schrijnwerkerijen en garages.

Verder was er het besluit op het Integraal Milieujaarverslag, afgekort IMJV. Dit moet bedrijven in staat stellen om te voldoen aan alle jaarlijkse meet-, registratie- en informatieverplichtingen met betrekking tot milieu via één formulier en op één tijdstip. Vanaf 2006 zou dit ook kunnen via het internet. Tijdens de vorige legislatuur werd daarvoor al heel wat werk verricht binnen het MMIS-project, voluit milieumanagementinformatiesysteem.

Projecten waarvoor de besluitvorming niet werd afgerond, zijn het erkenningsdecreet, het milieuhandhavingsdecreet en de integratie van de bouwen milieuvergunning. De twee laatste projecten, alsook de implementatie van de integrale milieuvorwaarden in een realistisch aantal categorieën van ondernemingen, werden hernomen in het huidige regeerakkoord. Een signaal dat deze regering het werk rond de vereenvoudiging wil verder zetten. Niettemin constateren we dat enkele vereenvoudigingsdossiers niet de verwachte vooruitgang kennen, onder meer omdat er knelpunten onderweg zijn opgedoken. Ik wil me in deze vraag richten op volgende aspecten van de milieuevereenvoudiging.

Een eerste luik handelt over de voorwaardenpakketten voor garages en schrijnwerkerijen. Op 25 februari 2005 keurde de Vlaamse Regering de eerste twee integrale voorwaardenpakketten principieel goed. Ik heb de adviezen van de SERV en de MiNa-Raad gelezen waaruit ik constateer dat ze hun positieve houding tegenover het decreet IVW herhalen. Ze wijzen eveneens op enkele tekortkomingen, zoals het feit dat de hervorming van regelgeving voor hinderlijke inrichtingen slechts halfweg is, en dat daardoor het milieuvergunningedecreet en het DABM niet goed op elkaar zijn afgestemd.

SERV en MiNa-Raad vragen ook een sterkere begeleiding en ondersteuning van de gemeenten

die ten aanzien van de integrale voorwaarden de eerste handhaver zijn. Ook de VVSG zit in haar advies op dezelfde lijn. Ze is in principe positief ten aanzien van het nieuwe instrument, maar wijst op de noodzaak van afstemming met de Vlarem-rubrieken, en wil het systeem van nadere eisen als mogelijkheid behouden. SERV en MiNa-Raad vragen zich af of de huidige titel IVW een voldoende juridische basis biedt om deze nadere eisen uit te vaardigen.

Mijnheer de minister, hoe groot acht u het afstemmingsprobleem tussen het Vlarem-decreet en het DABM, titel Milieuvorwaarden? Komt er een decretaal initiatief om de wederzijdse afstemming te verzekeren? Wordt er werk gemaakt van een nieuwe meldingsprocedure? Zo ja, gebeurt dat dan bij wijze van uitvoeringsbesluit op basis van de rechtsgrond in het DABM? Bent u voorstander van het systeem van nadere eisen? Is in dit verband een uitvoeringsbesluit of decretale aanpassing in voorbereiding? Zijn er studies besteld voor het uitwerken van voorwaardenpakketten voor andere sectoren? Krijgen de gemeenten ondersteuning voor de toepassing en handhaving van de integrale voorwaardenpakketten?

Een tweede luik van mijn vraag gaat over het Integraal Milieujaarverslag en het milieuvergunningeloket. Op 7 januari 2005 bracht deze Vlaamse Regering een belangrijke wijziging aan op het Integraal Milieujaarverslag. De oorspronkelijke opzet om de aangifte van de heffing op waterverontreiniging en de winning van grondwater te integreren, werd omwille van praktische bezwaren opnieuw afgesplitst van het IMJV. Ook de Vereniging van Vlaamse Milieuoördinatoren ziet enkele knelpunten, zoals het gebrek aan maatwerk naar gelang grootte en type van bedrijf. De bedrijven willen natuurlijk weten of er tegen 1 januari 2005 een integratie komt met de aangifte van de heffingen, en of er nog wijzigingen worden gepland aan het voorliggende besluit.

