

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



Zitting 2008-2009

23 april 2009

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

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

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderzoek van het Steunpunt Milieu en Gezondheid naar de invloed van milieuvervuiling op de gezondheid	1
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken in verband met de bouw van een lagekostenpier op de luchthaven van Zaventem en de taakverdeling tussen luchthavens	
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de te verwachten milieueffecten van een lagekostenpier op de luchthaven van Zaventem	3
Vraag om uitleg van de heer André Van Nieuwkerke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over burgervliegactiviteiten in Habitatrichtlijn-gebied	13

Waarnemend voorzitter: de heer Erik Matthijs

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderzoek van het Steunpunt Milieu en Gezondheid naar de invloed van milieuvervuiling op de gezondheid

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in opdracht van de Vlaamse overheid doet het Steunpunt Milieu en Gezondheid onderzoek naar de invloed van milieuvervuiling op de gezondheid.

Onder meer in de periode van 2002 tot 2007 werden ongeveer 200 kinderen tot en met hun derde levensjaar door het Expertisecentrum Neurotoxicologie en Neuropsychologie van het Openbaar Psychiatrisch Zorgcentrum Geel aan een studie onderworpen. Kort na hun geboorte werd in navelstrengbloed van de placenta een aantal stoffen gemeten. Uit de resultaten blijkt dat zelfs bij lage concentraties wel degelijk een verband bestaat tussen de aanwezigheid van bepaalde vervuilende stoffen in het navelstrengbloed en de verstandelijke en de gedragsmatige ontwikkeling van kinderen tot op de leeftijd van 3 jaar.

Zo stelde men onder meer vast dat kinderen met een hogere blootstelling aan lood lager scoren op een intelligentiequotiënt-test (IQ-test), ze zijn actiever dan gemiddeld en hebben meer aandachts- en sociaal-emotionele problemen. Daarmee werd duidelijk dat er een oorzakelijk verband kan worden vastgesteld met betrekking tot milieuvervuilende stoffen en de gezondheid van kinderen. Zeker wat betreft lood, pcb's (polychloorbifenylen), DDE (dichlorodiphenyldichloroethyleen) en HCB (hexachloorbenzeen) werden opmerkelijke gedragingen vastgesteld.

Mevrouw de minister, ik denk dat dat niet onbelangrijk is. Maar de Wereldgezondheidsorganisatie heeft steeds de norm van 10 picogram per deciliter als veilige norm gehanteerd, maar toch blijkt dat zelfs bij lagere normen voor loodwaarden de negatieve effecten al meetbaar zijn.

Ook studies uit andere landen bevestigen de vaststellingen uit het gevoerde onderzoek van het Steunpunt Milieu en Gezondheid in opdracht van de Vlaamse Regering.

Naast lood werden ook de effecten van pcb's en dioxineachtige stoffen onderzocht. Ook hier stellen we opmerkelijke gedragingen vast. Kinderen met hogere pcb-waarden zouden op een later tijdstip beginnen stappen

en zouden tevens een vertraagde taalontwikkeling hebben. Daarnaast zouden ze ook minder snel emoties tonen. Ook in hun spelontwikkeling zijn er opmerkelijke vaststellingen gedaan. Kinderen met hogere pcb-waarden spelen meer met neutraal dan met typisch jongensspeelgoed, jongens gedragen zich passiever en scoren lager op een IQ-test.

Daarnaast werd ook onderzoek verricht op kinderen met meer bestrijdingsmiddelen in hun navelstrengbloed, zoals de stoffen DDE en HCB. Deze kinderen doorlopen een vertraagde taalontwikkeling en zetten op latere leeftijd hun eerste stapjes. Ze uiten minder emoties en gedragen zich passiever.

Het is dus duidelijk, mevrouw de minister, dat het onderzoek heeft aangetoond dat lood, pcb's, DDE en HCB wel degelijk een invloed hebben op de ontwikkeling van jonge kinderen. Maar daarnaast zijn er een aantal belangrijke andere invloeden zoals erfelijke factoren, de opvoeding en de gezinsvorm. Blijkbaar gaat het steeds om een samenspel van elkaar beïnvloedende factoren.

Eveneens een opmerkelijke vaststelling is dat de gemeten stoffen lang aanwezig blijven in het milieu, maar ook in de mens. Net daarom is het belangrijk dat de Vlaamse Regering, in opvolging van deze zeer belangrijke studie, die daadwerkelijk een oorzakelijk verband aantoonst tussen milieuverontreiniging en gezondheid, initiatieven neemt.

Mevrouw de minister, ik weet dat er in het verleden al heel wat inspanningen zijn gebeurd om de loodwaarden te verminderen. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan loodvrije benzine. Maar toch vraag ik me af of u nog bijkomende inspanningen kunt leveren met betrekking tot de hoeveelheid lood in de leefomgeving. Kunt u initiatieven nemen om de hoeveelheid lood te beperken? Zal bijvoorbeeld onderzocht worden of de loodnorm in Vlaanderen kan worden herzien? In hoeverre zijn de loden waterleidingen in Vlaanderen overal vervangen door loodvrije buizen?

Ik denk dat er nog een aantal andere belangrijke bevindingen zijn uit het onderzoek. Zijn er nog andere beleidsmaatregelen die u naar aanleiding van de conclusies van de studie wilt nemen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Van den Eynde, het is een vrij omvangrijke vraag, waar we lang over kunnen doorgaan, maar ik zal u kort een stand van zaken geven en een overzicht van de initiatieven.

De onderzochte polluenten zijn geen nieuwe polluenten. Het gaat over zaken waar eigenlijk al bijzonder veel onderzoek over is, zeker wat betreft het onderdeel milieu en gezondheid. Als we al die jaren van onderzoek bekijken, zien we dat er een duidelijk dalende trend te merken is voor de menselijke belasting van de polluenten die u vermeldt.

Voor lood daalde de uitwendige blootstelling in Vlaanderen vooral sinds het gebruik van loodvrije benzine sinds het midden van de jaren zeventig. Bij de Belgische bevolking nam de gemiddelde bloedloodconcentratie tussen 1978 en 1990 af met meer dan de helft.

Er zijn aanwijzingen dat de norm van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) zou worden verlaagd. Vandaar dat bij de gezondheidskundige evaluatie van de bloedloodwaarden in Vlaanderen nu zowel de huidige norm als de mogelijke toekomstige norm in rekening wordt gebracht. Dat wordt nu al gedaan, ook al is het nog niet zeker hoe het zal wijzigen.

In 2006 werden in Beerse, een gekende hotspot met betrekking tot lood, metingen uitgevoerd bij volwassenen en kleuters, waar nog lagere waarden werden vastgesteld, zowel bij vrouwen als bij kleuters.

Ook in de wijde omgeving, buiten de al gesaneerde wijken in Moretusburg, van Hoboken, werd eind 2008 het bloed van kleuters onderzocht. De kleuters die wonen en/of school lopen in het onderzoeksgebied Hoboken hebben gemiddeld iets meer lood in het bloed dan de controlegroep die woont en/of school loopt in Hemiksem. De concentraties blijven duidelijk beneden de huidige en de mogelijk toekomstige norm van de WGO. Zowel in Beerse als in de Noorderkempen loopt momenteel een participatief vervolgtraject om in samenwerking met alle betrokkenen de metaalvervuiling verder aan te pakken. Die betrokkenen, dat zijn mijn eigen Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM), de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), Toezicht Volksgezondheid, maar ook de lokale overheden en de lokale bevolking. Een belangrijk onderdeel hiervan is de verdere informatieverstrekking en sensibilisering met betrekking tot de zware metalenproblematiek. In dit kader wordt momenteel in Beerse het blootstellingsonderzoek bij kleuters herhaald zodat de geleverde inspanningen verder kunnen geëvalueerd en bijgestuurd worden. Wij willen dus niet stoppen, wij doen voort.

– *De heer Patrick Lachaert treedt als voorzitter op.*

Specifiek voor de hotspot Hoboken en de hotspot Beerse werden acties ondernomen om de situatie te saneren. Aan de verschillende bedrijven werden stofactieplannen opgelegd. Mijn voorganger heeft voor Umicore Hoboken en voor Metallo Chimique en Campine in Beerse het cadmiumactieplan opgelegd, en er worden ook bijkomende

controles uitgevoerd, tot op vandaag. In het kader van een Europese richtlijn moeten wij aan de Europese Commissie uiterlijk tegen eind 2009 rapporteren. Wij moeten ook onze maatregelen rapporteren. Deze rapportering wordt momenteel voorbereid.

Mevrouw Van den Eynde, wij kijken nu even naar de loden buizen. De Europese Drinkwaterrichtlijn legt op dat uiterlijk op 25 december 2013 een norm voor lood moet worden gehaald. De parameterwaarde die in de Europese regelgeving staat, is ook opgenomen in onze Vlaamse regelgeving. De drinkwatermaatschappijen zijn al enkele jaren zeer actief bezig met het vervangen van loden leidingen en aansluitingen vanuit een algemeen voorzorgsprincipe. Wij weten dat dit inderdaad het beste is. Rekening houdend met dit initiatief van de drinkwatermaatschappijen en de zeer lage frequentie van normoverschrijding voor lood is het niet haalbaar die norm vervroegd te verstrengen. Dat is niet noodzakelijk.

De klant is zelf verantwoordelijk voor de binneninstallatie, voor de leidingen in zijn woning en voor het vervangen van loden onderdelen ervan. Als het lood toch afkomstig blijkt van een loden aansluiting, wordt die door de drinkwatermaatschappij prioritair vervangen. Deze huishoudelijke tactiek wordt nu al toegepast.

De normen van de WGO gelden internationaal als de referentiewaarde voor het opstellen van normen voor de drinkwaterkwaliteit. Ze worden ook regelmatig herzien. Het lijkt dan ook aangewezen om onze richtwaarde, die dezelfde is als die van de WGO, aan te houden.

Uw vroeg naar de loden aansluitingen. Ik heb daarover een tabel mee. Daaruit blijkt dat een deel van de drinkwatermaatschappijen het vervangingsprogramma zal moeten opdrijven om er tegen 2013 te geraken. Het is van belang te benadrukken dat de drinkwatersector vanuit een algemeen voorzorgsprincipe is gestart met de vervanging van de loden aansluitingen. Maar het is niet altijd door toedoen van een loden aansluiting dat de norm niet wordt gehaald. Ook de samenstelling, de hardheid van het water speelt een rol bij het al dan niet terugvinden van lood.

