

Verslag Publieke consultatie

Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, en het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, wat betreft de omlopen voor motorvoertuigen en vaartuigen

Het voorontwerp werd van 24 juli 2023 tot en met 29 september 2023 gepubliceerd op de website van het Departement Omgeving en werd gedurende die periode ook ter inzage gelegd. Tijdens die termijn kon elke persoon zijn opmerkingen meedelen.

Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de ontvangen opmerkingen (de volledige ontvangen input kan opgevraagd worden), alsook een antwoord erop geformuleerd. Dit verslag zal terug te vinden zijn via website <https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/> waardoor eenieder kennis kan nemen van de verwerking.

1. Algemeen bezwaar – het ontbreken van een coherent beleid m.b.t. lawaaisporten ..	2
2. Inbreuk op het DABM.....	4
3. Het wijzigingsbesluit is een inbreuk op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, verbod op “détournement de procédure” en rechtzekerheidsbeginsel.....	5
4. Inbreuk op artikel 26bis, §1 en 36ter, §§3-7 van het Natuurdecreet	6
5. De onmogelijkheid om een standstill toetsing uit te voeren bij MER studies (en passende beoordelingen) bij vergunning van bestaande inrichtingen	8
6. Bestaande vergunningen tonen aan dat het invoeren van een MER-plicht geen waarborg biedt tot remediëring van (aanzienlijke) milieueffecten bij de (vergunde) uitbating van een omloop, bij afwijking van algemene geluidsnormen	10
7. Voor het HondaPark te Balen/Olmen zal een project-MER geen afwijking van de algemene geluidsnormen kunnen toestaan, o.w.v. het standstill beginsel, aangezien dit het beoordelingscriterium was in vorige vergunningen	11
8. Voor het circuit “Breugelheide” is een afwijking van de geluidsnormen, bedoeld in hoofdstuk 4.5 van VLAREM II, een schending van het woongenot van omwonende en een aantasting van de natuurwaarden.....	13
9. Het wijzigingsbesluit komt niet tegemoet aan de overwegingen van de Raad van State in haar arrest van 8 februari 2021 met nummer 249.746.	13
10. Het wijzigingsbesluit is in strijd met de tekst alsook de geest van het DABM	16
11. Het wijzigingsbesluit zal in de praktijk resulteren in een status quo inzake het vergunningsbeleid van de vergunningverleners waarvan reeds ten overvloede is	

aangetoond dat het ernstig faalt, ook ten aanzien van de bescherming van fauna en flora in kwetsbare en beschermde gebieden	17
12. Inspraakreactie betreffende testbanen	18
13. Het instrument van het project-MER wordt oneigenlijk ingezet als handhavinginstrument	20
14. Het wijzigingsbesluit is niet pertinent om de beoogde doelstellingen te bereiken	21
15. De overgangsmaatregel voor de reeds bestaande permanente omlopen is onduidelijk, minstens dient in een langere overgangsperiode voorzien te worden	22
16. Onduidelijke bepalingen	23
17. Voorstel tot aanpassing van het wijzigingsbesluit:	23
18. Voorstel van aanpak	24

1. Algemeen bezwaar – het ontbreken van een coherent beleid m.b.t. lawaaisporten

<i>Opmerking:</i>

Tot op heden heeft de sector geen beleid om geluidsproblematiek aan te pakken en het beleidsplan van Motorsport Vlaanderen heeft geen visie betreffende de lawaai-problematiek. Na het arrest van de Raad van State d.d. 8 februari 2021 met nr. 249.746 vond er op 30.06.2021 een overleg plaats tussen het kabinet Omgeving en de omwonenden van Lille, Balen en Lommel. Hierin werd de overheid gevraagd een uniform vergunning- en handavingsbeleid uit te werken. Het bleef echter enkel bij deze éénmalige consultatie, want vervolgens koos het Vlaamse beleid ervoor de individuele omlopen te her-vergunnen, zonder visie en enkel op basis van de individuele vergunningsaanvragen met incoherente bijzondere voorwaarden.

De verleende vergunningen en hun (nog lopende) procedures tonen aan dat een individuele aanpak niet werkt. Op die manier kunnen belanghebbende niet rekenen op een stabiel juridisch kader (sectorale voorwaarden) om hun rechten te beschermen.

Dit wijzigingsbesluit dient dan ook betracht te worden in kader van de TERCONCEPTNOTA VR 2017 2212 DOC.1454/1TER "Zoektocht naar motorcrosssterreinen" waarin de Vlaamse regering in 2017 reeds stelde kost-wat-kost de bestaande terreinen open te willen houden: "Verder blijft de Vlaamse Regering het engagement behouden om het behoud van de 4 bestaande terreinen voor motorcross (Lille, Balen, Lommel, Genk) maximaal te faciliteren...".

Het halsstarrig vasthouden aan een her-vergunningsintentie staat evolutie in techniek en beste-praktijken in de weg. De motorcrosssector/bonden worden niet gevraagd om de geluidsproblematiek aan te pakken, de vervuiler mag blijven vervuilen en de beleidsmakers zorgen voor politieke bescherming.

De "overheid" heeft als stakeholder het meeste impact op de impact van dergelijke inrichtingen op het woon- en leefmilieu. Nederland en Frankrijk doen het beter. De Vlaamse Overheid zou daaruit inspiratie kunnen halen voor haar beleid.

Het beoogde wijzigingsbesluit zal een (vermijdbare) aantasting inhouden van de leefomgeving voor zowel mens als milieu en dat de exploitaties hieruit volgend tevens in

strijdt zullen zijn/blijven met de goede ruimtelijke ordening. Het niet-uitvoeren van een plan-MER is een inbreuk op het voorzorgsbeginsel.