Eind 2003 werd een studieopdracht uitbesteed die moest leiden tot de verdere integratie van bestaande meet-, registratie- en informatieverplichtingen voor bedrijven in het Integraal Milieujaarverslag. Mijnheer de minister, wordt de integratie van de aangifte van heffingen met het Integraal Milieujaarverslag doorgevoerd? Zo ja, tegen wanneer? Plant u nog andere uitbreidingen of wijzigingen, bijvoorbeeld op basis van de bedoelde studieopdracht? Tegen wanneer zijn het internetloket en



## Daems

de databank van de milieuvergunningen operationeel? Ik denk dat een goed jaarverslag en een goede databank niet alleen van belang zijn voor bedrijven, maar ook voor de overheid. Kwestie van ervoor te zorgen dat dossiers koppelbaar worden en toegankelijk zijn voor alle betrokken instanties, zoals voor de Milieu-inspectie om malafide bedrijven te kunnen opsporen.

Een derde luik van mijn vraag betreft de integratie van de bouw- en de milieuvergunning. Tijdens de vorige legislatuur werd in het kader van de wetsmatiging en de ondernemersconferentie een ontwerp van decreet geschreven dat de procedure voor de aanvraag en behandeling van de bouw- en milieuvergunning zou integreren in bepaalde ruimtelijke bestemmingen. Dit ontwerp kon niet meer worden afgewerkt. Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding van een decreet terzake?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, het is evident dat het mijn bedoeling is om de milieuwetgeving maximaal verder te vereenvoudigen. Ik treed u daarin bij en ik wil zelfs nog verder gaan dan de initiatieven die werden ingezet. Ik denk in de eerste plaats aan een herziening van de indelingscriteria voor bepaalde klasse 2- en 3-bedrijven waardoor meerdere huidige vergunningsplichtige klasse 2-bedrijven in de toekomst meldingsplichtige klasse 3-bedrijven worden. Daarmee kunnen we een ernstige vereenvoudiging realiseren, uiteraard zonder te raken aan de milieudoelstellingen.

Mijnheer Daems, er zijn initiatieven genomen tijdens de vorige legislatuur, maar het kost me bloed, zweet en tranen om de decretale basis die werd goedgekeurd, te concretiseren. U verwijst naar het decreet Integrale Voorwaarden en de adviezen van de SERV- en MiNa-Raad. Ze wijzen op heel wat problemen omdat de decretale basis niet goed is. U verwijst ook naar het MER-VR-decreet. Eminente specialisten wijzen me erop dat dit decreet een veel te complexe procedure inhoudt. Blijkbaar werd met dit decreet gekozen voor een procedure die enigszins vergelijkbaar is met de oude en nog bestaande Nederlandse MER-procedure. Dit MER-VR-decreet van 18 december 2002 trad

in werking op 13 februari 2003. Op 20 oktober 2004 besliste de Nederlandse regering als een van haar dereguleringsprojecten tot 'afslanken van regelgeving voor het opstellen van een milieueffectenrapportage door deze te beperken tot de Europese regels'. Op dit ogenblik is de nieuwe Nederlandse MER-regelgeving in voorbereiding. Naar verwachting zal een eventuele wijziging op zijn vroegst eind 2006 of begin 2007 van kracht kunnen worden.

De vereenvoudiging is goedbedoeld en ik wil die ook realiseren tijdens deze legislatuur, maar een en ander heeft de zaken niet vereenvoudigd, integendeel zelfs bemoeilijkt.