Om in een beleidskundige context verder te kunnen werken met de resultaten van de humane biomonitoring, werd een faseplan opgesteld. Een aantal experts en een maatschappelijke jury beoordelen de resultaten. Zij onderzoeken hoe ernstig de effecten op de gezondheid zijn en welk plan van aanpak er moet worden gevolgd. Zo werd beslist om de vastgestelde verhoogde gehalten aan gechloreerde verbindingen in het landelijke gebied en de verhoogde vaststellingen van astma in steden prioritair aan te pakken. Dat is het gevolg van het onderzoek.

Voor beide gevalstudies wordt nog dit voorjaar een uitgebreid actieplan voorgesteld. Het zal in werking treden om die twee problemen te lijf te kunnen gaan.

Die actieplannen bevatten een onderdeel verder onderzoek. Dat onderzoek is nog een jonge tak. Maar de actieplannen bevatten ook een aantal beleidsmaatregelen. Zo zullen de gehalten aan gechlorideerde verbindingen die aanwezig zijn in moedermelk in de landelijke gebieden nauwgezet worden opgevolgd. Op basis daarvan kun je het lopende beleid evalueren. Ook concrete acties met betrekking tot sluikstoken en open vuurtjes worden verder uitgewerkt. Voor de gevalstudie met betrekking tot astma wordt onder andere een haalbaarheidstudie voor een mogelijk geboortecohortonderzoek in Vlaanderen voorbereid. Een van de opties die hierin wordt bestudeerd is een onderzoek naar milieugerelateerde aandoeningen waarbij ook de neuropsychologische ontwikkeling wordt opgevolgd. Men onderzoekt de ontwikkelingen systematisch, in de loop der jaren vanaf de geboorte.

In het tweede Steunpunt Milieu en Gezondheid loopt een referentiebiomonitoring voor Vlaanderen. De inwendige blootstelling aan verontreinigende stoffen waarover in de studie wordt gerapporteerd, wordt daarin opgevolgd.

Met betrekking tot het lood heb ik u gezegd hoe men omgaat met de problemen, zowel bedrijfsmatig als wat de wateraansluitingen betreft. Daar zijn geen nieuwe maatregelen voorzien. Daarvoor bestaat er al een actieplan. Het wordt uitgevoerd, en bij sommige watermaatschappijen moet dat worden versneld.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik ben zeer tevreden dat het Steunpunt Milieu en Gezondheid dergelijke onderzoeken voert. Dat is heel belangrijk. Het moet de overheid aanzetten tot het nemen van initiatieven. U hebt dat aangetoond met het stofplan in bepaalde gebieden waar een heel hoge concentratie van lood aanwezig is.

Het was de laatste tijd nogal stil rond het vervangingsprogramma voor loden waterleidingen. Daarom vond ik het belangrijk, mevrouw de minister, om daar nog eens naar te polsen. Ik heb begrepen dat binnenshuis de eigenaar verantwoordelijk is. Hebben de watermaatschappijen er een zicht op in hoeverre er binnenshuis nog veel loden waterleidingen aanwezig zijn? Op welke manier worden deze mensen gesensibiliseerd?

Mevrouw de minister, ik vind het goed dat u nu een aantal beleidsmaatregelen aankondigt in het toekomstige actieplan, dat nog dit voorjaar zal worden uitgewerkt met betrekking tot moedermelk en sluikstoken. Dat moet een belangrijk aandachtspunt blijven. Ik hoop dat ik deze problematiek in de volgende legislatuur kan blijven opvolgen.

Minister Hilde Crevits: De watermaatschappijen houden die sensibilisering heel strikt in de gaten. Elke maatschappij voert gerichte acties uit en wijst erop dat het

belangrijk is dat je de aansluitingen bekijkt. Het investeringsprogramma als such wordt versneld.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken in verband met de bouw van een lagekostenpier op de luchthaven van Zaventem en de taakverdeling tussen luchthavens

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de te verwachten milieueffecten van een lagekostenpier op de luchthaven van Zaventem

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de voorzitter, collega's, wij zijn hier en ook in andere commissies al een aantal keren tussengekomen over de luchthaven van Zaventem: op 6 maart 2008, op 4 juni 2008 en aansluitend bij de interpellatie van de heer Van Rompuy op 11 december 2008 ondervroeg ik samen met andere collega's, zoals de heren Bex, Glorieux en Van Rompuy, de regering over de bouw van de zogenaamde lowcost-terminal of lagekostenpier en het dossier van de geluidslast van de luchthaven van Zaventem.

Tot voor kort waren de regering en concreet minister Crevits niet gevat door een vergunningsaanvraag voor de bouw van die lagekostenpier. Nu is daarin een wijziging opgetreden. De luchthavenuitbater heeft enkele weken geleden officieel bij de Dienst Milieueffectrapportage een ontheffing van MER-plicht, de plicht om een milieueffectrapport op te stellen, aangevraagd om op de luchthaven van Zaventem een lagekostenpier te bouwen. De gemotiveerde aanvraag werd opgesteld door het bureau ANTES.

Mevrouw de minister, ik verwijs naar mijn vorige tussenkomsten over de bouw van een lowcostterminal op de luchthaven van Zaventem. U herinnert zich dat ik naar aanleiding van het recente arrest in verband met de luchthaven van Bierset, het zogenaamde Abraham-arrest van het Europees Hof van Justitie, erop heb gewezen dat voor de bouw en aanpassing van een lowcost-terminal sowieso een MER vereist is naar analogie met het beschikkend gedeelte in het arrest van Bierset. Het Hof van Cassatie heeft in december trouwens in een arrest die stelling van het Europees Hof bevestigd.

Mevrouw de minister, deze recente uitspraak waarin staat dat een MER noodzakelijk is bij werkzaamheden

aan een luchthaven die de bedrijvigheid op die luchthaven zullen doen toenemen, is duidelijk.

De rechter heeft daarmee geantwoord op een klacht van omwonenden van de luchthaven van Bierset. De omwonenden stapten in 1996 naar de rechtbank naar aanleiding van de grondige modernisering en uitbreiding van die luchthaven, vooral ten bate van de nachtvluchten van het koerierbedrijf TNT Express, dat bedongen had dat die luchthaven 24 uur op 24 uur open is. Volgens omwonenden werd die uitbreiding onvoldoende onderzocht.

Mevrouw de minister, ik moet zeggen dat vijf jaren ervaring met uw Franstalige tegenhanger, de heer André Antoine van de partij cdH, mij heeft geleerd dat hij werkelijk elke wetgeving aan zijn laars lapt. Ik heb u erover geïnformeerd dat wij binnenkort ten aanzien van Bierset en een aantal anderen een milieuvordering zullen instellen. Die vordering zal worden neergelegd door een advocaat uit West-Vlaanderen bij de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg van Luik. Je hebt zeer knappe advocaten in West-Vlaanderen. Dit bewijst dat wij niet alleen aan de overheid vragen om op te treden, maar dat wij zelf ook de nodige stappen zetten – en spijtig genoeg moeten zetten.

Het Waalse Gewest oordeelde evenwel dat een MER niet noodzakelijk was omdat de start- en landingsbanen niet werden verlengd. Dit heeft een link met dit dossier. Uw voorganger is samen met ons naar de Raad van State gestapt omdat minister Antoine ervan uitging dat een aantal stappen niet moest worden gezet.

In 2001 gaf de rechtbank van eerste aanleg de omwonenden gelijk en kende hun een maandelijkse schadevergoeding toe van bijna 200 euro per maand per persoon. In beroep verloren de omwonenden, waarna ze naar het Hof van Cassatie stapten.

Het Hof van Cassatie vroeg uitleg aan het Europees Hof van Justitie. Het Europees Hof van Justitie stelt nu duidelijk dat het Waalse Gewest te kort door de bocht ging met de afwijzing van het MER: “Zo’n rapport is nodig voor werkzaamheden tot wijziging van de infrastructuur van een bestaand vliegveld zonder dat de start- en landingsbaan wordt verlengd voor zover die, gezien hun aard, omvang en kenmerken, als een wijziging van een vliegveld zelf kunnen worden beschouwd.”

Wat geldt voor Bierset, geldt ook voor Zaventem. Zeker als het om een uitspraak gaat van het Hof van Cassatie. Ook hier is sprake van een wijziging van de infrastructuur zonder dat de start- en landingsbanen worden gewijzigd. De geplande wijzigingen zijn echter zo wezenlijk dat, gelet op hun aard en omvang, er sprake is van een wijziging van het vliegveld zelf. De luchthavenuitbater geeft dit toe door te verwijzen naar een aparte benadering van deze zogenaamde nieuwe luchthaven. Mevrouw de minister, wat is uw visie hierop?

Ik blijf er dus bij dat er nood is aan een milieueffectenrapport (MER) voor de bouw van een nieuwe pier in Zaventem. Het gaat hier immers om een wezenlijke uitbreiding van de luchthaven. In de ontheffingsaanvraag staat immers letterlijk: “De bouw van de LCT (lowcostterminal) behelst in zekere zin wel een wijziging of uitbreiding van een vliegveld, evenwel zonder dat de start- en landingsbanen worden verlengd.” Dat staat in het algemeen besluit, pagina 136. Verder staat er: “De bouw van de LCT moet het mogelijk maken om de capaciteit van lagekostenbewegingen op jaarbasis quasi te verdrievoudigen en op te voeren van 12.000 naar 32.500 bewegingen.” Dat is een ander citaat uit de ontheffingsaanvraag.

Er is dus duidelijk sprake van een groeiscenario: men gaat van vier naar zes inschepingsplaatsen. Verder blijkt uit de aanvraag dat in het geplande scenario de mobiliteit rond de luchthaven vrij drastisch zal toenemen. Er is sprake van een drastische verkeersstroom van autopassagiers op jaarbasis, van 870.000 voertuigen nu met 12.000 lagekostvluchten naar 2.356.250 autopassagiers met de geplande situatie van 32.500 lagekostvluchten.

Men heeft berekend dat nu in de huidige situatie – enkel voor low cost – gemiddeld 1192 wagens per dag zich naar de luchthaven verplaatsen, terwijl, als de bouw van de lowcostterminal doorgaat, dat aantal zal stijgen naar 3228 wagens per dag voor enkel low cost. Het verkeersinfarct in de luchthavenregio zal dus alleen maar toenemen.

De luchthavenuitbater durft te stellen in het algemeen besluit dat “op basis van de beoordeling van de milieueffecten er kan worden gesteld dat er, noch tijdens de aanlegfase, noch tijdens de exploitatiefase, voor alle milieuaspecten geen significant negatieve effecten ten aanzien van het milieu zullen optreden. Het ontheffingsdossier heeft echter alleen betrekking op een evaluatie van milieueffecten van toestellen en activiteiten voor zover ze zich op de grond bevinden, dus niet wanneer/zodra ze zich in het luchtruim bevinden”.