Een oplossing kan enkel bekomen worden door een strenge globale wetgeving die een geluidsnorm oplegt die geldt voor ALLE omlopen, zowel de permanente als de tijdelijke. Consistente normen die alle omlopen gelijk behandelt en alle betrokkenen gelijke bescherming biedt.

Bijkomend moet de Vlaamse regering ook zorgen voor een streng handhavingsbeleid. Iets wat momenteel onbestaande is. Er wordt niets gedaan met alle ingediende klachten.

Een goede inspiratiebron zou Nederland zijn.

Antwoord:

Het uitwerken van een globaal kader bleek niet evident gelet op de impact van de specifieke omstandigheden op de veruitwendiging van de hinder. Om toch een oplossing te bieden voor de problematiek wordt er daarom voor geopteerd om géén globale oplossing meer uit te werken, maar wel om de mogelijkheid te voorzien opdat voor ieder individueel project specifieke geluidso oplossingen kunnen worden bedacht. De verwijzing naar de conceptnota VR 2017 2212 DOC.1454/1TER doet hieraan geen afbreuk. De Vlaamse regering stelde in 2017 vast dat na tal van initiatieven er weinig draagvlak was voor nieuwe terreinen te realiseren, de Vlaamse regering stuurde daarom haar werkwijze inzake de zoektocht naar nieuwe terreinen voor motorcross bij. Bestaande terreinen faciliteren betekent geen vrijgeleide voor vergunningen. De regelgeving blijft immers van toepassing.

Het uitgangspunt is dat de algemene geluidsnormen van toepassing zijn. Cf. art. 5.4.6 DABM kunnen bijzondere milieuvorwaarden om technische redenen in minder strenge zin afwijken van de algemene en sectorale milieuvorwaarden in de gevallen die door de Vlaamse Regering worden bepaald in de algemene en sectorale milieuvorwaarden. Deze mogelijkheid wordt voorzien in het wijzigingsbesluit, doch zal dit zoals steeds gemotiveerd moeten gebeuren. Hierbij komt de klemtoon te liggen op het in beeld brengen van de specifieke milieu-impact op lokaal niveau en het zoeken naar gepaste concrete milderende maatregelen i.k.v. de vergunningsaanvraag.

Zoals ook reeds gesteld in bovenvermelde conceptnota is men er nog steeds van overtuigd dat electrocross de meest geschikte oplossing is¹. De sector werkt hier reeds aan voor de jongere crossers. De sector evolueert evenwel minder snel dan gewenst. Dit is echter geen overweging geweest tijdens de opmaak van dit ontwerpbesluit. Beleidsmatig kunnen wij evenwel alleen maar onderstrepen dat de elektrificatie van deze sector het draagvlak bij de omwonenden zou kunnen verhogen.

¹ "Het is belangrijk dat de MX-sector deze evoluties aangrijpt om pro-actief naar oplossingen te zoeken zodat de toekomst van de motorcross in Vlaanderen op lange termijn verzekerd is. De Vlaamse regering stelt alle hoop op de verdere ontwikkeling richting e-cross. De Vlaamse regering is ervan overtuigd dat dit dé oplossing kan zijn, ook voor nieuwe oefenterreinen of in functie van multifunctioneel gebruik van bestaande sportinfrastructuur" (conceptnota VR 2017 2212 DOC.1454/1TER).

2. Inbreuk op het DABM

Opmerking:

Voorliggend wijzigingsbesluit houdt een schending in van het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel van de voorkeur voor brongerichte maatregelen, het beginsel dat de vervuiler betaalt, het integratiebeginsel en het standstill beginsel.

Het "KADERPLAN Onderzoek naar locaties voor geluid producerende sporten" van de provincie Antwerpen identificeerde 14 locaties waar deze inrichtingen wel inpasbaar zijn. In de andere provincies werd zulk een kaderplan (nog) niet uitgevoerd. Doordat de overheid op de hoogte is van een zoek-zone-concept welke geschikte (ifv natuur & leefomgeving) locaties identificeert (kaderplan provincie Antwerpen) maar halsstarrig vast blijft houden aan een her-vergunningspolitiek, is het beleid en dit wijzigingsbesluit (om geen globale oplossing uit te werken) een ernstige inbreuk op de algemene bepalingen inzake milieubeleid, met name op de beginselen preventief handelen en brongerichte maatregelen evenals het integratiebeginsel. Op basis van welke rechtsgrond de Vlaamse regering wel denkt dat de bestaande inrichtingen (welke slechter gelegen zijn – nabij natuurgebieden en/of woonzones) wel (her)vergund zouden kunnen worden? Dit zou geen behoorlijk bestuur zijn en een inbreuk tegen het voorzorgsbeginsel.

Door het gebrek aan éénduidige consistente sectorale geluidsnormen worden ook het gelijkheidsbeginsel en rechtzekerheidsbeginsel geschonden.

Antwoord:

Het kaderplan van de provincie Antwerpen was al gekend vóór de goedkeuring van de conceptnota VR 2017 2212 DOC.1454/1TER. Hoewel het de provincies vrijstaat om dergelijke initiatieven te nemen voor het in kaart brengen van geschikte locaties, is toch ook reeds gebleken uit initiatieven van de Vlaamse regering dat op het grondgebied Vlaanderen het draagvlak om verscheidene redenen niet groot is tot zelfs onbestaande.