In het eerste luik van uw vraag had u het over garages en schrijnwerkerijen als proefsectoren integrale voorwaarden. Ik wil me ten volle inzetten om pakketten integrale milieuvoorwaarden uit te vaardigen omdat dit voor de KMO's een belangrijke vereenvoudiging betekent. Zoals uit de adviezen blijkt, worden we echter met heel wat bijkomende elementen geconfronteerd. Zo is er het afstemmingsprobleem tussen het milieuvergunningendecreet en het DABM, titel Milieuvoorwaarden. Dat bevat immers geen regeling waardoor inrichtingen die onder het stelsel van integrale voorwaarden zouden ressorteren, onttrokken zijn of worden aan de meldings- of vergunningsplicht die geldt in toepassing van het milieuvergunningendecreet van 28 juni 1985. Verder hanteert het DABM een totaal verschillend begrippenkader en verschillende uitgangspunten, hetgeen een substantieel knelpunt vormt in de afstemming. Volgens de huidige regeling geldt er aldus in hoofde van de exploitant een dubbele verplichting: de nieuw ingevoerde meldingsplicht komt boven op de bestaande Vlareem-vergunning- of meldingsplicht. Deze nieuwe situatie kan dan ook hoegenaamd niet als een vereenvoudiging worden bestempeld.

Ik acht het niet opportuun om naast de bestaande Vlareem-meldingsplicht nog een nieuwe bijkomende meldingsplicht in te voeren. Een dubbele meldingsplicht voor dezelfde activiteit kan immers bezwaarlijk als een vereenvoudiging worden bestempeld.

Het aanwenden van nadere eisen en de voorafgaande belangenafweging, komt in feite neer op een beperkte vergunningsprocedure. Dit systeem

**Peeters**

biedt geen voordeel, omdat het concept van integrale milieuvorwaarden net de bedoeling heeft om inrichtingen met een beperkte en homogene hinder niet meer vergunningsplichtig te maken.

Tot op heden zijn er nog geen studies besteld voor het uitwerken van voorwaardenpakketten voor andere sectoren. Momenteel is het huidige project voor garages en schrijnwerkerijen nog lopende. De adviezen van de SERV en de MiNa-Raad worden momenteel verwerkt.

De gemeenten zijn reeds circa 14 jaar – sinds de invoering van het Vlarem op 1 september 1991 – vertrouwd met het handhaven van de Vlaremvoorwaarden bij klasse 2- en klasse 3-bedrijven. Zonder dat hieraan gevolgtrekkingen naar optiekeuze mogen worden verbonden, moet objectief worden vastgesteld dat de integratie van de integrale milieuvorwaarden binnen het vertrouwde en bestaande Vlarem-kader op basis van het milieuvergunningendecreet, voor de gemeenten eenvoudiger is dan het opstarten van een nieuw systeem.

U had nog een vraag over het Integraal Milieujaarsverslag en het milieuvergunningenloket. Het IMJV, dat formeel afgesloten werd op 15 maart 2005, was een eerste test van de gewijzigde wetgeving. Er werd duidelijk gecommuniceerd naar de bedrijven dat deze eerste versie nog geen voelbare vereenvoudiging zou betekenen. Dit kwam enerzijds door de nieuwe verplichtingen die erbij werden gevoegd, vooral de uitvoering van EU-richtlijnen. Dit kwam anderzijds door een nieuw aangifteformulier dat sowieso een aanpassing betekent door een volledige bevraging van de processen en installaties van de betrokken exploitatie. Het loket dat nu wordt opgezet voor het IMJV 2006 lost deze bijkomende lasten volledig op door het aanbieden van de vaste gegevens die reeds werden ingediend het jaar daarvoor, én een gebruiksvriendelijke mogelijkheid om de gegevens in te voeren of in bulk naar het internetloket te zenden.

In het IMJV worden een aantal andere aangiftes geïntegreerd. Ik zal u de lijst straks bezorgen.

Onder inhoudelijke leiding van de afdeling Milieuvergunningen van Aministratie wordt momen-

teel gewerkt aan drie internetapplicaties, namelijk de milieuvergunningenwegwijzer, het milieuvergunningenloket en de milieuvergunningendatabank.