Mevrouw de minister, dat is nogal kort door de bocht. Brussels Airport Company (BAC) minimaliseert eigenlijk heel de zaak. Haar argument is dat enkel gekeken moet worden naar de milieu-impact van het gebouw zelf, dus niet naar de impact van de lowcostvliegtuigen in de lucht, aangezien die onder de voorwaarden van de afgeleverde milieuvergunning vallen. Aangezien het gebouw als dusdanig geen impact zal hebben op de leefbaarheid in de omgeving, is een MER niet nodig, aldus BAC.

Verder komt men ook weer af met het verhaal dat de luchthavenuitbater niet verantwoordelijk is voor de milieu-impact van vliegtuigen, zodra die opgestegen zijn. BAC zou dus enkel maar aangesproken kunnen worden over grondlawaai. Kortom, BAC laat dus uitschijnen alsof het hier gaat over een luchthaven zonder vliegtuigen.

Te vermelden is verder dat er in de procedure voor ontheffing die nu gevolgd wordt niet in een openbaar onderzoek, noch in een beroepsmogelijkheid voor burgers voorzien is. De betrokken gemeentebesturen, dat zijn enkel de vier aangrenzende gemeenten van de luchthaven, mogen enkel een advies uitbrengen, weliswaar in de paasvakantie. Dat is hallucinant en mijns inziens, mevrouw de minister, disproportioneel.

Voor een normaal hinderlijk bedrijf in een gemeente – en ik geef het voorbeeld van een uitbreiding van een varkensstapel – wordt een hoorzitting georganiseerd voor omwonenden. Dat is toch een normale procedure, die in dit geval zeker gevolgd zou moeten worden, zeker voor een luchthaven in een dichtbevolkte regio, die het aandurft om een ontheffing van de MER-plicht aan te vragen. Ik verwijs ook naar de reactie van de bewonersgroepen rond de luchthaven van Zaventem, die van oordeel zijn dat de luchthavenuitbater sowieso een ernstige MER opgelegd moet krijgen.

Mevrouw de minister, ik wil de discussie opentrekken naar de langetermijnvisie van ons luchthavenbeleid. In het landschap van de luchthavens tekent zich een trend af. Wallonië heeft een visie ontwikkeld waarbij Charleroi zich heeft gefocust op de lowcosttrafiek – en die luchthaven doet dat goed met op dit moment 3 miljoen passagiers, die ze wil uitbreiden tot 5 miljoen – en Bierset blijft zich halsstarrig profileren als vrachtluchthaven, met alle overlast van dien. Niet alleen voor Zuid-Limburg, maar – en ik ben herhaalde malen in Wallonië geweest – voor alle gemeenten die rond het vliegveld liggen.

Mevrouw de minister, volgens mij ontbreekt het in Vlaanderen aan een globaal masterplan voor de luchthavens. De toekomstkansen van de regionale luchthavens Deurne, Oostende en Wevelgem zijn niet erg duidelijk. U stelt uw hoop op een nieuwe structuur LEM-LOM (luchtvaartexploitatie maatschappij-luchtvaartontwikkelingsmaatschappij). De luchthaven van Zaventem blijft echter op verschillende paarden wedden. Men mikt op personenvervoer en stadsluchthaven. Daarnaast mikt men op een toename van vracht, en nu wil men zelfs concurreren met Charleroi inzake low cost.

Ik verwijs naar de discussie die we enkele weken ook in de commissie voor Economie gevoerd hebben over het START-plan van de Vlaamse Regering, het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio. Minister Ceysens stelde dat de Vlaamse Regering blijft opteren voor een forse groei, een verdubbeling van het personenvervoer en een quasi verdubbeling van de vracht tegen 2025. Daarover zijn kritische opmerkingen geformuleerd. Niet alleen door mezelf en de heer Glorieux, maar ook door leden van uw meerderheid en niet van de minste: de heren Van Rompuy en Van Malderen, respectievelijk van CD&V en sp.a.

Het is duidelijk dat een groei van de luchthaven – en dat is dus toch het geval als er nu ook een lowcostterminal in Zaventem komt – de luchthavenregio onleefbaar maakt. Het gaat dan over verschillende aspecten: toename van trafiek, toename van milieueffecten zoals geluidshinder, mobiliteitsproblemen enzovoort. Dat wordt allemaal echter door de luchthavenuitbater onder de mat geveegd. Meer nog, die heeft zelfs het lef om een ontheffing aan te vragen van de MER-plicht.

Mevrouw de minister, is er geen nood aan een taakverdeling tussen de verschillende regionale luchthavens in Vlaanderen en Wallonië? Is het niet raadzaam, gezien de ruimtelijke ordening, dat Charleroi de lowcosttrafiek voor zijn rekening neemt en dat Zaventem zich profileert als zaken- en stadsluchthaven, zeker gelet op de Europese roeping die Brussel heeft?

Mevrouw de minister, welke argumenten hebt u om de bouw van een lowcostterminal in Zaventem vrij te stellen van de MER-plicht? Is het niet vrij vanzelfsprekend dat een dergelijke ingreep in het takenpakket van de luchthaven – de bouw van een lowcostterminal – wel significante milieueffecten heeft, want een terminal bouw je niet uit liefdadigheid, maar om winst te genereren, en derhalve een normale procedure van openbaar onderzoek en een grondige MER vergt?

Bovendien lijkt het me evident dat er voor een lowcostterminal een draagvlak binnen de luchthavenregio noodzakelijk is.

Mevrouw de minister, ik weet ook dat de MER-cel de ontheffing moet geven. Maar het zou goed zijn om van u een visie te horen, want het gaat toch om een aantal ingrijpende zaken, gekoppeld aan het Bierset-verhaal. Is het normaal dat men bij een dergelijke omvangrijke aanvraag zomaar een ontheffing kan aanvragen?

Welke lessen trekt u in het algemeen uit de rechtspraak omtrent Bierset en de MER-plicht? Ik denk dat dat in de toekomst voor de eigen regionale luchthavens, maar ook voor Zaventem, heel belangrijk is.

In welke mate is er nood aan een masterplan voor de luchthavens, een taakverdeling, in Vlaanderen? Staat u nog achter het groeiscenario van het START-plan – de heren Van Rompuy, Van Malderen en Glorieux hebben daar ook minister Ceysens over ondervraagd – dat gezien de economische crisis volkomen voorbijgestreefd is?

In hoeverre zal de overheid en de minister in laatste instantie middels het instrument van de milieuvergunning mee bewerkstellingen dat de luchthavenuitbater het broze bestaande evenwicht tussen economie en ecologie niet brutaal verstoort door zonder enige inspraak een nieuwe terminal te ontwikkelen en

bijkomende trafiek aan te zuigen? Gaat u er met andere woorden mee akkoord dat in de milieuvergunning niet alleen Quota Count (QC) en plafonds voor nachtvluchten, maar ook plafonds voor dagvluchten worden ingeschreven? Zult u in die zin initiatieven nemen?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, voor mijn hoogstwaarschijnlijk allerlaatste vraag in mijn carrière zal ik uw raad opvolgen en de zeer wijze woorden van de heer Peumans niet herhalen. Ik kan gerust stellen dat ik me volledig aansluit bij de feitelijke gegevens uit zijn inleiding.

Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat een verdrievoudiging van het aantal lagekostenvluchten, zoals beoogd met de bouw van de nieuwe lagekostenpier, effecten zal hebben op de overlast voor de omgeving, die nu al als tamelijk hoog wordt ervaren. Dan gaat het niet alleen over de vliegtuigen in de lucht of op de grond, maar ook om de vele extra auto's die als gevolg daarvan naar de luchthaven zouden rijden. Deze nieuwe lagekostenpier alleen al zou dagelijks voor ongeveer 1100 extra wagens zorgen naar de luchthaven, althans indien de toekomstplannen worden gerealiseerd.

Is dat een wenselijke evolutie of niet? U kent ons standpunt daarover: wij vinden van niet. We vinden het ook niet kunnen dat voor een dergelijke belangrijke ingreep geen milieueffectenrapport zou moeten worden opgesteld. Ik heb begrepen dat het tot de autonome bevoegdheid van de dienst MER behoort om daar een beslissing over te nemen. Ik denk dat we die mensen hun werk moeten laten doen en in eer en geweten een beslissing laten nemen. We kunnen alleen maar hopen dat zij de aanvraag om ontlast te worden van een milieueffectenrapport voor dergelijke belangrijke ingreep niet zullen goedkeuren.

Het spreekt voor zich dat dergelijke toename van het aantal lagekostenvluchten het totaal aantal vluchtbewegingen op Zaventem, vandaag 264.366 bewegingen, zal doen toenemen.

Dat kadert ook allemaal in de globale doelstellingen van de Langetermijnvisie Luchthaven Zaventem 2025, die in opdracht van de Vlaamse Regering in 2006 werd opgesteld en waarbij naar een verdubbeling van het aantal vluchten op Zaventem, zowel passagiers als vracht, wordt gestreefd.

We moeten ook vaststellen dat op 7 januari 2009 in het Vlaams Parlement een motie werd aangenomen, waarin heel expliciet werd gevraagd om deze doelstellingen bij te sturen, in functie van de toch enigszins gewijzigde economische situatie en de algemene toekomstperspectieven als gevolg van de financiële en economische recessie die zich ook in het vliegwezen manifesteert. Tot onze grote verbazing heeft minister Ceysens, ongeveer een maand geleden, in de commissie voor Economie

eigenlijk botweg gezegd dat ze deze motie niet zal uitvoeren en die niet aan de orde is.

Mevrouw de minister, ik zou toch ook graag wat verduidelijking krijgen van u met betrekking tot de status van deze langetermijnvisie. Ik heb ondertussen al verschillende ministers uit deze regering heel verschillende uitspraken horen doen. De minister-president heeft in het verleden altijd gezegd dat het maar een nota is waar de regering akte van heeft genomen, meer niet. Minister Ceysens zegt dat het de officiële visie van deze regering is, die men nauwgezet gaat uitvoeren. De dag nadien haast minister Anciaux zich dan om te zeggen dat dat zeker niet de visie is en hij daar helemaal niet achter staat. Dus onduidelijkheid troef.

Maar ondertussen gaat de regering wel driftig verder met het realiseren van belangrijke onderdelen van de langetermijnvisie. Denk aan het aansnijden van nieuwe logistieke bedrijventerreinen in de Vlaamse Rand, het verbreden van de ring rond Brussel, de bouw van een lagekostenpier op de luchthaven enzovoort. Hiermee wordt heel duidelijk uitvoering gegeven aan alvast drie van de vier strategische doelstellingen van het START-plan: de verdere uitbouw van de luchtvaartactiviteiten, de omvorming van de regio tot een grote logistieke poort met nieuwe logistieke bedrijventerreinen en de mobiliteitscapaciteit in de regio uitbreiden.