Het uitwerken van een globaal kader bleek niet evident gelet op de impact van de specifieke omstandigheden op de veruitwendiging van de hinder, hoewel dit wel de oorspronkelijke bedoeling was van de regelgever alvorens voorliggend wijzigingsbesluit op te maken. Aanvankelijk was het de bedoeling om een wijzigingsbesluit van de sectorale milieuvorwaarden van titel II van het VLAREM op te maken, waarbij de huidige sectorale voorwaarde zou worden vastgesteld mits de opmaak van een plan-MER. Indien, op basis van het onderzoek van de milieueffecten veroorzaakt door het basisscenario zou blijken dat de (her)bevestiging van de huidige sectorale milieuvorwaarde aanleiding zou kunnen geven tot aanzienlijke milieueffecten, zou in het plan-MER alternatieve planvoorstellen worden uitgewerkt. Het Departement Omgeving schreef hiervoor tot tweemaal toe een opdracht uit met de titel "Plan-MER sectorale voorwaarde inzake omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen met verbrandingsmotor". Dit getuigt van goed en behoorlijk bestuur.

Om het daar niet bij te laten maar toch proactief en preventief te handelen heeft de overheid gekozen voor een individuele aanpak.

Vergunningverlening vraagt steeds een case-by-case benadering rekening houdende met verschillende factoren, waarbij de vergunning wordt geweigerd o.a. indien er onaanvaardbare hinder of risico's zijn voor mens en milieu (art. 5.3.1. DABM).

Bij de milieueffectrapportage over projecten worden de directe en indirecte aanzienlijke effecten van een project geval per geval op passende wijze geïdentificeerd, beschreven en beoordeeld op basis van verschillende disciplines, waaronder bevolking en menselijke gezondheid (art. 4.3.1. DABM).

Één soort vergunning voor alle identieke type projecten zou niet getuigen van behoorlijk bestuur. Het gelijkheidsbeginsel is dan ook niet geschonden daar dit nu eenmaal het vergunningensysteem is.

3. Het wijzigingsbesluit is een inbreuk op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, verbod op “détournement de procédure” en rechtzekerheidsbeginsel

Opmerking:

De doelstelling van het wijzigingsbesluit is om via “Tenzij het anders vermeld is in de omgevingsvergunning” toch af te wijken van de geluidsnormen, vermeld in hoofdstuk 4.5” en dit voor elke omloop na een individuele MER studie. Hierdoor wordt de uitspraak van de RvS dd 08.02.2021 en mogelijks ook de lopende RvS uitspraak in zaak G/A 235.141/VII 41.253 omzeild.

Met het wijzigingsbesluit is het duidelijk de bedoeling om het algemeen uitzonderingsprincipe uit de bestaande wetgeving te halen, wat betekent dat de VLAREM geluidsnormen in principe ook actief worden op de circuits met een algemeen uitzonderingsprincipe in de praktijk tot gevolg.

Hiermee overtreedt de Vlaamse Regering het Legaliteitsbeginsel en het Verbod op détournement de procédure, door het uithollen van het arresten van de RvS (dd 08.01.2021 en de lopende zaak G/A 235.141/VII 41.253).

Met de TER-CONCEPTNOTA VR 2017 2212 DOC.1454/1TER en met dit wijzigingsbesluit VR 2023 1407 DOC.1025/2 overtreedt de overheid eveneens het Fair-Play-beginsel.

De (dreiging tot) illegaal crossen kan geen argument zijn om de regelgeving aan te passen. De motivering tot dit wijzigingsbesluit faalt dus in haar Motiveringsbeginsel.

Antwoord:

Bij arrest van 8 februari 2021 met nr. 249.746 vernietigde de Raad van State het ministerieel besluit van 10 januari 2018, waarin onder bepaalde voorwaarden een milieuvergunning werd verleend voor het verder exploiteren en veranderen van een omloop voor motorvoertuigen.

Het ministerieel besluit van 10 januari 2018 stelde, steunend op artikel 5.32.10.1, §3, VLAREM II, dat de geluidsnormen van hoofdstuk 4.5. VLAREM II niet van toepassing zijn voor de omloop. De Raad oordeelde echter dat uit geen enkel dossierstuk blijkt dat artikel 5.32.10.1 §3, van VLAREM II, zoals ingevoegd door artikel 217 van het besluit van

de Vlaamse Regering van 19 januari 1999, getoetst werd aan het standstill-beginsel van artikel 1.2.1, § 2 DABM. Om die reden werd artikel 5.32.10.1, §3 van VLAREM II onwettig bevonden en op basis van artikel 159 van de Grondwet buiten toepassing gelaten.

Dit betekent echter niet dat dit artikel niet langer in de rechtsorde bestaat. Integendeel, het is tot op heden nog steeds van kracht en dient dus ook nog steeds toegepast te worden. Het is juist om aan het rechtzekerheidsbeginsel gevolg te geven dat een remediëring aan deze vastgestelde onwettigheid dient te komen.

De passage m.b.t. het illegaal wildcrossen slaat op het geval waarbij geen actie zou worden ondernomen, er ofwel geen normen zouden zijn of geen vergunningen worden aangevraagd uit angst voor de rechtsonzekerheid.

4. Inbreuk op artikel 26bis, §1 en 36ter, §§3-7 van het Natuurdecreet

Opmerking:

Stellen dat er in ieder geval geen sprake is van een aanzienlijke achteruitgang van het milieu, en waarbij nog steeds overeenkomstig het arrest van de Raad van State van 8 februari 2021 met nummer 249.746 als referentiepunt de situatie voor 1 mei 1999 dient genomen te worden mist elke feitelijke en juridische grondslag.