Het derde luik van uw vraag ging over de integratie van de bouw- en milieuvergunning. Dit is opnieuw goed bedoeld en als uitgangspunt zeker de moeite waard. Uit besprekingen van een werkgroep ad hoc is echter gebleken dat in de gevallen dat de milieuvergunning tegelijk ook als bouwvergunning zou gelden, de milieuvergunningaanvraagprocedure dermate zou worden verzwaard dat een veel meer complexe regelgeving tot stand zou komen. Zonder dat deze optie definitief wordt begraven, is de werkgroep gestart met bijkomende onderzoeken naar een mogelijke oplossing.

We proberen conform het regeerakkoord en de inspanningen van de vorige Vlaamse Regering de vereenvoudiging door te voeren. Om verschillende redenen zijn er hindernissen opgetreden en moeten er bijkomende vragen worden gesteld. Als we niet opletten, bereiken we zelfs het tegenovergestelde effect, namelijk nog meer complexiteit.

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

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het ging dan wel over vereenvoudiging, maar het antwoord was zeker niet eenvoudig. Ik ben zelf zo fair geweest om een aantal pijnpunten op te nemen in mijn vraag. U laat in uw antwoord doorschemeren dat u niet meteen veel ambitie hebt om op dat spoor met de nodige bulten en hindernissen verder te gaan.

**Minister Kris Peeters:** Welk spoor?

**De heer Rudi Daems:** Het spoor om bijvoorbeeld verder te werken aan de uitwerking van het decreet integrale voorwaarden en bijkomende pakketten op de rails te zetten.

**Minister Kris Peeters:** Heb ik dat gezegd?

**De heer Rudi Daems:** Ik begrijp dat uit uw antwoord. U zegt dat er zoveel hindernissen zijn dat u geen zin meer hebt om ermee door te gaan.

**Minister Kris Peeters:** Dat laatste heb ik niet gezegd. Ik zeg alleen welke hindernissen ik tegenkom en dat deze moeten worden opgelost. Ik heb

## Peeters

niet gezegd dat ik geen zin heb om ermee door te gaan.

Ik heb niet mijn hele antwoord voorgelezen, maar ik zal het u straks geven. De lijst met welke problemen er zich stellen, is indrukwekkend. Dat blijkt ook uit de adviezen van de SERV en de MiNa-Raad. Het was gemakkelijk geweest om hier te komen zeggen dat de vorige Vlaamse Regering slecht werk heeft geleverd, maar dat doe ik niet. Ik word geconfronteerd met een aantal bijkomende elementen die ik zal oplossen. Ik zal de juiste maatregelen nemen om de vereenvoudiging te realiseren. Uw laatste opmerking is dan ook volledig misplaatst.

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de minister, er waren de voorbije jaren heel wat mensen sceptisch rond het installeren van een parallel systeem van integrale voorwaarden dat zich buiten het milieuvergunningendecreet bevond. Ik voel die scepsis ook duidelijk in uw antwoord. Het feit dat u zegt dat u de oefening zult doen om een aantal klasse 2-bedrijven te verhuizen naar klasse 3, bevestigt dat. Het is duidelijk dat heel wat mensen binnen de Vlaamse overheid dit instrument niet zien zitten en er niet mee door willen gaan. Sorry, maar dat leid ik uit uw antwoord af!

Er zijn inderdaad problemen. Ik erken dat er een probleem is op vlak van afstemming tussen het Vlarem-decreet en het DABM, maar dat is niet onoverkomelijk. Het is een kwestie om de twee via een decreetsbepaling van elkaar te scheiden. Het is inderdaad gek om bedrijven te belasten met enerzijds een meldingsplicht in het kader van Vlarem en anderzijds met een procedure in het kader van de integrale voorwaarden. Dat is inderdaad Kafka ten top.