Over de vierde strategische doelstelling horen we steeds minder, om niet te zeggen helemaal niets. Toen ik daar een maand geleden minister Ceysens over ondervroeg, zei zij dat in de vierde strategische doelstelling, met name het verbeteren van de leefomgeving, projecten kaderen als het akoestisch isoleren van woningen. Ik viel bijna achterover toen ik dat hoorde.

Mevrouw de minister, deze vierde strategische doelstelling, met name de leefomgeving in de fel getormenteerde luchthavenregio verbeteren, behoort eigenlijk tot uw bevoegdheid.

Op dit ogenblik vinden op Zaventem jaarlijks meer dan 264.000 vliegbewegingen plaats. Met de bouw en ingebruikname van een nieuwe lagekostenpier zal dat aantal nog toenemen. Bent u bereid een limiet te stellen aan het aantal vluchtbewegingen dat overdag, tussen 7 uur 's ochtends en 23 uur 's avonds, vanop Zaventem kan plaatsvinden? Zo ja, op welk niveau legt u het maximum aantal vliegbewegingen? Zo niet, betekent dat dat de luchthaven maximaal moet kunnen groeien en overdag de sky the limit is?

Luchthavenuitbater BAC wil vrijstelling van de MER-plicht voor de bouw en exploitatie van een nieuwe lagekostenpier. De ingebruikname van de nieuwe terminal betekent een toename van de vluchtbewegingen en bijgevolg van de hinder voor de bewonersgroepen die

overvlogen worden. Wat is de te verwachten extra geluidshinder voor de bewonersgroepen uit de noordrand – gemeenten als Meise, Grimbergen, Machelen en Vilvoorde –, de ooststrand – Tervuren, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Huldenberg –, maar ook de oostkant – Steenokkerzeel, Kortenberg, Kampenhout – en natuurlijk ook Brussel, als gevolg van de extra lagekostenvluchten?

Als er door de bevoegde diensten vrijstelling van MER-plicht zou worden verleend, dan hebben de bewonersgroepen geen enkele mogelijkheid tot inspraak. Bent u in dat geval eventueel bereid toch een consultatie met de bewonersgroepen te organiseren?

Wat is de officiële status van de Langetermijnvisie Luchthaven Zaventem 2025, die in 2006 in opdracht van de regering werd opgesteld? Is het louter een nota waarvan akte werd genomen, zoals de minister-president zegt? Is het de officiële visie van de Vlaamse Regering, die nauwgezet zal worden uitgevoerd, zoals minister Ceysens zegt? Of distantieert de regering zich ervan, zoals minister Anciaux zegt? Indien de regering stelt dat ze wel achter de desbetreffende langetermijnvisie staat, niet in zijn geheel, maar enkel achter bepaalde onderdelen, dan had ik graag vernomen achter welke delen wel en welke niet. Ik zou hierop graag eindelijk eens een antwoord krijgen dat de hele regering dekt. Men zegt me altijd dat de regering één en ondeelbaar is, maar hierover krijgen we van elke minister een ander antwoord.

De Langetermijnvisie Luchthaven Zaventem 2025 en het START-plan dat aan deze visie uitvoering moet geven voorzien in een quasi verdubbeling van het aantal passagiers en het vrachtonnage. Dit is niet haalbaar zonder een drastische uitbreiding van het totale aantal vluchten. Hoe zult u, mevrouw de minister, de hieraan verbonden toename van de uitstoot van schadelijke en ongezonde stoffen en van broeikasgassen, alsook de toename van de geluidshinder in overeenstemming brengen met onze internationale verplichtingen voor milieu en klimaat? Die verplichtingen zijn heel duidelijk en gedefinieerd, maar toch neemt de regering een heleboel initiatieven die leiden tot een drastische toename. Het is zeker een grotere toename dan wat er tegenover staat qua remediërende initiatieven.

Het START-plan werd al vier jaar geleden gelanceerd. Hoe zal de regering de omvorming van de brede luchthavenregio tot een grote logistieke poort, met het opofferen van open ruimte in de rand rond Brussel aan nieuwe logistieke bedrijvenczones en het aantrekken van nieuwe Europese distributiecentra, verzoenen met de noodzaak om de leefomgeving in de regio te verbeteren? Dat gaat over de vierde pijler van het START-plan.

Klopt de bewering van minister Ceysens dat wat betreft de vierde pijler van het START-plan, met name het verbeteren van de leefomgeving in de regio, er behalve de intentie om enkele huizen akoestisch te isoleren geen

concrete projecten gepland of in uitvoering zijn? Indien er toch projecten gepland of in uitvoering zouden zijn, had ik graag van u, mevrouw de minister, vernomen welke. Indien de bewering over de akoestische isolatie van huizen rond de luchthaven klopt, had ik graag vernomen over hoeveel huizen het gaat, waar ze gesitueerd zijn, welke budgetten hiervoor gereserveerd zijn en wat de timing van de uitvoering is. Trek het u niet aan, er is wel overlast, maar we zullen de huizen isoleren: die fabel horen de mensen in die regio al twintig jaar. Ze weten ook dat akoestische isolatie eigenlijk weinig efficiënt is en immens duur. Het wordt telkens naar voren geschoven maar in de praktijk gebeurt er nooit iets mee.

Mevrouw de minister, op welke wijze zult u uitvoering geven aan de in december 2008 door het parlement aangenomen met redenen omklede motie over de uitvoering van het START-programma van Zaventem? Daarin werd op initiatief van de heer Van Rompuy duidelijk gevraagd om de strategische doelstellingen van het START-plan te herzien in functie van de veranderde economische situatie.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex: Ik kan me volledig vinden in de vragen van de twee collega's, behalve dat de heer Glorieux in zijn opsomming van getroffen gemeentes Herent vergeten is. Herent is op dit ogenblik de enige gemeente die nog last heeft van een deel van het spreidingsplan, destijds beslist door Verhofstadt en deels uitgevoerd door Anciaux en Landuyt. 27 procent van het opstijgend verkeer in onze richting komt over Herent en maakt de fameuze bocht van Beisem. Het treft daardoor een hele nieuwe groep van mensen, die vroeger nooit last hebben gehad.

Wij hebben geprotesteerd over het feit dat men enkel de gemeenten gecontacteerd heeft die onmiddellijk aansluiten bij de luchthaven en men niet even verder is gaan kijken bij de bewonersgroepen die ook veel last hebben. Op dit ogenblik denkt men aan een aanpassing van het routegebruik van de luchthaven. Dat wil zeggen dat er weer verschuivingen zullen komen in de groepen bewoners die gestoord worden. Het is zelfs zo dat men gaat proberen om zo veel mogelijk te kunnen landen over Brussel, waardoor er veel meer wordt opgestegen richting Leuven.

Naar aanleiding van deze vraag over de lagekostenterminal, die uiteraard voor bijkomend vliegverkeer zal zorgen, vragen wij om de zaak opnieuw iets ruimer te bekijken dan enkel de drie rondliggende gemeenten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De plannen hebben als voorwerp de bouw van een lowcostterminal op de locatie

van de vroegere South Finger. Die ligt ter hoogte van het noordelijke deel van de Apron 3. Die plannen beogen een antwoord te bieden op de behoefte om de interne passagiersstroom van lowcostvluchten te scheiden van de reguliere passagiersbehandeling van de pieren A en B. De bouw omvat een pier met zes gates, zodat er maximum 50 rotaties per dag uitgevoerd kunnen worden, wat neerkomt op een maximale capaciteit van 32.500 vluchten per jaar. Ter vergelijking: pier A en pier B hebben meer dan 60 gates. Lowcostvluchten vinden enkel tijdens de dagperiode plaats, namelijk tussen 6 en 23 uur, behoudens eventuele vertragingen.

In de huidige situatie zijn er 12.000 lowcostvluchten per jaar. Indien de terminal niet wordt gerealiseerd, zal de passagiersstroom gescheiden worden door de huidige installaties op Apron 3, iets zuidelijker dan de voorziene locatie, zoals zij nu voor die LCT is getekend. Apron 3 heeft een capaciteit van vier stands om 21.500 lagekostenvluchten per jaar af te handelen. Passagiers komen in dit scenario te voet over de tarmac of per shuttle naar het vliegtuig, met een verdere passagiersbehandeling en een iets beperkter serviceniveau in de oude terminal, die hiervoor zal worden aangepast.

Dat is dus het verschil tussen met en zonder LCT. De meerwaarde in luchthavencapaciteit van de geplande LCT is 11.000 vluchten per jaar: 32.500 mét minus 21.500 zónder LCT. De voorziene groei van het LCT-segment, in eender welk scenario, met of zonder werken, is inderdaad een bijna verdrievoudiging van 12.000 naar maximaal 32.500. Dat zijn de cijfers, maar je hebt dus een tussenstap, met of zonder die LCT.

Ik behandel enkele vragen van de heren Peumans en Glorieux samen omdat het gelijke vragen zijn.

Eerst over de procedure en de regelgeving die erop van toepassing is. Op die bouw van een lagekostenpier op de luchthaven van Zaventem is de Vlaamse regelgeving betreffende de project-MER van toepassing. Het project-MER-besluit is van toepassing. Laat daar geen twijfel over bestaan in het kader van de stedenbouwkundige aanvraag.

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 er altijd een project-MER worden opgesteld, zonder ontheffingsmogelijkheid. Dat is het scenario bij de bouw van een nieuw vliegveld. 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 project-MER. De bouw van een lagekostenpier kan worden beschouwd als een dergelijke wijziging van een bestaand bijlage I-project (rubriek 8), namelijk een

vliegveld met een start- en landingsbaan van minstens 2100 meter. Als je alles samenleest, blijkt duidelijk dat de bouw van een lagekostenpier valt onder de toepassing van de project-MER zoals ze geldt voor alle bijlage II-projecten. Dat zijn veel woorden om te zeggen dat het project project-MER-plichtig is.

Het project-MER-besluit zegt dat er twee mogelijkheden zijn. De eerste mogelijkheid is het opstellen van een project-MER. De tweede mogelijkheid is het indienen van een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de milieueffectenrapportageplicht, waarbij de initiatiefnemer van het betrokken project moet aantonen dat het voorgenomen project, gelet op de aard, de kenmerken en de omvang ervan, geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Dus niet zál hebben maar kán hebben.

Er waren in het verleden overigens al vragen om uitleg over het feit dat alles wat je bij dat verzoek moet voegen het zo omvangrijk maakt.

