

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2006-2007

30 november 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

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

INHOUD

Interpellatie van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beslissing van de Vlaamse Regering om de procedures voor de aanvraag van een milieuvergunning te verstrengen	1
Met redenen omklede motie	2
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verlenging van de startbaan van de luchthaven van Bierset	2

Voorzitter: de heer Patrick Lachaert

Interpellatie van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de beslissing van de Vlaamse Regering om de procedures voor de aanvraag van een milieuvergunning te verstrengen

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het kader van de Europese Integrated Pollution Prevention Control-richtlijn, afgekort IPPC-richtlijn, werd Vlaanderen verplicht om de procedures voor de aanvraag van een milieuvergunning te verstrengen.

In mei 2006 besliste de Vlaamse Regering dan ook dat de verkorte milieuvergunningsprocedure ‘mededeling van kleine verandering’ vervangen moet worden door de volledige milieuvergunningsprocedure, wat de bedrijven uiteraard veel meer energie en geld kost.

Deze wetgeving, die op 1 augustus 2006 van kracht werd, wordt echter door de Vlaamse administratie zodanig geïnterpreteerd dat de Vlaamse wetgeving strenger wordt dan Europa vereist.

Door de verstrengde wetgeving kunnen investeringsprojecten van bedrijven in het gedrang komen. Ik denk onder meer aan Hyplast, een producent van plastic folies, en Umicore, die voor zeer kleine uitbreidingen plots een volledige nieuwe vergunningsprocedure moeten opstarten. Bovendien kan door de nieuwe wetgeving de exploitant die al beschikt over een bouwvergunning pas van start gaan met de uitvoering van zijn project, op het moment dat de milieuvergunning definitief is. Dat is pas het geval als geen administratief beroep meer mogelijk is bij een vergunningverlenende overheid en de termijn voor de indiening van een beroepsprocedure bij de Raad van State is verstreken. Mijnheer de minister, als de exploitant pech heeft, kan hij een jaar of twee wachten op zijn milieuvergunning. Dat is niet echt bedrijfsvriendelijk.

Bovendien hanteert men in de nieuwe wetgeving het begrip ‘drempelwaarde’. Voor Europa heeft dat begrip enkel betrekking op sterk milieuvervuilende bedrijven die zogenaamde IPPC-activiteiten uitvoeren. In Vlaanderen zijn dat meestal klasse 1-bedrijven. Maar voor de Vlaamse administratie telt de drempelwaarde, die bovendien in Vlaanderen vrij laag ligt, niet alleen voor de klasse 1-bedrijven, maar ook voor de bedrijven van

klasse 2 en klasse 3. Hierdoor worden onder meer ook garagisten en schrijnwerkers met de verstrenging geconfronteerd.

Bedrijven zullen door de strenge interpretatie van het begrip drempelwaarde veel meer dan vroeger een milieuvergunning moeten aanvragen. Hierdoor verhoogt uiteraard ook de werkdruk voor de gemeenten en provincies, aangezien de administratie bij elke zware milieuvergunningsaanvraag onder meer een openbaar onderzoek moet uitvoeren.

Mijnheer de minister, niet enkel de bedrijven, maar ook de gemeenten en provincies worden het slachtoffer van de nieuwe wetgeving die door de Vlaamse administratie onlogisch strikt wordt geïnterpreteerd.

Mijnheer de minister, de Europese wetgeving heeft eigenlijk alleen betrekking op de IPPC-bedrijven. Bent u bereid om in Vlaanderen de EU-richtlijnen enkel van toepassing te maken voor de bedrijven waarvoor ze bedoeld zijn?

Hebt u al initiatieven genomen om de drempelwaarde, die in Vlaanderen vrij laag ligt, voor de klassenindeling van bedrijven op te trekken, waardoor onder meer het aantal vergunningsaanvragen en dus ook de administratieve rompslomp drastisch kan worden verminderd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Huybrechts, het probleem is mij bekend en er zijn ook al contacten geweest met werkgeversorganisaties. Ik onderzoek nu verder hoe we een goede oplossing kunnen vinden.