Ik zou uw aandacht willen vragen voor het systeem van de andere eisen. Gemeenten zitten soms in een situatie waarbij een schrijnwerkerij in een industriegebied staat en waarbij er zich een in een woonzone bevindt. De klachtenpatronen zijn dan ook erg verschillend. Ik vind het dan niet meer dan logisch dat een gemeentebestuur de ruimte heeft om er via het systeem van andere eisen voor te zorgen dat eventueel supplementair een aantal voorwaarden aan de schrijnwerkerij in de woonzone worden opgelegd.

Inzake het IMJV bedank ik u omdat u doorgaat met de digitale loketformule. De afstemming zal heel wat complexiteit bij bedrijven en diensten wegnemen. U hebt niet geantwoord op mijn vraag of u volgend jaar de milieueffingen ook zult integreren in het milieujaarverslag.

**Minister Kris Peeters:** Inzake het IMJV 2006 worden een aantal bijkomende aangiftes geïntegreerd. Ik denk daarbij aan de gegevens nodig om de heffing te berekenen met betrekking tot het afvalwater en opgepompt grondwater. Deze aangifte kan nu mee worden opgenomen in het licht van de wijzigingen inzake de financiering van de afvalwaterzuivering.

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

---

### Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de milieuvergunning van BIAC

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bex tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de milieuvergunning van BIAC.

De heer Bex heeft het woord.

**De heer Jos Bex:** Mijnheer de minister, de milieuvergunning is de belangrijkste hefboom van het Vlaamse Gewest in de strijd tegen geluidshinder. In de huidige milieuvergunning van BIAC staat in paragraaf 2, artikel 3, punt 5: 'De exploitant van de luchthaven moet voor 1 oktober 2005 op zijn kosten een studie onder gezag en coördinatie van een milieudeskundige erkend in de discipline Geluid laten uitvoeren die de haalbaarheid onderzoekt van een versnelde afbouw van het aantal bewegingen met een geluidshoeveelheid van QC8 en met QC12, en een verdere afbouw van de maximale totale geluidshoeveelheden gedurende de nacht per seizoen.' Deze studie moet rekening houden met een aantal bepalingen waaronder: 'Een eerste tussentijds rapport moet uiterlijk op 1 april 2005 voor aanvaarding worden voorgelegd aan de afdelingen Milieuvergunningen en Milieuinspectie van Aminor.'

**Bex**

Mijnheer de minister, is dit ondertussen gebeurd en welke opmerkingen hebben uw diensten hierop gegeven? Ik stel deze vraag omdat ik met anderen de bekommernis deel dat BIAC in het verleden zich grote vrijheden heeft veroorloofd met betrekking tot dergelijke studies. Het bedrijf slaagt erin om verdragingsmanoeuvres te organiseren, wat de geloofwaardigheid van het bedrijf én de politiek geen goed doet. Hoe komt het dat in het verleden niet altijd even streng is opgetreden tegenover BIAC in vergelijking tot andere bedrijven? Nu BIAC geprivatiseerd is, is er zeker geen reden waarom het bedrijf minder strenge regels zou moeten volgen. Ze moeten net als elk ander bedrijf de verplichtingen nakomen op het vlak van de milieuvergunning. Ik heb vernomen dat u in het bezit bent van het rapport. Kan de commissie hiervan in kennis worden gesteld?

Dan had ik nog een vraag over de geluidsmetingen. BIAC is als uitbater van de luchthaven momenteel nog steeds tegelijk beheerder en controleur van het geluidssysteem. Bent u het met me eens dat het beter zou zijn om beide functies te scheiden? Hetzelfde probleem rijst met het onafhankelijk controleorgaan dat zou worden opgericht om de geluidshinder op te volgen. Is men daarmee bezig?