De concrete toetsingscriteria om te beoordelen of een project al dan niet aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken, zijn uitvoerig opgesomd in bijlage II bij het Decreet Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM). Het kan de initiatiefnemer BAC dus niet verweten worden dat hij voor de tweede mogelijkheid kiest. Hij heeft perfect het recht om als project-MER-plichtige een aanvraag tot ontheffing in te dienen. Dat is de regelgeving. Het is een gemotiveerd verzoek en datgene wat moet worden aangeduid of bewezen, is zeer nadrukkelijk en exhaustief geformuleerd.

Zoals u terecht stelt, is in de project-MER-regelgeving bij een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de milieueffectenrapportageplicht geen inspraakprocedure voorzien. Strikt genomen moeten wij aan niemand iets vragen. De dienst MER heeft het echter nuttig en noodzakelijk geacht om steeds het advies te vragen van andere betrokken administraties en van de openbare besturen. Een hele reeks adviesinstanties werd aangeschreven, onder andere de afdeling Milieuvergunningen, de afdeling Lucht, de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij, de Vlaamse Milieumaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Agentschap Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed, het Agentschap Gezondheid, en ook de gemeenten Zaventem, Steenokkerzeel, Machelen en Kortenberg, en het provinciebestuur van Vlaams-Brabant. Hoewel er eigenlijk niemand moet worden aangeschreven, is er een hele reeks instanties aangeschreven. Iedereen heeft een antwoord bezorgd. Ik kan over die gegeven antwoorden niets inhoudelijks zeggen maar, mijnheer Peumans, ik kan u wel bevestigen dat de MER-cel heeft bevestigd dat het feit dat de antwoorden tijdens de paasvakantie zijn aangekomen geen afbreuk doet aan de kwaliteit van de reacties die zijn binnengekomen. Dit zal de MER-cel in sterke mate helpen om in

dit dossier een gefundeerde en gemotiveerde beslissing te nemen. Die beslissing is nog niet genomen, ik kan u dus niet zeggen wat er beslist is.

De MER-cel zal nu aan de hand van de toetsingscriteria die staan vermeld in bijlage II van het DABM nagaan of BAC voldoende duidelijk en adequaat aantoonst dat de bouw van een lagekostenpier aan de luchthaven van Zaventem geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Men beslist dus niet met de natte vinger. Er is een lijst, er zijn criteria. Het moet getoetst worden, BAC moet aantonen dat er geen aanzienlijk milieueffect zal zijn. Dat is het stadium waarin we ons bevinden.

Deze visie of werkwijze ligt volledig in de lijn van de rechtspraak van het Europees Hof van Justitie ter zake. Ik heb daarover wat uitleg meegebracht. U kunt deze, indien u dit wenst, meekrijgen.

Mijnheer Peumans, er is een Abrahamarrest van het Hof van Justitie. Dat arrest zegt niet dat voor aanpassingswerken aan een bestaande luchthaven altijd en automatisch een project-MER moet worden opgemaakt. Het Hof zegt dat wijzigingswerken aan een bestaande luchthaven moeten worden beschouwd als wijzigingen in de zin van rubriek 12 van bijlage II, en dit moet worden samengelezen met rubriek 7 van bijlage I. Het Hof zegt dat dit niet betekent dat deze werken automatisch project-MER-plichtig zijn. Dit is enkel het geval voor een bestaande luchthaven met een start- en landingsbaan van minstens 2100 meter, voorzover de werken, gelet op de aard, de kenmerken en de belangrijkheid, aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.

Hier wordt dus precies hetzelfde gezegd als wat ik daar- net allemaal heb uiteengezet.

Volgens het Hof is het aan de nationale rechtbanken om te beoordelen of de bevoegde overheden per geval adequaat en voldoende onderzocht hebben of werken onderworpen moeten worden aan de project-MER-plicht. Het laatste woord is dus aan de rechtbanken.

Het Hof stelt dus in het kader van het Abrahamarrest enkel dat bij aanpassingswerken aan een bestaande luchthaven met een start- en landingsbaan van minstens 2100 meter moet worden onderzocht of deze werken aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. Als dat zo blijkt, moet effectief een project-MER worden opgemaakt. In het andere geval kunnen de werken ontheven worden van de project-MER-plicht. De controle hierop moet gebeuren door de rechters.

De procedure die wij nu volgen, is dus volledig conform de standaardrechtspraak door het Hof van Justitie.

Dat wat de procedure betreft. Dan zijn er de vragen over START. U mag het mij al dan niet kwalijk nemen, maar ik verwijs naar het antwoord dat al werd gegeven door

de minister-president op 11 december 2008 en door minister Ceysens op 19 maart 2009 naar aanleiding van allerhande vragen om uitleg. Ik heb het vele bladzijden tellende debat daarover doorgenomen. Ik ga daarover geen andere uitspraken doen.

Mijnheer Peumans, wij moeten de procedure van het Vlaamse reglement betreffende de milieuvergunning (VLAREM) hier ten volle laten spelen. Dat betekent dat in eerste aanleg de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant over dat dossier een uitspraak moet doen. Uw vraag over hoe ik als minister in laatste instantie met het instrument van de milieuvergunning ervoor garant zal staan dat het broze evenwicht tussen economie en ecologie niet brutaal zal worden verstoord, is momenteel niet aan de orde. Als de MER-cel oordeelt dat er een project-MER moet worden opgesteld, dan is er een project-MER-procedure. Als de MER-cel oordeelt dat er geen project-MER moet worden opgesteld, zal zij zeer goede argumenten moeten hebben waaruit blijkt dat er geen effecten te verwachten zijn. Wij moeten die procedure nu volgen. De milieuvergunning en de contouren van de milieuvergunning liggen op dit ogenblik vast. U weet dat er een wijziging is gebeurd voor wat betreft de nachtvluchten. Er werd gevraagd om een procedure in te leiden bij de bestendige deputatie met betrekking tot de geluidsquotacounts, zoals ze trouwens een hele tijd geleden in de Vlaamse Regering werden afgesproken en ondertussen door de federale staatssecretaris werden overwogen.

Mijnheer Glorieux, ik heb daarnet, naar aanleiding van de vragen van de heer Peumans, uitgelegd dat we van 12.000 via een tussenstation van 21.000 tot maximum 32.500 lagekostenvluchten per jaar komen. Vandaag zijn er geen beperkingen opgenomen wat betreft het toegestane aantal bewegingen tijdens de dag. In het verleden werd nog nooit een beperking in die zin overwogen. Zelfs in tijden van hoogconjunctuur, waarbij het aantal dagbewegingen beduidend hoger was dan in de huidige situatie. In 1999 vonden er op de luchthaven Brussel-Nationaal 314.000 vliegbewegingen plaats, waarvan 289.000 tijdens de dagperiode, dat is tussen 6 en 23 uur. Bij het verlenen van de milieuvergunning in beroep in 2000 aan het toenmalige BIAC werd door de minister bevoegd voor Leefmilieu een plafond opgelegd met betrekking tot het aantal nachtvluchten, maar niet voor het aantal dagvluchten. Deze groeiden in 2000 verder naar een recordhoogte van ongeveer 302.000 dagbewegingen maar zijn ondertussen teruggevallen tot 239.266 dagbewegingen in 2007. Het plafond voor nachtvluchten is bij beslissing van de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant inmiddels teruggebracht tot 16.000 nachtbewegingen. Ik heb dat bevestigd in beroep.

De geluidssituatie is ondertussen grondig geëvolueerd. De belangrijkste evolutie is het vertrek van de nachtoperator DHL. *(Opmerkingen van de heer Eloi Glorieux)*

Er zijn toch een pak minder bewegingen, mijnheer Glorieux. Er is 's nachts veel minder activiteit.

Als gevolg van deze inspanningen gelden momenteel strikte exploitatiebeperkingen voor vliegbewegingen tijdens de nachtperiode en de vroege ochtend, tussen 6 en 7 uur. *(Opmerkingen van de heer Eloi Glorieux)*

Ik heb toch duidelijk gezegd dat de nachtoperator DHL niet meer werkt, mijnheer Glorieux. U blijft doordrammen. Ik heb toch duidelijk gesteld wat er is gebeurd. *(Opmerkingen van de heer Eloi Glorieux)*

Mijnheer Glorieux, ik heb u de cijfers over de nachtvluchten gegeven. Wat mij betreft, is het grondig insnoeren van de dagvluchten vandaag niet aan de orde.

De bijkomende hinder en de plaats waar de toename aan bewegingen geografisch gelokaliseerd zal zijn, hangen uiteraard af van de verdeling van de bestemmingen van de lowcostvluchten. Of er extra geluidshinder te verwachten valt, zal afhangen van het antwoord op de vraag of er inderdaad bijkomende bewegingen zullen zijn, dan wel of de lagekostenvluchten klassieke vluchten vervangen. Op dit moment weet ik dat niet. Een aantal lagekostenmaatschappijen gebruiken modernere types van vliegtuigen, die ook minder lawaai maken. Ik beschik momenteel niet over informatie hieromtrent. Ik kan daar nu dan ook geen grote beschouwingen over houden. Het dossier met betrekking tot de vraag tot ontheffing van de verplichting tot het opmaken van een milieueffectenrapport, is momenteel in behandeling bij de administratie. Er is gezegd: geen aanzienlijke milieueffecten. Geluid en geluidshinder maken ook deel uit van die aspecten.

U had ook een vraag over het ontwikkelingsperspectief. Het ontwikkelingsperspectief van de langetermijnvisie Zaventem 2025 waarvan de Vlaamse Regering in 2006 – dus nog voor mijn aantreden – akte heeft genomen, is inderdaad gebaseerd op een bijna verdubbeling van het aantal passagiers en het vrachttonnage, en veronderstelt logischerwijze een uitbreiding van het totaal aantal dagbewegingen. Als onderdeel van de strategische doelstellingen van START met betrekking tot het woon- en leefklimaat rond de luchthaven is een belangrijke beperking opgenomen inzake de omvang van de geluidscontouren, de toegestane nachtelijke seizoensquota – 40 percent van het huidige niveau – en is als bijkomende voorwaarde gesteld dat het aantal ernstig gehinderden binnen de contouren van 55 decibel niet mag toenemen. Het referentiejaar is het jaar 2004. Het ontwikkelingsperspectief gaat dus niet uit van een ongebreidelde groei, maar heeft als opzet de geluidshinder binnen vastgestelde milieugrenzen te houden. Het is dan ook wat voorbarig te spreken van een toename van de geluidshinder.