Een aantal inrichtingen liggen in de nabijheid van VEN. De mogelijkheid tot afwijking van "geluidsnormen, vermeld in hoofdstuk 4.5" is hierdoor in strijd met artikel 26bis, §1 van het Natuurdecreet dat principieel activiteiten die onvermijdbare en onherstelbare schade in het VEN veroorzaken verbiedt. Of de gevolgen voor de natuur in het VEN als significant of betekenisvol ingeschat worden, doet niet ter zake aangezien die bepaling een dergelijke drempel niet vereist. Hierbij verwijst men naar het arrest RvVb van 10 februari 2022 met nummer RvVb-A-2122-0455 in de zaak met rolnummer 2021-RvVb-0172-A, §9.

De motorcrosssector kan niet als groter algemeen belang aanzien worden.

Er wordt ook verwezen naar het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen van 20 juli 2023 met nummer RvVb-A-2223-1097 in de zaak met rolnummer 2122-RvVb-0906-A m.b.t. Ineos Project One en de stikstofproblematiek en passende beoordeling.

Antwoord:

Bij deze inspraakreactie worden twee verschillende aspecten door elkaar gehaald, enerzijds de finaliteit van de verschillende instrumenten van het Natuurdecreet die hier worden ingeroepen alsook de finaliteit van het wijzigingsbesluit dat geen betrekking heeft op het projectniveau.

Artikel 26bis, §1, van het Natuurdecreet luidt als volgt:

"§ 1. De overheid mag geen toestemming of vergunning verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken.

Als voor een activiteit een kennisgeving of melding aan de overheid vereist is, dient door de kennisgever worden aangetoond dat de activiteit geen onvermijdbare en

onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken. Wanneer de kennisgever dit niet gedaan heeft, dient de betrokken overheid zelf te onderzoeken of de activiteit onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken. Wanneer dit het geval is, wordt dit door de overheid aan de kennisgever medegedeeld bij ter post aangetekende brief binnen de eventuele wachtermijn voor het uitvoeren van de activiteit voorzien in de wetgeving in het kader waarvan de kennisgeving of de melding gebeurt of bij gebreke daaraan binnen dertig dagen na de kennisgeving of melding. De kennisgever mag pas starten met de uitvoering van de betrokken activiteit wanneer voormelde termijn verstreken is zonder dat hij een voormeld bericht van de overheid heeft ontvangen.

De Vlaamse regering kan bepalen hoe moet aangetoond worden dat een activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken."[eigen onderlijning]

Dit artikel betreft de verscherpte natuurtoets of VEN-toets die moet worden gevoerd bij aanvragen van projecten gelegen in de nabijheid van VEN-gebieden. Dit betreft dus een gebiedsgerichte maatregel bij concrete vergunningsaanvragen. Dergelijke toetsing is dus niet mogelijk voor het voorliggende wijzigingsbesluit.

Het klopt dat §1 geen drempelwaarde inhoudt en dat dus elke mogelijke vorm van schade moet onderzocht worden. Maar dit artikel is enkel van toepassing op project-niveau en dus niet op voorliggend wijzigingsbesluit. Dergelijke beoordeling zal dus wel plaatsvinden voor omlopen in de buurt van VEN. Deze bepaling blijft onverminderd van toepassing, voorliggend wijzigingsbesluit doet hieraan geen afbreuk.

Het argument van het groot algemeen belang karakter van de motorcross als afwijking op die VEN-toets is hier dan ook zonder voorwerp.

De finaliteit van de VEN-toets is ook anders dan die van de passende beoordeling van artikel 36ter, §§3-7 van het Natuurdecreet.

Artikel 36ter, §3 luidt als volgt:

"§ 3. Een vergunningsplichtige activiteit die, of een plan of programma dat, afzonderlijk of in combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's, een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, zonder dat die vergunningsplichtige activiteit of dat plan of programma direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een gebied in de speciale beschermingszone in kwestie dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling wat betreft de betekenisvolle effecten voor de speciale beschermingszone.

De verplichting tot het uitvoeren van een passende beoordeling geldt ook indien wegens het verstrijken van de lopende vergunning van de vergunningsplichtige activiteit een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd.

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van de passende beoordeling.

Voor een plan of programma zoals gedefinieerd in artikel 4.1.1, § 1, 4°, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, alsook de wijziging ervan, waarvoor, gelet op het betekenisvolle effect op een speciale beschermingszone, een passende beoordeling is vereist, is hoofdstuk II van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid van toepassing.

Wat betreft een plan of programma als vermeld in het vierde lid, dat geen ruimtelijk uitvoeringsplan is, maakt de passende beoordeling deel uit van de documenten die de

initiatiefnemer bij het onderzoek tot milieueffectrapportage, vermeld in titel IV, hoofdstuk II, afdeling 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, bezorgt aan de dienst, bevoegd voor milieueffectrapportage. Als de initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de verplichting inzake milieueffectrapportage indient als vermeld in artikel 4.2.3, § 3ter, van het voormelde decreet, maakt de passende beoordeling deel uit van dat verzoek. Als een plan-MER wordt opgemaakt, wordt de passende beoordeling daarin geïntegreerd.

Bij een plan of programma als vermeld in het vierde lid, dat een ruimtelijk uitvoeringsplan is, maakt de passende beoordeling, als er geen plan-MER moet worden opgemaakt, zo mogelijk al deel uit van de startnota, vermeld in artikel 2.2.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, en in elk geval van de scopingnota, vermeld in het voormelde artikel. Als uit de scopingnota blijkt dat een plan-MER moet worden opgemaakt, wordt de passende beoordeling in het plan-MER geïntegreerd.

Indien een vergunningsplichtige activiteit overeenkomstig artikel 4.3.2 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid onderworpen is aan de verplichting tot opmaak van een project-MER, wordt overeenkomstig hoofdstuk III van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid een project-MER opgemaakt.