Dan heb ik nog een vraag over de geluidsnormen. Er is een discussie met betrekking tot het boetesysteem voor het overvliegen van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest. De laatste tijd zijn de vaststellingen door het Brussels Gewest uitgebleven. Er worden wel PV's opgemaakt omdat de meetapparatuur niet werkt. De luchtvaartmaatschappijen zeggen duidelijk dat ze de boetes niet willen betalen. Brussel zal dan waarschijnlijk aan de federale overheid vragen om dat te doen omdat het uiteindelijk de federale overheid is die de routes oplegt. Daarnaast is er de discussie over de spreiding van de lasten tussen het Brussels Hoofdstedelijke en Vlaamse Gewest. Vlaanderen heeft zich altijd vrij soepel opgesteld ten opzichte van de luchthaven omdat het voor ons prioritair is dat die blijft functioneren. Dat is belangrijk voor onze economie en tewerkstelling. Het is dan ook wenselijk dat BIAC enige soepelheid aan de dag legt. Ik heb er mijn twijfels over dat er ooit een akkoord zal komen met het Brussels Hoofdstedelijke Gewest. Mijnheer de minister, in welke

mate kunnen we komen tot aanvaardbare geluidsnormen voor Brussel én Vlaanderen? Als dat niet lukt, vrezen we dat we in een situatie zullen komen waarbij er een spreiding komt die Brussel ontziet. De Noordrand en de Oostrand zullen de hinder ondervinden waardoor we tot een Heathrow-model komen. Dit is slechter dan de slechtste oplossing die tot nu toe is uitgewerkt.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, dit is een pertinente vraag, die heel wat mensen aangaat. BIAC heeft zich in het verleden al heel vaak heel vindingrijk getoond in het interpreteren van milieuvergunningen. Ik denk aan de wijze waarop ze de bouw van een proefdraaiplaats hebben omzeild. In de vergunning stond dat er een proefdraaiplaats moest zijn. Ze hebben op de grond een kruis getekend dat dergelijke plaats voorstelde. Dergelijke dingen komen de situatie niet ten goede.

Nu BIAC geprivatiseerd is, is het niet objectief om zelf metingen te verrichten en evaluaties te maken. De Vlaamse overheid moet dan ook meer verantwoordelijkheid opnemen, onder andere door het plaatsen van bijkomende vaste meetposten. In de brede omgeving van de luchthaven zijn heel wat bewonersgroepen daar vragende partij voor.

Dit dossier is momenteel in een heel gevaarlijke situatie aan het komen, nu federaal minister Landuyt een spreidingsplan wil betonneren. In het voorontwerp van wet staan een aantal zaken die me heel bezorgd maken. Zo staat er bijvoorbeeld dat buurtcomités, actiegroepen en gemeentebesturen die juridische acties ondernemen, in de toekomst zelf een MER zullen moeten financieren voor het alternatief dat ze aanbieden. Dat is een enorm zware drempel voor de burgers om gebruik te maken van hun grondwettelijk recht om via de rechtbank bepaalde zaken aan te klagen.

Verder wordt een heel duidelijke hiërarchie ingevoerd van criteria die zullen worden gehanteerd bij de keuze van het baangebruik. Het eerste criterium is veiligheid, dat lijkt me logisch. Het tweede criterium is capaciteit. Het derde is milieu en gezondheid. Bij de dagvluchten wordt naast veiligheid, in de eerste plaats rekening gehouden met de volledige capaciteit. Als die is behaald, kan eventueel tussen verschillende opties wor-

## Glorieux

den gekozen wat het minst schadelijk is voor het milieu en de gezondheid. Voor de nachtvluchten is men iets soepeler. Eventueel kunnen gezondheid en milieu primeren, boven capaciteit. Uit de wijze waarop dit wordt meegedeeld, blijkt echter dat het de bedoeling is om in de eerste plaats de volledige capaciteit te realiseren. Het Vlaamse Gewest, dat het meest te lijden heeft onder deze overlast, mag dit niet aanvaarden.