Bovendien zijn er ook internationale verplichtingen van toepassing inzake het geluidsbeleid. Ik verwijs naar de richtlijnen van 2002 over de geluidgerelateerde

exploitatiebeperkingen en over het omgevingslawaaï. Deze verplichtingen stellen op zich geen restricties voor de verdere uitwerking van het START-ontwikkelingsperspectief en de hiermee samenhangende toename van het aantal vliegbewegingen. Wat de uitstoot van schadelijke en ongezonde stoffen en van broeikasgassen betreft, zijn uiteraard de verplichtingen uit het Kyoto-protocol relevant.

De richtlijn 2008/101/EG werd in januari gepubliceerd in het Publicatieblad. Deze richtlijn breidt het Europees emissiehandelsschema, waar we al over hebben gediscussieerd, uit naar CO₂-emissies door de luchtvaartsector. De Europese Commissie plant bovendien op relatief korte termijn ook een wetgevend voorstel inzake de aanpak van de NO_x-uitstoot door de luchtvaartsector. Door de opname van de luchtvaartsector in het Emission Trading Scheme (ETS) zal de CO₂-uitstoot van alle vluchten die vertrekken van of aankomen op een luchthaven gelegen in de Europese Unie in de periode 2012-2020 jaarlijks beperkt worden tot een percentage van het gemiddelde emissieniveau tijdens de jaren 2004-2006. In 2012 bedraagt dit percentage 97 percent. In de periode 2013-2020 wordt dat 95 percent. Een groei van de sector zal moeten worden opgevangen door emissierechten uit andere sectoren bij te kopen, aangezien de reductieopties in de sector zelf op korte termijn zeer beperkt zijn. Luchtvaartoperatoren zullen dus moeten betalen voor de CO₂ die ze uitstoten. Zoals u weet, is het absoluut de bedoeling dat het Vlaamse Gewest deze richtlijn zo efficiënt, zo snel en zo goed mogelijk implementeert in Vlaanderen.

Wat uw vijfde vraag betreft, kan ik verwijzen naar de lopende initiatieven ter beperking van de geluidsemissie en de geplande maatregelen ter beheersing van de geluidshinder in het kader van het geluidsactieprogramma in uitvoering van de richtlijn. U weet dat niet alleen de wegen, maar ook de luchthavens en de spoorwegen daar een onderdeel van vormen. Ook de aanpak in het kader van de ruimtelijke ontwikkelingen in het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB) zorgt voor een duurzame ontwikkeling in de regio.

De strategische deelprojecten SP 10 – lawaai-vermindering aan de bron – en SP 11 – geluidsmitigerende maatregelen – zijn START-projecten die gerelateerd zijn aan de vierde pijler van het START-plan, namelijk de aandacht voor het woon- en leefklimaat in de omgeving van de luchthaven. Zoals minister Ceysens op 19 maart 2009 in de commissie voor Economie heeft aangegeven, zijn een aantal projecten in uitvoering. Het gaat hierbij niet louter om het isoleren van woningen. Mocht ze dat zo gezegd hebben, dan is die informatie fout. Het gaat vooral over het ontwikkelen van een ruimer operationeel kader met maatregelen op het vlak van de ruimtelijke ordening. De opties inzake bouwen en wonen rond de luchthaven zijn onder meer recent aan bod gekomen in

het kader van het afbakeningsproces van het VSGB. Hiervoor heb ik een insteek gegeven aan mijn ambtgenoot bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, minister Van Mechelen. Voor wat de lawaaivermindering aan de bron betreft, verwijs ik naar het federale luchthavenplan en de belangrijke bijkomende exploitatiebeperkingen.

Een belangrijk kader voor de concrete invulling van de projecten SP 10 en SP 11 vormt het beleidskader van de richtlijn over het omgevingslawaaï. Die richtlijn heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren met het oog op het vermijden, voorkomen of verminderen van schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaaï. De richtlijn werd in VLAREM opgenomen via het besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005. De werking van de Europese richtlijn met betrekking tot het omgevingslawaaï is gebaseerd op het opmaken van geluidsbelastingkaarten, wat ondertussen is gebeurd, en op het ontwikkelen van actieplannen ter beheersing van het omgevingslawaaï.

De strategische geluidsbelastingkaarten voor de luchthaven Brussels Airport werden op 27 maart 2009 door de Vlaamse Regering goedgekeurd. De goedgekeurde kaarten voor de luchthaven zijn de kaarten van de officiële contourberekening van het jaar 2006 zoals ze in uitvoering van de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning in opdracht van de luchthavenbeheerder jaarlijks berekend worden. De richtlijn bepaalt dat op grond van deze strategische geluidsbelastingkaarten geluidsactieprogramma's moeten worden opgemaakt.

In uitvoering van deze richtlijn die van toepassing is op de luchthaven Brussels Airport, heb ik het Departement LNE van mijn administratie de opdracht gegeven een tussentijds geluidsactieprogramma of actieplan voor te bereiden om binnen de bevoegdheden van het gewest een aantal operationele maatregelen uit te werken. In de eerste fase zal werk gemaakt moeten worden van een remediërend beleid in de meest belaste zones rond de luchthaven. De zone met de hoogste geluidsbelasting wordt op dit moment geïnventariseerd om te kijken welke passende maatregelen getroffen kunnen worden. Hierbij wordt niet alleen gedacht aan akoestische maatregelen, maar ook aan het gericht inzetten van planningsinstrumenten. Op termijn zal het trouwens onontbeerlijk zijn om de geluidshinder in een ruimere omgeving rond de luchthaven te kunnen beheersen binnen een gedefinieerd ontwikkelingsperspectief voor de luchthaven. Een adequate geluidzonerings naar analogie met andere Europese luchthavens met zonegerichte maatregelen begint zich af te tekenen als een absolute voorwaarde om te komen tot een succesvol geluidshinderbeleid.

Tot slot kan ik zeggen dat met de resolutie van het Vlaams Parlement rekening wordt gehouden. Dat blijkt ook uit de praktijk. Ik kan hiervoor verwijzen naar de recente beslissingen van de Vlaamse Regering inzake het VSGB en het gegeven dat bij het opmaken van de

gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP's) die daarvoor nodig zijn, de plan-milieueffectenrapporten (plan-MER's) zullen worden opgemaakt. Als die plan-MER's nodig zijn, worden de milieueffecten immers mee in kaart gebracht. Op die manier kan ook rekening worden gehouden met alle mogelijke effecten bij de toekomstige ontwikkelingen.

Collega's, ik heb getracht op zo veel mogelijk vragen te antwoorden zonder daarbij de discussies uit het recente verleden nog eens over te doen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, het terugbrengen van het aantal nachtvluchten van 25.000 naar 16.000 was indertijd een voorstel van de heer Bex. U kent mijn opvatting over nachtvluchten. Sommige mensen beweren dat dat gezond is, maar dat is totaal ongezond. Maar dat is een discussie die in de toekomst nog gevoerd zal worden.

Het is heel duidelijk in dit verhaal dat alle start- en landingsbanen van Zaventem langer zijn dan 2100 meter. Volgens mij moet de cel MER niet veel tijd nodig hebben om te beslissen dat er wel degelijk een project-MER nodig is.

Ik heb gevraagd in welke mate er nood is aan een masterplan voor de luchthaven, niet alleen gekoppeld aan START, maar wel aan het feit dat men binnen de Belgische context een afspraak moet maken, waarbij voor Charleroi de keuze moet worden gemaakt voor low cost. Ik denk dat het goed is dat in Charleroi bijkomende tewerkstelling gerealiseerd kan worden. In de rand, de regio Halle-Vilvoorde, is er zelfs frictiewerkloosheid, terwijl er in Charleroi een jeugdwerkloosheid is van 25 procent. Minister Antoine heeft de beslissing genomen om 5 miljoen reizigers te kunnen opvangen, dus die optie is duidelijk. Mevrouw de minister, ik vind het jammer dat ik daar geen duidelijk antwoord op gekregen heb.

Ik denk dat de uitspraken naar aanleiding van Bierset toch een positieve ontwikkeling zijn. Het Hof van Cassatie heeft een prejudiciële vraag gesteld aan het Europees Hof van Justitie. Ik denk dat de uitspraken van het Europees Hof volkomen duidelijk zijn: hier is duidelijk een MER nodig. Als zelfs de hoogste rechtsorganen dergelijke uitspraken doen en de mensen van BAC, die daar natuurlijk het recht toe hebben, daar nog twijfels bij hebben, vind ik dat geen uiting van burgerzin. Ik dacht dat de Belgische staat nog altijd voor een deel aandeelhouder is van BAC.

Mevrouw de minister, u zegt dat u nog altijd achter het standpunt staat dat de minister-president heeft ingenomen. In december vorig jaar heeft de minister-president ons verwezen naar minister Ceysens. Ik moet zeggen dat de uitspraken van minister Ceysens in dit

verhaal toch verschillen van die van de minister-president. Ik denk dat de heer Glorieux een punt heeft en dat er een lichte ruis zit op de standpunten van de verschillende leden van de regering.

Mevrouw de minister, ik dank u voor het zeer uitgebreide antwoord. Ik houd opnieuw een pleidooi om in België overall dezelfde spelregels te hanteren. Als men in Bierset een landingsbaan met 300 of 400 meter verlengt, moet er een MER voor gemaakt worden. Als men een grote controletoren bouwt, moet er ook een MER voor gemaakt worden. Als men hier een pier uitbreidt, heeft dat op heel wat aspecten inzake leefmilieu de nodige effecten. Ik denk dat hier nog niet het laatste woord over is gezegd.

Mijnheer de voorzitter, ik betreur dat ik op de vraag over de taakverdeling van de luchthavens geen antwoord heb gekregen van de minister.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is merkwaardig dat de Vlaamse Regering op een heel combattieve manier, terecht, een procedure opstart inzake de milieueffecten rond Bierset. We kunnen alleen maar hopen dat zij op dezelfde strijdvriendelijke wijze optreedt als het gaat over gelijkaardige activiteiten op de luchthaven van Zaventem.

Wat het beperken van het aantal vliegbewegingen overdag betreft, ben ik een beetje ontgoocheld over uw antwoord. Ik kan begrijpen dat u bij het begin van een legislatuur verwijst naar een vorige. Maar ik wil er nu toch op wijzen dat uw partij heeft gesteld dat ze alles in een wip zou oplossen en het foute beleid uit het verleden zou wegwerken. Ik stel vast dat we vijf jaar later nog altijd hinder ervaren, en dat de vooruitzichten ons zelfs leren dat die hinder nog zal toenemen.