De passende beoordeling wordt geïntegreerd in het project-MER of in het gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een project-MER, vermeld in artikel 4.3.3, § 4, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

De Vlaamse Regering kan nadere regels van integratie en herkenbaarheid van de passende beoordeling in de milieueffectrapportage bepalen.

Indien een vergunningsplichtige activiteit of een plan of programma niet onderworpen is aan de verplichting tot milieueffectrapportage overeenkomstig de wetgeving in uitvoering van de project-MERrichtlijn of de plan-MERrichtlijn, vraagt de administratieve overheid steeds het advies van de administratie bevoegd voor het natuurbehoud.

De Vlaamse regering kan nadere regels vaststellen in verband met de inhoud en de vorm van de passende beoordeling."

Het blijkt dat een passende beoordeling op het strategisch niveau van het plan niet noodzakelijk is. Een passende beoordeling kan wel op projectniveau, m.a.w. op individueel vergunningsniveau, spelen. Het plan doet geen afbreuk aan de eventuele noodzaak tot het opstellen van een passende beoordeling op projectniveau.

5. De onmogelijkheid om een standstill toetsing uit te voeren bij MER studies (en passende beoordelingen) bij vergunning van bestaande inrichtingen

Opmerking:

Dit werd reeds in verscheidene bezwaar- en beroepsschriften aangehaald maar tot op heden niet inhoudelijk beantwoord. Hierdoor faalt het huidig vergunningsbeleid, de huidige regelgeving maar ook het beoogde wijzigingsbesluit (met project-MER specifieke geluidsnormen) aan het decreet van 5 april 1995 (BS 3-6-1995) houdende algemene

bepalingen inzake milieubeleid, in het bijzonder aan de voorzorgs-, integratie en het standstill beginsel.

Een toetsing aan het standstill beginsel d.m.v. MER-studies of passende beoordelingen is onmogelijk. Wat waren de omstandigheden vóór het invoeren van de "2.2.1 'Milieukwaliteitsnormen en richtwaarden voor geluid in open lucht'" in 1999? De omstandigheden zijn danig veranderd: de fysische condities zijn gewijzigd, er is een hogere gebruikersfrequentie op de overgebleven omlopen, er is geen geluidsmeting voorhanden welke het emissie-ijkpunt van lawaai vormt voor het cut-over moment, zonder een onafhankelijke BBT wetenschappelijke studie door VITO schendt de zinnede Vlarem II artikel 5.32.10.3.§ 1. "Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning..." dus het in artikel 1.2.1, § 2, DABM opgenomen standstill-beginsel.

Enkel de ontwikkeling van nieuwe "sectorale voorwaarden inzake omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen met verbrandingsmotor" middels een plan-MER kan een overeenstemming garanderen met het DABM. BBTs dienen door de overheid te worden ontwikkeld via coherent beleid.

Bovendien garandeert een MER geen blijvende milieubescherming aangezien de vergunningsvoorwaarden naderhand steeds aangepast worden o.b.v. bijstelling bijzondere voorwaarden.

Antwoord:

Bij deze publieke consultatie ligt de bespreking van het wijzigingsbesluit voor en niet hangende of afgelopen (administratieve) beroepsprocedures. Opmerkingen betreffende concrete beroepsprocedures worden dan ook niet weerhouden vermits dit besluit een algemene strekking heeft en geen uitspraak doet over individuele cases.

Een onderzoek naar de effectieve omstandigheden van het milieu in 1999 is inderdaad op dit moment niet mogelijk. Wél is het mogelijk om aan de hand van de wetgeving die van kracht was tot 1 mei 1999 een beeld te schetsen van het beschermingsniveau van het milieu door het beleid en regelgeving van toepassing. De toets aan de standstill-werking veronderstelt een vergelijking tussen de situatie van de grondwettelijk beschermde personen onder het nieuwe/toekomstige milieubeleid en onder het oude/huidige milieubeleid, waarbij het bestaande beschermingsniveau en het beschermingsniveau dat het nieuwe milieubeleid biedt, moet worden vergeleken. Dit is wel mogelijk en werd ook uitgevoerd bij de opmaak van huidig wijzigingsbesluit. Zie verslag aan de Vlaamse regering bij voorliggend wijzigingsbesluit zoals een eerste keer principiële goedgekeurd op 14 juli 2023².

Het uitwerken van een globaal kader bleek niet evident gelet op de impact van de specifieke omstandigheden op de veruitwendiging van de hinder, hoewel dit wel de oorspronkelijke bedoeling was van de regelgever alvorens voorliggend wijzigingsbesluit op te maken. Aanvankelijk was het de bedoeling om een wijzigingsbesluit van de sectorale milieuvorwaarden van titel II van het VLAREM op te maken, waarbij de huidige sectorale voorwaarde zou worden vastgesteld mits de opmaak van een plan-MER. Indien, op basis van het onderzoek van de milieueffecten veroorzaakt door het basisscenario zou blijken dat de (her)bevestiging van de huidige sectorale milieuvorwaarde aanleiding zou kunnen geven tot aanzienlijke milieueffecten, zou in het plan-MER alternatieve planvoorstellen worden uitgewerkt. Het Departement Omgeving schreef hiervoor tot

² VR 2023 1407 DOC.1025/3, <https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/document-view/64AC34930592342F299DB369>.

tweemaal toe een opdracht uit met de titel "Plan-MER sectorale voorwaarde inzake omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen met verbrandingsmotor". Deze opdracht nog een derde keer laten uitschrijven biedt geen garantie tot succes.