Minister Landuyt heeft verder ook verklaard dat als er geen maximale capaciteit mogelijk is, de luchthaven moet sluiten. De uitspraken van de verschillende rechters zouden allemaal tegenstrijdig zijn. Dat klopt niet, want ze zeggen allemaal hetzelfde, namelijk dat het met de huidige capaciteit voor om het even welke bewonersgroep onmogelijk is om een voldoende leefbare situatie te creëren. Het verschuiven van een aantal vluchten over een beperkt aantal pistes en corridors, zoals nu het geval is, brengt geen soelaas. Met andere woorden, men moet durven erkennen dat er grenzen zijn aan die capaciteit en dat die grenzen op dit ogenblik zijn bereikt. Pas dan kan het ecologisch en maatschappelijk draagvlak worden hersteld. Dat is van groot belang voor het voortbestaan van onze luchthaven, die een belangrijke economische pool is in de regio.

Mijnheer de minister, in welke mate bent u bereid het taboe dat niet mag worden geraakt aan het aantal vluchten te doorbreken? Ik ben ervan overtuigd dat dit samen met een maximale spreiding de enige maatregel is om voor iedereen, zowel de mensen in Brussel als die in de Vlaamse Noordrand en Oostrand voldoende leefkwaliteit te garanderen. Elke andere optie, ook de terugkeer naar de situatie van voor 1999, is niet realistisch zolang het aantal vluchten niet vermindert. In welke mate bent u bereid om de vermindering van het aantal vluchtbewegingen te bepleiten, zeker voor wat de nachtvluchten betreft?

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

**Minister Kris Peeters:** Er is inderdaad een tussentijds rapport dat BIAC heeft bezorgd aan de Milieuadministratie, in het bijzonder aan de afdelingen Milieuvergunningen, Milieu-inspectie en Algemeen Milieu- en Natuurbeleid. De afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid heeft al een

aantal opmerkingen geformuleerd op dat rapport. Ik zal u het rapport en de opmerkingen bezorgen.

Zowel BIAC als de gewestelijke leefmilieuadministraties Aminoal en BIM, het Brussels Instituut voor Milieubeheer, beheren een geluidmonitoringssysteem rond de luchthaven. Tot nu toe is dat vooral gebruikt voor informatieve doeleinden. Voor het brede publiek is de geloofwaardigheid van de meetinformatie heel belangrijk. Het lijkt me dan ook wenselijk de meetnetten te integreren in een onafhankelijke koepel.

Over de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan werd reeds verschillende malen overlegd tussen de verschillende betrokken kabinetten op Vlaams, Brussels en federaal niveau. Ik heb de indruk dat de standpunten niet ver uit elkaar liggen. Alles wijst er dan ook op dat er zo'n onafhankelijk controleorgaan komt. Een discussiepunt blijft momenteel nog de vraag hoever de bevoegdheid van dit orgaan kan gaan in verband met het vaststellen van inbreuken op de diverse regelgevingen. De oprichting van een dergelijk controleorgaan vereist het sluiten van een samenwerkingsakkoord tussen de betrokken overheden.

Wat de spreiding of de concentratie van de vluchten betreft, zijn er verschillende arresten gevelde. Het meest recente is het arrest van het hof van beroep. Daarin verklaart het hof dat de boete die is opgelegd wanneer de geluidsnormen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest worden overschreden, een goede regeling is. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft verklaard dat arrest niet te betekenen. Daardoor is er tijd voor overleg en voor het zoeken naar een oplossing.

Wanneer we dezelfde geluidsnormen zouden invoeren als in Brussel, dan zou de luchthaven met een serieus probleem zitten. De heer Bex noemt dat de goede en gezonde houding van Vlaanderen. We moeten echter rekening houden met de 22.000 mensen die daar werken en een veelvoud dat daar ook onrechtstreeks mee is verbonden. We moeten dan ook ons gezond verstand gebruiken bij het zoeken naar een oplossing. We moeten daarbij komen tot een billijke en evenwichtige spreiding van de vluchten.

Rekening houdend met alle spreidingsplannen die er reeds zijn geweest, lijkt het erop dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest nu ook zijn verant-

**Peeters**

woordelijkheid neemt inzake het aanvaarden van bepaalde spreidingsplannen.