Ik noteer dat u geen beperkingen aan het aantal vliegbewegingen overdag wenst op te leggen. The sky is the limit voor de verdere uitbouw van de luchthaven. In de langetermijnvisie tot 2025 staat dat men een verdubbeling van het aantal vluchten nastreeft, maar wel met als randvoorwaarde dat dit geen extra hinder mag veroorzaken. Kunt u me uitleggen hoe u dat wilt realiseren? Het is een fabel dat dit kan. En dan zegt men niks over de bestaande hinder, waar men eigenlijk iets aan zou moeten doen. Blijkbaar gaat men ervan uit dat er nu geen hinder is, of toch niet voldoende hinder die een ingrijpen zou rechtvaardigen.

U stelt dat de luchtvaartactiviteiten moeten kunnen toenemen, maar omdat we aan onze internationale milieuverplichtingen moeten voldoen, zullen we daar in andere sectoren emissierechten aan moeten koppelen. Kunt u me heel concreet zeggen in welke sectoren dat zal gebeuren? Welke sectoren zullen in zo'n grote mate hun CO₂-uitstoot reduceren dat ze emissierechten op overschot zullen

hebben die dan aan de luchthavensector verkocht kunnen worden? Ik stel vast dat vandaag bijna elke sector vragende partij is om meer uitstootrechten te verwerven. Ik ben dus benieuwd welke sectoren in aanmerking komen.

Om de leefomgeving te verbeteren wordt verwezen naar het Gewestelijk Expresnet (GEN) en de aanpassing van de buslijnen. Die initiatieven verbeteren de leefomgeving niet. We kunnen alleen maar hopen dat ze ervoor zullen zorgen dat de toename van de hinder iets minder groot zal zijn.

De mitigerende maatregelen zijn het aanbrengen van isolatie en aanpassingen aan de ruimtelijke ordening. Sorry, maar dat horen de mensen al decennia. In de langetermijnvisie staat er over de aanpassing aan de ruimtelijke ordening dat de regio rond Zaventem een groot logistiek ontwikkelingsgebied moet worden. Dat is de prioriteit, en mensen die daar last van hebben, moeten maar verhuizen. Dat staat erin. Er moet dus extra wooncapaciteit worden gecreëerd in Aalst, Mechelen en Leuven. Eigenlijk gaat het om een vorm van een deportatiebeleid. Eigenlijk zegt men tot duizenden gezinnen dat ze daar niet thuishoren. Eigenlijk staan hun woningen in zonevreemd gebied, want het gebied moet worden opgeofferd aan de logistieke ontwikkeling.

In de vermelde motie vraagt het Vlaams Parlement heel duidelijk dat het startplan zou worden herbekeken, zodat de impact op de regio zou worden weggewerkt. Ik stel vast dat amper een of twee puntjes van de motie worden uitgevoerd, maar het belangrijkste gedeelte ervan, dat onder meer slaat op de bezorgdheid van de heer Van Rompuy dat zijn regio zou worden opgeofferd aan de logistieke ontwikkeling en wonen bijna onmogelijk wordt, wordt gewoon naar de prullenmand verwezen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de heer Peumans heeft ook in het verleden al gevraagd naar het Masterplan Luchthavens. De Vlaamse overheid heeft een visie over de ontwikkeling van de regionale luchthavens. Vandaag zitten we in de fase van de oprichting van de LEM's, waarvoor strategische exploitatieplannen worden ingediend. Binnenkort zullen we dus een zeer duidelijk zicht hebben op het kader waarbinnen onze regionale luchthavens zullen werken. Op dat ogenblik is het wellicht aangewezen om te kijken of de nicheverdeling over de regionale luchthavens en de nationale luchthaven mooi zijn verdeeld. We kennen min of meer de voorkeurniches, maar we moeten kijken of ze exploiteerbaar zijn, en hoe dat moet gebeuren. Dat laatste zal afhangen van de samenwerking met de privépartners.

Wat het MER betreft, mijnheer Peumans, is dit de toestand. Als een start- of landingsbaan meer dan 2100 meter lang is, dan is er een project-MER-plicht als de

geplande wijziging aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Het is niet zo dat een start- of landingsbaan van meer dan 2100 meter automatisch een project-MER-plicht genereert. De gevolgde procedure is dus de correcte: men vraagt een ontheffing omdat men van mening is dat de aanpassing geen aanzienlijke milieu-effecten met zich meebrengt. De cel MER zal daarover oordelen.

De heer Glorieux zei dat wat met Bierset gebeurt, ook met kracht moet worden toegepast op Zaventem. De procedure wordt gewoon afgewerkt: er wordt een ontheffing van de project-MER gevraagd en de cel MER zal oordelen of er al dan niet een project-MER moet worden gemaakt.

De heer Jan Peumans: De Belgische staat zit ook in BAC. Mogen we van de Belgische staat geen burgerzin verwachten?

Minister Hilde Crevits: De aanvraag is niet gebeurd door de Belgische staat, maar door de exploitant. Als de exploitant van oordeel is dat hij een ontheffing moet vragen, dan moeten we de procedure respecteren. Ik zal daar op voorhand geen uitspraken over doen. De cel MER heeft daarover adviezen gevraagd en nadien wordt daarover beslist. De ontheffingsmogelijkheid is perfect legaal.

Een van de opmerkingen van de heer Glorieux is grappig. Hij zegt dat de Vlaamse Regering en mijn partij hebben gezegd dat ze alle problemen zouden oplossen. Maar de dagvluchten op zich zijn nooit een probleem geweest. De nachtvvluchten waren een probleem, en ik denk dat we inmiddels een oplossing hebben gevonden. Deze regering heeft het probleem van het aantal nachtvvluchten aangepakt. Ik heb ze zelf vergund, tot 16.000 slots. Men kan dus moeilijk stellen dat dit niet is gebeurd. Wat de dagvluchten betreft, ligt vandaag het aantal een stuk lager dan in 2000.

De heer Eloi Glorieux: Maar we gaan nu wel naar een verdubbeling.

Minister Hilde Crevits: Mag ik mijn redenering afmaken?

De reden waarom mijn kabinetschef hier niet aanwezig is, heeft te maken met het feit dat deze voormiddag een interkabinettenwerkgroep over het dossier-Zaventem vergadert. Als u echt denkt dat de Vlaamse Regering de zaak verwaarloost, dan zit u fout. We denken daar grondig over na.

Er is ook een opmerking gemaakt over de CO₂-uitstoot. Uw verwijt is grappig. De CO₂-rechten worden beperkt. Men zal die moeten kopen. Wil men ze kopen, dan zal men ze moeten vinden. Ik heb ook gezegd dat als er één sector is waarin de CO₂-emissies de voorbije vier à vijf jaar structureel gedaald zijn, het wel de industrie is. U zegt dat er nergens op overschot zullen zijn, omdat iedereen er meer wil. We zijn er toch in geslaagd een CO₂-plan te hebben. Het is een goed plan. We hebben sterk de klemtoon gelegd

op wie die rechten zou verdelen. We hebben sterk gesnoeid in rechten die zijn uitgedeeld in het verleden, maar wat CO₂ betreft, zullen we in de toekomst allemaal nog massaal moeten besparen. Als er geen CO₂-rechten zijn, dan is dat jammer, maar dan zal er niet kunnen worden gevlogen. Het is het ene of het andere. De markt van het ETS komt er. Dat systeem zal moeten werken. Die rechten zullen moeten worden aangekocht. Ik kan alleen maar zeggen dat ik zie dat de industrie vandaag grote inspanningen levert om te reduceren. Die inspanningen zullen in de toekomst aanzienlijk moeten worden opgedreven. De luchtvaartsector zal zich, net als de andere sectoren, moeten inwerken in die markt en daar meespelen. Wat de uitstoot van geluid en andere aspecten betreft, merk ik wel dat, net als in alle andere sectoren, ook de luchtvaartsector machines aan het bouwen is die steeds beter scoren op al die vlakken. Dat is heel belangrijk. We mogen die technologische ontwikkelingen die gaande zijn, al evenmin uit het oog verliezen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André Van Nieuwkerke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over burgervliegactiviteiten in Habitatrichtlijngebied

De voorzitter: De heer Van Nieuwkerke heeft het woord.

De heer André Van Nieuwkerke: Mijnheer de voorzitter, zoals u merkt, blijven we in het vliegwezen. Ditmaal zijn het echter niet de mensen die worden gestoord, maar de fauna, de vogels. In 1999 werd een overeenkomst afgesloten tussen de Belgische staat, meer bepaald Defensie, en het Vlaamse Gewest over het beheer van natuur en bos op militaire domeinen. In 2004 werd ter zake een belangrijk project van natuurherstel tot stand gebracht. Het ging over een samenwerking tussen het Agentschap voor Natuur en Bos en Defensie, met bovendien de steun van het Europese LIFE-fonds. In dat kader werden op twaalf militaire domeinen natuurherstellingswerken uitgevoerd. Het gaat onder meer over het militair domein in Ursel, dat tevens een Habitatrichtlijngebied is. Door het Agentschap voor Natuur en Bos werd een gebiedsvisie ontwikkeld voor het volledige Drongengoedgebied. Het is uiteraard de intentie om in dat gebied de komende jaren actief werk te maken van een verder natuurherstel.

Volgens de website van de vliegclubs van Ursel zou nu op 20 en 21 juni een vliegshow worden georganiseerd, ook met de steun van Defensie. Dat is enigszins verbazingwekkend, want dan bevinden we ons midden in het broedseizoen. Uiteraard wordt gevreesd dat er een

duidelijke impact zal zijn op de kwaliteit van dat gebied en de fauna daar.

Blijkbaar bestaat het misverstand dat er op activiteiten in militair domeinen geen vergunningsplicht van het Vlaamse Gewest zou kunnen rusten. Volgens titel II van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunningen (VLAREM II) zijn niet-militaire vliegactiviteiten op een militair domein nochtans milieuvergunningplichtig en is ook een passende beoordeling noodzakelijk.

Mevrouw de minister, ik heb drie concrete vragen. Is de interpretatie van de VLAREM-wetgeving correct dat er een milieuvergunning vereist is voor niet-militaire vliegactiviteiten op een militair domein? Indien ja, is er door de Vlaamse overheid een milieuvergunning verleend voor de activiteiten van de twee vliegclubs, meer specifiek voor de vliegshow op 20 en 21 juni 2009? Klopt de interpretatie dat een passende beoordeling noodzakelijk is, aangezien het vliegveld volledig gelegen is binnen een Habitatrichtlijngebied? Indien ja, hebben de organisatoren een passende beoordeling in functie van een mogelijke significante negatieve impact op het gebied en de daar aanwezige fauna opgemaakt? Zal de Vlaamse overheid de organisatie van de vliegshow verbieden als blijkt dat de organisatoren niet over de nodige vergunningen beschikken?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Dua had voor onze fractie een tweetal weken geleden dezelfde vraag gesteld, zij het schriftelijk. Die vraag zit nog in de molen, denk ik. Ik wil me volledig aansluiten bij de vragen van de heer Van Nieuwkerke.