Men is er van overtuigd dat het invoeren van een algemene project-MER-plicht voor permanente omlopen een stap in de goede richting is. Op die manier komt de klemtoon te liggen op het in beeld brengen van de specifieke milieu-impact op lokaal niveau en het zoeken naar gepaste concrete milderende maatregelen i.k.v. de vergunningsaanvraag. Door de beoordeling op project-niveau case by case te laten uitvoeren wordt ook de impact op de omgeving in kaart gebracht. Een project-MER is en blijft een document waarin van een voorgenomen project en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven, de te verwachten gevolgen voor mens en milieu in hun onderlinge samenhang op een systematische en wetenschappelijk verantwoorde wijze worden geanalyseerd en geëvalueerd, en aangegeven wordt op welke wijze de aanzienlijke milieueffecten vermeden, beperkt, verholpen of gecompenseerd kunnen worden (art. 4.1.1, 8° DABM). Het is dus niet de finaliteit van het project-MER om het standstill-beginsel daarin te toetsen. Bij het project-MER wordt de impact het project in kaart gebracht en welke maatregelen genomen kunnen worden om die effecten te vermijden, beperken, verhelpen of te compenseren. De voorgestelde maatregelen dienen wel degelijk uitgevoerd te worden en kunnen, maar moeten niet, opgenomen worden in de bijzondere milieuvoorwaarden van de vergunning. Het project-MER biedt dus wel degelijk de garantie dat er maatregelen worden genomen om de impact te beperken of te compenseren. Bijzondere milieuvoorwaarden, die door de vergunningverlenende overheid overeenkomstig artikel 72 Omgevingsvergunningsdecreet kunnen worden opgelegd, zijn zoals gestipuleerd in artikel 73, §1, eerste lid Omgevingsvergunningsdecreet "bijkomende maatregelen die noodzakelijk zijn voor de bescherming van de mens en het milieu tegen onaanvaardbare risico's en hinder afkomstig van de exploitatie". Een wijziging van deze voorwaarden is ook onderworpen aan een milieubeoordeling en biedt ook dezelfde garanties. Dit is echter een beoordeling die op vergunningsniveau dient te gebeuren. Het is niet aan de initiatiefnemers van dit besluit om te beoordelen.

6. Bestaande vergunningen tonen aan dat het invoeren van een MER-plicht geen waarborg biedt tot remediëring van (aanzienlijke) milieueffecten bij de (vergunde) uitbating van een omloop, bij afwijking van algemene geluidsnormen

Opmerking:

Aan de hand van voorbeelden uit 2 reeds opgemaakte project-MERs van de circuits van Lommel en Genk stellen de bezwaarindieners dat project-MERs niet garanderen dat er geen (aanzienlijke) milieueffecten zullen optreden bij de (vergunde) uitbating van een omloop en falen daarbij dus aan hun verplichting om "geen (aanzienlijke) milieueffecten zullen optreden bij de (vergunde) uitbating van een omloop" te garanderen.

Bijkomend wordt de onafhankelijkheid van de opstellers van de project-MERs in vraag gesteld en wordt geconcludeerd dat de betaler (van de studie) bepaalt, en de overheid heeft niet de nodige capaciteiten om deze in vraag te stellen.

Antwoord:

Deze opmerking geeft aan een project-MER een andere finaliteit.

Een project-MER is en blijft een document waarin van een voorgenomen project en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven, de te verwachten gevolgen voor mens en milieu in hun onderlinge samenhang op een systematische en wetenschappelijk verantwoorde wijze worden geanalyseerd en geëvalueerd, en aangegeven wordt op welke wijze de aanzienlijke milieueffecten vermeden, beperkt, verholpen of gecompenseerd kunnen worden (art. 4.1.1, 8° DABM, eigen onderlijning). Het is een hulpmiddel bij de besluitvorming en is dus niet bedoeld om aanzienlijke effecten te behoeden.

Het DABM biedt voldoende garanties, samen met het VLAREL, voor de onafhankelijkheid van MER-coördinatoren en deskundigen. Dit is niet het voorwerp van voorliggend wijzigingsbesluit.

7. Voor het HondaPark te Balen/Olmen zal een project-MER geen afwijking van de algemene geluidsnormen kunnen toestaan, o.w.v. het standstill beginsel, aangezien dit het beoordelingscriterium was in vorige vergunningen

Opmerking:

De toets aan het standstill-beginsel veronderstelt volgens de Raad een vergelijking tussen de situatie van de grondwettelijk beschermde personen onder het nieuwe/toekomstige en onder het oude/huidige milieubeleid, waarbij het bestaande beschermingsniveau en het beschermingsniveau dat het nieuwe milieubeleid biedt, moet worden vergeleken. Aangezien alle vorige vergunningen verleend werden op basis van de milieukwaliteitsnormen (MKN) voor geluid in open lucht (bijlage 4.5.4), kan hiervan mbt het motorcrossterrein "HondaPark" te Balen/Olmen niet afgeweken worden door een eventueel project-MER. Dit zou een schending inhouden van het standstill-beginsel.

Een afwijking van de milieukwaliteitsnormen (MKN) voor geluid in open lucht (bijlage 4.5.4) is hier naar recht onaanvaardbaar en omdat het Hondapark aan VEN-gebied grenst en er VEN-toets zou moeten aantonen dat er geen kans is op onvermijdbare en onherstelbare schade volstaat.

Antwoord:

Deze opmerking noopt tot enige verduidelijking.