Een stijging van het aantal nachtvluchten is niet mogelijk, we beogen voor de toekomst dan ook een verlaging. Het aantal nachtvluchten moet worden afgebouwd. In de milieuvergunning kan daartoe nog een en ander worden geconcretiseerd. Bovendien wordt in 2007-2008 het afbouwscenario bij DHL gestart. Een afbouw van het aantal nachtvluchten behoort dan ook tot de realiteit.

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

**De heer Jos Bex:** Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een paar opmerkingen over de geluidsmetingen. Gisteren is er vanuit CD&V Leuven een communiqué vertrokken waarin de gemeenten Oud-Heverlee, Bertem, Huldenberg en Herent vragen dat er bijkomende apparatuur voor geluidsmetingen wordt geplaatst. Deze zone wordt sinds kort meer dan proportioneel belast met extra vliegtuigen terwijl er in die regio geen enkele geluidsmeting is.

De nieuwe uitbater van BIAC heeft de ambitie om meer passagiers aan te trekken, zo lees ik in de krant. Hij hoopt dat vooral te doen via vastgoedactiviteiten en winkelcentra. Ik vrees dan ook dat we zullen worden geconfronteerd met scenario's waarbij toeristen een weekend naar Brussel komen, één nacht uitgaan in het centrum en vervolgens voor het vertrek naar huis hun inkopen doen op de luchthaven.

In datzelfde verslag van BIAC staat dat ze het aantal vluchten hopen te verminderen. Dat zou mogelijk zijn met grotere vliegtuigen waarmee meer passagiers kunnen worden vervoerd. Het zal met andere woorden vooral gaan over nacht- en weekendvluchten. In een andere commissie heb ik reeds het voorbeeld gegeven van een West-Vlaamse organisatie die even wodka ging proeven in Moskou. Het vliegtuig vertrok zaterdagochtend en was terug zondagnacht. Mijn vraag is dan ook in hoeverre de nachtrust van omwonenden door dergelijke activiteiten moet worden gestoord. Is zoiets nodig voor de exploitatie en de rentabiliteit van de luchthaven? Of gaat het veeleer om een luchthaven waar vooral zakelijke vluchten en vakantievluchten worden georganiseerd? Reke-

ning houdend met de intenties van BIAC vrees ik dat het gewicht van de luchthaven steeds meer gaat verschuiven naar de citytrips, het vastgoed en de winkels.

Daarnaast missen we, zowel letterlijk als figuurlijk, de trein. Vanuit Vlaanderen zal makkelijker kunnen worden ingecheckt naar Schiphol en Parijs. Ten vroegste in 2012 zal Vlaanderen een doodlopende HST-verbinding hebben naar de luchthaven van Zaventem. Het gevolg is dat we het zakelijk verkeer dat belangrijk is voor Brussel als hoofdstad van Europa, zullen kwijtraken aan Parijs en Amsterdam. Het zal niet makkelijk zijn om dat terug te winnen.

Het logistieke centrum van Vlaanderen wordt verplaatst naar elders in Europa omdat we hier blijven kibbelen en omdat Brussel blijft weigeren zijn deel van de lasten op zich te nemen. Mijnheer de minister, ik wens u veel succes met de onderhandelingen maar ik geloof er niet erg in.

**Minister Kris Peeters:** Dat is niet echt hoopgevend. Ik heb met BIAC geen gesprekken gevoerd over het stijgend aantal nachtvluchten; ik heb alleen een milieuvergunning afgeleverd. Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat de nachtvluchten moeten worden afgebouwd.

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

– *Het incident wordt gesloten om 15.17 uur.*

---

## HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting  
SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting  
BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand  
BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetevaluatie  
WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen  
BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme  
OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie  
CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media  
WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin  
ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie  
SWAP : Subcommissie voor Wapenhandel  
LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed  
SLAN : Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid  
OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