Een oplossing kan erin bestaan de definitie ‘belangrijke wijziging’ aan te passen, maar er kan ook worden onderzocht wat de impact zal zijn van een lopend vereenvoudigingsvoorstel, dat in het algemeen de criteria voor klasse 1-bedrijven strikter wil maken. De uitvoering van dat voorstel zou ook een aanpassing van het begrip ‘belangrijke wijziging’ onnodig kunnen maken.

Mijnheer Huybrechts, er zijn verschillende oplossingen en ik zal de meest efficiënte voorleggen.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de minister, hopelijk komt het voor de bedrijven zo vlug mogelijk in orde. U zult zeker erkennen dat voor veel bedrijven de toestand problematisch wordt.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer Huybrechts werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet 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 de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verlenging van de startbaan van de luchthaven van Bierset

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Waalse Regering gaf op 13 september 2006 een nieuwe toelating om de startbaan van de luchthaven van Bierset te verlengen van 3287 meter tot 3700 meter en om tevens een nieuwe taxibaan aan te leggen. In tegenstelling tot in Vlaanderen, gebeurt dat in Wallonië zonder enig probleem met grote steun van Ecolo en de PS.

U hebt laten weten opnieuw naar de Raad van State te trekken tegen deze nieuwe vergunning. U verwijst daarvoor naar het samenwerkingsakkoord van 4 juli 1994, waarin beslist werd dat de gewesten elkaar moeten informeren over projecten met grensoverschrijdende milieueffecten. Tevens klaagt u ook de lawaaihinder aan die de verlenging van de startbaan met zich kan meebrengen voor heel wat Vlamingen in Zuid-Limburg.

Waals minister Antoine, bevoegd voor de Waalse regionale luchthavens, heeft laten weten alle nodige maatregelen te nemen om de vergunning te verdedigen tegen wat hij omschrijft als een nieuwe aanval van de Vlaamse Regering. Volgens minister Antoine werden de betrokken Vlaamse gemeenten voldoende geïnformeerd over de vergunningsaanvraag.

Werden de betrokken gemeenten Hoeselt, Bilzen en Riemst voldoende geïnformeerd over de vergunningsaanvraag, zoals Waals minister Antoine beweert?

Wat zijn de milieugevolgen van de verlenging van de startbaan van Bierset voor de regio Zuid-Limburg?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de vorige procedure die in 2002 werd inge-

leid door toenmalig minister Dua, had dezelfde basis. Zijn er nu nieuwe elementen waardoor u zegt dat er nu evenmin als toen rekening werd gehouden met het samenwerkingsakkoord van 1994?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, het samenwerkingsakkoord van 4 juli 1994 betreffende de uitwisseling van informatie over projecten met gewestgrensoverschrijdende milieueffecten bepaalt duidelijk dat het Waalse Gewest een milieueffectenstudie had moeten overmaken van zodra deze voltooid was en voordat het openbaar onderzoek zou starten. Tevens bepaalt dit akkoord ook dat het Waalse Gewest expliciet de aanvangsdatum en de duur van het openbaar onderzoek had moeten meedelen voordat het openbaar onderzoek zou starten.

Indien het Waalse Gewest deze verplichtingen zou zijn nagekomen, quod non, dan had het Vlaamse Gewest de gemeenten en hun inwoners uitdrukkelijk kunnen informeren over het feit dat ze, zoals het samenwerkingsakkoord bepaalt, gerechtigd zijn om op dezelfde wijze deel te nemen aan het openbaar onderzoek als de inwoners van het Waalse Gewest. Dat is immers de ratio legis van het akkoord. Bovendien had het Vlaamse Gewest dan ook zelf de milieueffectenstudie ter inzage kunnen leggen.

Essentieel is dat informatieverstrekking gebeurt volgens de procedures zoals die wettelijk werden voorzien, zodat de bekomen informatie nuttig kan aangewend worden in bijvoorbeeld een openbaar onderzoek. Het gaat dus niet op dat het Waalse Gewest informatie zou verstrekken, los van alle bestaande procedures, opdat het gewest dan naderhand zelf stelt dat het voldoende geïnformeerd heeft. De wettelijke informatieprocedures zijn net ingesteld om dit soort willekeur te voorkomen.