Bijlage 4.5.4. bij titel II van het VLAREM houdt de richtwaarden in voor het specifieke geluid in open lucht van als hinderlijk ingedeelde inrichtingen. Dit zijn dus niet de milieukwaliteitsnormen vermeld in hoofdstuk 2.2. van titel II van het VLAREM 'Milieukwaliteitsnormen voor geluid en beleidstaken ter zake'. De in dit deel vastgestelde milieukwaliteitsnormen worden door de overheid gehanteerd bij het plannen en bij het

realiseren van haar beleid. (art.2.1.2. titel II van het VLAREM). Stellen dat "de vorige vergunningen verleend werden op basis van de milieukwaliteitsnormen (MKN) voor geluid in open lucht (bijlage 4.5.4)" klopt dus niet.

Doch is een aftoetsing aan de milieukwaliteitsnormen wel degelijk een onderdeel van een project-MER, zo zijn veel beoordelingskaders binnen project-MER daar bijvoorbeeld op gebaseerd voor bepaalde effectgroepen zoals ook bv. in het beoordelingskader geluid worden de milieukwaliteitsnormen in rekening gebracht.

Het is ook zo dat een project-MER meer is dan een aftoetsing aan de VLAREM-normen – door de milieukwaliteitsnorm in rekening te brengen, wordt de gebruikruimte in de omgeving mee in rekening gebracht en wordt zo bepaald hoe groot een effect is.

Of een afwijking zal kunnen in het vermelde geval zal het voorwerp uitmaken van een beoordeling voor het specifieke project waarop met voorliggend wijzigingsbesluit geen uitspraak kan worden gedaan. Dit geldt ook voor de eventuele VEN-toets die zou moeten worden uitgevoerd.

Zoals reeds eerder vermeld is een toetsing van het standstill-beginsel geen voorwerp van het MER of van de vergunningsprocedure.

Overeenkomstig art. 4.1.4 DABM beoogt de milieueffectrapportage, in de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken en/of die een zwaar ongeval teweeg kunnen brengen, aan het milieubelang en de veiligheid en de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen. Art. 4.1.7 DABM stipuleert dat de overheid bij haar beslissing over de voorgenomen actie terdege rekening houdt met het rapport en de opmerkingen en commentaren, waarbij ze haar beslissing in het bijzonder motiveert op de volgende punten:

- 1° de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven, behalve dan voor wat het omgevingsveiligheidsrapport betreft;
- 2° de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief;
- 3° de in het rapport of de rapporten voorgestelde maatregelen.

Art. 3 OVD luidt als volgt:

"Dit decreet beoogt een efficiënte, doelgerichte en geïntegreerde vergunningverlening die bijdraagt tot de doelstellingen, vermeld in :

- 1° *artikel 1.1.4 van de VCRO;*
- 2° *artikel 5.1.3 van het DABM;*
- 3° *artikel 4 van het decreet van 15 juli betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid.*
- 4° *artikel 6 van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.*

Dit decreet doet geen afbreuk aan de inhoudelijke verplichtingen die zijn vastgesteld bij of krachtens :

- 1° *titel IV van de VCRO;*
- 2° *titel V van het DABM;*
- 3° *het decreet van 15 juli betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid.*
- 4° *het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.(...) (eigen onderlijning)"*

Art. 5.1.3 DABM bepaalt o.a. dat titel V van het DABM tot doel heeft om de mens en het milieu te beschermen tegen onaanvaardbare risico's en hinder, afkomstig van de

exploitatie van IIOA's. Cf. art. 5.3.1 DABM wordt de vergunningsaanvraag geweigerd als de exploitatie onaanvaardbare risico's of hinder voor de mens en het milieu inhoudt die niet door algemene, sectorale of bijzondere milieuvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden herleid, of in strijd is met de zaken vermeld in punt 2 van dat artikel.

Het standstill-beginsel is een algemeen beginsel van het milieubeleid en houdt in dat de overheid het bestaande beschermingsniveau niet mag afbouwen zonder redenen die verband houden met het algemeen belang en na het zorgvuldig afwegen van alle betrokken belangen. Het standstill-beginsel kan echter niet betekenen dat er geen vergunningen meer zouden mogen verleend worden, of dat een vergunning 'moet' worden geweigerd wanneer er enige hinder te verwachten valt. De vergunningverlenende overheid moet evenwel de reële risico's inschatten en beoordelen en laat in dat verband dus een appreciatieruimte toe.

8. Voor het circuit "Breugelheide" is een afwijking van de geluidsnormen, bedoeld in hoofdstuk 4.5 van VLAREM II, een schending van het woongenot van omwonende en een aantasting van de natuurwaarden

Opmerking:

Er wordt verwezen naar de procedure bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen tegen het circuit "Breugelheide" waarbij het volledige beroepschrift werd toegevoegd om aan te tonen dat desbetreffende inrichting onvergundbaar is, ook niet na een eventuele individuele MER studie.

Antwoord:

Deze opmerking betreft een lopende procedure voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen, het is niet aan de Vlaamse overheid om zich hierover uit te spreken. De Raad voor Vergunningsbetwistingen is hiervoor bevoegd. Afhankelijk van de uitspraak van de Raad zal de bevoegde overheid al dan niet zich opnieuw moeten uitspreken over de vergunningsaanvraag van het project in kwestie. Een uitspraak over de vergundbaarheid is hier niet aan de orde.

9. Het wijzigingsbesluit komt niet tegemoet aan de overwegingen van de Raad van State in haar arrest van 8 februari 2021 met nummer 249.746.