In een vorig leven als dienaar van de minister van Leefmilieu heb ik mee aan de basis gelegen van het zogenaamde DANA-project (Defensie + Agentschap voor Natuur en Bos = NATuurHerstel). In alle bescheidenheid moet ik toegeven dat we niet zijn geslaagd in alle onderdelen van het opzetten van een samenwerking met de militaire overheid. Bijvoorbeeld wat het aanpakken van vervuilde tankstations betreft, zijn we daar niet in geslaagd, maar we zijn er wel in geslaagd om een heel goede samenwerking te hebben met de militaire overheid met betrekking tot twaalf gebieden die als de meeste waardevolle zijn aangeduid. Het Europese LIFE-project mee in overweging genomen, ging het over een som van ongeveer 26 miljoen euro die in die twaalf gebieden zal worden geïnvesteerd. Het gaat hier dus over flink wat geld. Daarom vind ik het absoluut niet kunnen dat, zeker in het midden van het broedseizoen, burgerlijke vliegactiviteiten worden toegelaten. Mevrouw de minister, daarom kijk ik uit naar uw antwoord.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Geachte leden, eerst en vooral wil ik meedelen, als antwoord op de laatste vraag van de

heer Van Nieuwkerke, dat de vliegshow niet zal plaatsvinden. De gouverneur van Oost-Vlaanderen heeft, onder meer op basis van ingewonnen adviezen en elementen die ik nog zal geven, een negatief advies gegeven aan de federale staatssecretaris voor Mobiliteit. De organisatoren hebben daarop beslist de vliegshow niet te laten doorgaan in 2009. Ik heb daarover gisterenavond laat een e-mail gekregen.

Dat neemt niet weg dat er nog een aantal andere interessante bedenkingen zijn gemaakt. Ik ga in op de eerste vraag. Dit is niet zo eenvoudig. We hebben toch wel wat moeite gehad om te achterhalen hoe de vork nu precies in de steel zit. Het gaat immers over een militair domein met een eigen regelgeving, maar ook over de Vlaamse milieuvergunningssystematiek.

Een eerste element is het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning en de uitvoeringsbesluiten ervan. Het decreet stelt dat terreinen voor vliegvelden vergunningsplichtig zijn. Gaat het over terreinen met een start- en landingsbaan van minder dan 800 meter, dan zijn het terreinen van klasse 2. Zijn het terreinen van ten minste 800 meter, dan zijn het terreinen van klasse 1. Voor de toepassing van die rubriek wordt onder vliegvelden verstaan, de vliegvelden die beantwoorden aan de definitie van het Verdrag van Chicago van 1944 tot oprichting van de internationale luchtvaartorganisatie. Dan gaat het over bijlage 14 en het begrip ‘aérodrome’.

Een tweede element is – hou u vast – het decreet van 8 en 10 juli 1791 met betrekking tot de bewaring en de indeling van de versterkte plaatsen en militaire posten. Napoleon is toch aanwezig vandaag, naast Abraham. Dat decreet is nog altijd van kracht en stipuleert onder meer dat “de minister van Landsverdediging de enige beheerder is van militaire domeinen en dat de administratieve lichamen in geen geval erover mogen beschikken of zich mengen in hun beheer, anders dan aangeduid in huidig decreet”. Artikel 14 van titel III van dat decreet van 1791 bepaalt verder het volgende: “Voor alle aangelegenheden die uitsluitend op de eigenlijke militaire dienst betrekking hebben, zoals het verdedigen van de plaats, het bewaken en het bewaren van alle militaire inrichtingen en goederen, is de militaire overheid volstrekt onafhankelijk van de burgerlijke macht.”

Een derde element is het antwoord op parlementaire vraag nummer 135, gesteld op 21 februari 2007 door de heer Daems aan mijn voorganger, minister Peeters. Het antwoord handelde onder meer over de relatie tussen het Milieuvergunningendecreet en het decreet van 1791. Wat is daar geconcludeerd? “Als beginsel mag (...) worden gesteld dat het milieuvergunningendecreet en de VLAREM-besluiten (...) van toepassing zijn op militaire domeinen. De bijzondere wetgever heeft het beleid betreffende de hinderlijke inrichtingen toegewezen aan de gewesten zonder enig voorbehoud te hebben gemaakt

voor de militaire domeinen. Aldus is Defensie onderworpen aan de milieuvergunnings- of meldingsplicht om een als hinderlijk ingedeelde inrichting te exploiteren. Het gewest moet echter dulden dat de militaire overheid in concrete gevallen voorbijgaat aan de vergunningsplicht en/of de gestelde VLAREM-voorwaarden als zij oordeelt dat het naleven van die regels haar op onevenredige wijze beperkt in het vervullen van haar opdrachten.”

Hier wordt dus het proportionaliteitsbeginsel aangehaald. Als de militaire overheid oordeelt dat ze wegens de toepassing van de Vlaamse regelgeving het buitenmatig moeilijk krijgt om haar opdracht te volbrengen, dan kan zij zich op dit beginsel beroepen om zich onttrokken te achten aan de verplichtingen die de Vlaamse regelgeving oplegt.

Een vierde element is de vergadering van 7 april 2009 over de vliegshow en de exploitatie van het vliegveld te Ursel. Die vergadering vond plaats op gezamenlijk initiatief van de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen en van de burgemeester van Knesselare. Uit de besprekingen is duidelijk gebleken dat het gebruik van het vliegveld voor een vliegshow op zich zeker geen militaire activiteit is, onder meer omdat hij niet door Defensie wordt georganiseerd. Ook werd de vraag behandeld in welke mate de militaire overheid zich op het proportionaliteitsbeginsel zou kunnen beroepen, nu blijkt dat er op het vliegveld van Ursel geen militaire vliegactiviteiten meer gebeuren en het twee vliegclubs zijn aan wie de militaire overheid de toelating heeft verleend.

Die vliegshow wordt al heel lang georganiseerd, en dat is een niet onbelangrijk element in het verhaal. Bij de evaluatie van dergelijke activiteiten moeten we ermee rekening houden dat het echt een traditie is. Rekening houdende met alle voormelde elementen kan als uitgangspunt worden genomen dat de bepalingen van het decreet van 1791 in principe niet van toepassing zijn en de activiteiten in principe milieuvergunningsplichtig zijn. Volgens mij is de airshow op zich niet vergunningsplichtig, maar men moet er natuurlijk wel voor zorgen dat de plaats waar hij wordt georganiseerd in orde is met alle reglementen.

Nu de organisatoren hebben beslist om de airshow niet te laten doorgaan, is het aangewezen om met iedereen rond de tafel te gaan zitten en na te gaan hoe we ervoor kunnen zorgen dat er in de toekomst geen discussies meer ontstaan over de activiteiten die daar in de toekomst al dan niet kunnen worden ontwikkeld.

In de tweede vraag wordt ernaar gepeild of de interpretatie juist is dat een passende beoordeling noodzakelijk is omdat het vliegveld volledig in een habitatrichtlijngebied ligt. Er kan weinig discussie bestaan over het feit dat het vliegveld te Ursel inderdaad volledig in een habitatrichtlijngebied ligt, en wel in “Bossen en heiden van zandig Vlaanderen – oostelijk deel”. Dit gebied is in 1996

voorgedragen voor een aantal specifieke habitats en soorten, en in 2004 heeft de Europese Commissie het gebied van communautair belang verklaard. Als een milieuvergunning voor de exploitatie van het vliegveld in Ursel wordt aangevraagd, moet dus een passende beoordeling worden gemaakt waarin de invloed op het habitatgebied wordt nagegaan. Als de exploitant van plan is om airshows te organiseren, lijkt het dus aangewezen om dat aspect in de milieuvergunningsaanvraag en de bijbehorende passende beoordeling mee te nemen.

Volgens artikel 36ter van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu moet een vergunningsplichtige activiteit die een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, worden onderworpen aan een passende beoordeling van de betekenisvolle effecten. Het moet dus gaan om een vergunningsplichtige activiteit of een activiteit waarvoor een vergunning, toestemming of machtiging vereist is. Als de exploitatie van het vliegveld niet vergunningsplichtig is, dan valt deze activiteit niet onder de toepassing van artikel 36ter van dat decreet. Als die exploitatie dat wel is, dan is ze onderworpen aan die passende beoordeling. Het is dus het een of het ander.

De derde vraag ging over de stand van zaken vandaag. De beslissing is dus al gevallen. Het zou wel nuttig zijn om een goede afweging te maken en na te gaan of het wenselijk is om door te gaan met wat al zo lang wordt georganiseerd. We moeten met alle betrokkenen eens samen zitten en een duidelijk kader voor de toekomst uitwerken.

De voorzitter: De heer Van Nieuwkerke heeft het woord.

De heer André Van Nieuwkerke: Ik dank de minister voor het goede antwoord. Er bestaat een jarenlange traditie, dat is juist. Als er afspraken zijn over natuurbeheer en natuurherstel, dan moeten alle betrokkenen consequent optreden. Het is een verstandige beslissing om die activiteit te schrappen en eens rond de tafel te gaan zitten om de mogelijkheden voor de toekomst te onderzoeken. Het antwoord is ook interessant voor alle militaire gebieden. Af en toe duiken er in dat verband problemen op, en nu is er tenminste een kader waarop we kunnen terugvallen.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Ik dank de minister voor het duidelijke antwoord. Ik merk dat u de zienswijze van uw voorganger een beetje deelt: de milieuvergunningswetgeving overrulet het Napoleontische decreet van 1791.

Ik kan zelfs begrijpen dat de militaire overheid een beetje terughoudend is om de milieuvergunningsplicht volop te laten spelen als het gaat over echte militaire

operaties. Maar in het geval van een vliegshow, de aanleg van een zwembad of de sanering van een tankstation vind ik het niet meer dan logisch dat de milieuvergunningplicht geldt. Minister Flahaut dateerde nog uit de Napoleontische tijd, om het zo maar te zeggen; ik hoop dat de heer De Crem van wat later is. Wat dat laatste betreft, merk ik nog op dat het vliegterrein in zijn achtertuin ligt, en dat helpt misschien een beetje.

De voorzitter: Er zijn betere tijdstippen dan de zomer om die activiteit te organiseren.

Minister Hilde Crevits: De organisatoren hebben zelf beslist om de show niet te laten plaatsvinden. Dat betekent evenwel niet dat daar niets meer kan worden georganiseerd. Men moet gewoon onderzoeken wat het goede moment is en hoe de verschillende belangen met elkaar verzoend kunnen worden zonder dat dit op een oorlog uitdraait. Ik denk dat dit perfect mogelijk is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