Mijn administratie heeft de vermelde gemeenten trouwens gecontacteerd en die hebben bevestigd dat ze niet geïnformeerd werden over het feit dat er een nieuwe vergunning zou worden uitgereikt door het Waalse Gewest. Overigens verbaast het mij niet dat het Waalse Gewest deze gemeenten niet geïnformeerd heeft. Zelfs na het opstarten van een procedure bij de Raad van State door het Vlaamse Gewest naar aanleiding van de eerste vergunning, heb ik de milieueffectenstudie pas mogen ontvangen nadat de auditeur haar verslag, dat vernietigend was voor het Waalse Gewest, had neergelegd.

Naar aanleiding van mijn aankondiging dat het Vlaamse Gewest ook tegen de in september verleende vergunning een procedure bij de Raad van State zou opstarten, heeft minister Antoine trouwens publiek ver-

klaard dat de vergunning is opgesteld “in de geest van het samenwerkingsakkoord”. Dat is heel interessant, maar nog belangrijker is dat de procedure stipt wordt nageleefd zodat iedereen, zeker de inwoners van de betrokken gemeenten, tijdig en correct worden geïnformeerd.

Nadat ik de milieueffectenstudie ontvangen heb, heb ik kunnen vaststellen dat ze onvolledig was omdat elke beschrijving of beoordeling van de mogelijke effecten, vooral geluidseffecten, op het grondgebied van het Vlaamse Gewest ontbreekt. Ik heb dit ook expliciet in een aangetekende brief op 6 april 2006 aan minister Antoine laten weten. De brief bleef tot op vandaag onbeantwoord.

Mijnheer Huybrechts, de effecten waar u naar vraagt, hadden dus moeten blijken uit de milieueffectenstudie van het Waalse Gewest, maar deze studie zwijgt in alle talen over de milieugevolgen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, wat op zich natuurlijk reeds ernstige vragen doet rijzen over de waarde van deze studie – en ik druk me zoals steeds heel voorzichtig uit.

Op basis van de gegevens van het permanente geluidsm Meetpunt in de gemeente Riemst en op basis van de gegevens van het voorliggende project, zoals beschreven in de milieueffectenstudie, komt mijn administratie tot een aantal, weliswaar voorlopige vaststellingen. De expansie van de luchthavenactiviteiten, in het bijzonder de cargoactiviteiten, die voor een belangrijk deel gebaseerd zullen zijn op nachtbewegingen, zal bij een ongewijzigd baangebruik en vliegpatroon gepaard gaan met een toename van het aantal nachtelijke vliegbewegingen boven de regio Zuidoost-Limburg.

Deze toename van het aantal bewegingen, zoals voorzien in de groeiscenario's van het Waalse Gewest, zal uiteraard repercussies hebben op de globale geluidsbelasting van de regio. Niet alleen zal de gemiddelde geluidsbelasting toenemen, maar gelet op de hogere frequentie van nachtelijke overvluchten en de inzet van steeds zwaardere en grotere cargovliegtuigen, zullen de geluidspieken ook luider zijn.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de minister, als Wallonië weigert een milieu-effectenrapport op te stellen voor het grondgebied van Vlaanderen, zijn u of de Vlaamse Regering dan bereid dat te doen?

Minister Kris Peeters: Mijnheer Huybrechts, ik ben naar de Raad van State getrokken, dus we zullen afwachten wat die oordeelt. Er zijn een aantal nieuwe elementen omdat we die studie hebben gekregen. We hebben vastgesteld dat daar niets in staat over de gevolgen op het grondgebied van Vlaanderen. De vraag is of

de vergunning zal worden afgeleverd of niet, het is aan de Raad van State om daarover te oordelen. Als bevoegd minister heb ik gedaan wat ik moest doen: ik heb gezorgd dat men het samenwerkingsakkoord respecteert. In de studie moeten ook de gevolgen voor het Vlaamse Gewest en die gemeenten opgenomen worden, en zoals afgesproken moet daarover geïnformeerd en gecommuniceerd worden. Ik heb alles gedaan wat ik kan doen in dit kader.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