Opmerking:

Het standstillbeginsel houdt een vergelijking in tussen het oude en nieuwe beleid. In casu impliceert het arrest dat het oude milieubeleid moet worden verstaan, deze zoals deze bestond VOOR de inwerkingtreding van de toevoeging bij artikel 217 van het

voornoemde besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 1999 dewelke ertoe heeft geleid dat de tot 30 april 1999 algemeen geldende geluidsnormen van hoofdstuk 4.5 van Vlarem II vanaf de inwerkingtreding ervan principieel niet meer van toepassing zijn op omlopen voor motorvoertuigen. Het thans voorliggende wijzigingsbesluit biedt geen enkele rechtszekerheid, noch aan mens en natuur, noch aan exploitanten van omlopen voor motorvoertuigen en motorvaartuigen aangezien het voorgenomen wijzigingsbesluit nog steeds afbreuk zal doen aan het beschermingsniveau dat bestond voor 1 mei 1999. Nergens wordt verantwoord waarom het beschermingsniveau dat bestond voor 1 mei 1999 niet wordt hersteld.

De redenering in het verslag bij het besluit is onjuist, het klopt niet te stellen dat de algemene milieuvorwaarden niet steeds van toepassing waren op de sector. Dezelfde waarden komen immers ook voor in de Bijlage 4.5.4 Richtwaarden voor het specifieke geluid in open lucht van als hinderlijk ingedeelde inrichtingen dat werd toegevoegd bij Besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 1999 voornoemd alhoewel deze echter krachtens hetzelfde Besluit buiten toepassing werd gelaten met betrekking tot omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen.

Bovendien worden enkel permanente omlopen aan de MER-plicht onderworpen en is er geen garantie dat die zullen worden opgemaakt.

<i>Antwoord:</i>

Bij besluit van de Vlaamse regering van 19 januari 1999 tot wijziging van VLAREM II werd, met ingang van 1 mei 1999, aan artikel 5.32.10.1. van VLAREM II een derde paragraaf toegevoegd die voorzag in een uitzondering op de algemene regeling. Hierdoor waren de tot 30 april 1999 algemeen geldende geluidsnormen van hoofdstuk 4.5 van VLAREM II principieel niet meer van toepassing op de inrichtingen bedoeld in subrubriek 32.9 van de indelingslijst.

De wijziging kwam er omwille van de vaststelling dat men vergeten was van omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen uit het toepassingsgebied te laten van de algemeen geldende geluidsnormen, geconcretiseerd in bijlage 2.2.1 'Milieukwaliteitsnormen en richtwaarden voor geluid in open lucht'. Deze normen waren hier namelijk niet voor bedoeld. Er werd een bijlage 4.5.4 'Richtwaarden voor het specifieke geluid in open lucht van als hinderlijk ingedeelde inrichtingen' ingevoerd. Deze bijlage was dus nog niet van toepassing op de ingedeelde inrichtingen van rubriek 32.9 voor 1 mei 1999.

De opmerking geeft niet aan waarom de redenering in het verslag aan de Vlaamse Regering onjuist zou zijn.

Voorafgaand aan de inwerkingtreding van titel II van het VLAREM bestond reeds een specifieke regeling voor motorvoertuigen in uitvoering van de Wet van 18 juli 1973 betreffende de bestrijding van de geluidshinder, met name het koninklijk besluit van 10 juni 1976 houdende maatregelen tot inrichting van wedstrijden, test- en oefenritten met motorvoertuigen (opgeheven voor het Vlaamse Gewest op 1 september 1991), dat weliswaar onwettig werd bevonden door het Hof van Cassatie omdat het een wettelijke bevoegdheidsregel zou hebben miskend (m.n. omdat het niet voorgedragen werd aan de Minister van Verkeerswezen). Het koninklijk besluit voorzag in afstandsregels en technische vereisten voor crossmotors:

- Artikel 3, §2: de activiteiten op permanent gebruikte omlopen of terreinen die gelegen zijn op minder dan 500 m van de rand van o.a. natuureservaat zijn verboden of conform artikel 4, §2 op minder dan 300 meter indien de

motorvoertuigen voldoen aan o.a. de bepalingen van de reglementering inzake de technisch eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

- Artikel 4bis: de activiteiten op permanent gebruikte omlopen of terreinen, die gelegen zijn op minder dan vijfenzeventig meter van een woning, die niet de woning van de uitbater van de omloop of het terrein is, zijn verboden;

Verder kan in dit verband ook worden verwezen naar het eerdere koninklijk besluit van 27 maart 1974 houdende maatregelen tot inrichting van wedstrijden, test- en oefenritten met motorvoertuigen (B.S., 6 april 1974) en het latere besluit van de Vlaamse Regering van 16 maart 1983 houdende aanvulling van het K.B. 10 juni 1976 houdende maatregelen tot inrichting van wedstrijden, test- en oefenritten met motorvoertuigen met bijzondere bepalingen eigen aan het Vlaamse Gewest (B.S., 21 mei 1983).

Bovendien bestonden talrijke individuele regelingen, wat ook blijkt uit de Terlamenrechtspraak. Deze eerdere regelgeving voor de geluidsimpact van motorcross stemt overeen met de regeling die ingevolge hoger vermelde wijziging van het besluit van 19 januari 1999 werd ingevoerd. Het is dus niet zo dat op deze sector de algemene geluidsnormen steeds van toepassing waren en dat plots door artikel 217 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 1999 tot wijziging van VLAREM II alle waarborgen zijn weggevallen.

Bovendien voorzag titel II van het VLAREM bij zijn inwerkingtreding op 1 augustus 1995 een overgangstermijn in artikel 4.5.4.1 'Het specifiek geluid van de bestaande inrichtingen moet uiterlijk binnen een termijn van 3 jaar vanaf de datum van de inwerking treden van dit besluit voldoen aan de bepalingen van de §§ 3 en 4 dit artikel'. Binnen deze termijn startte de vergunningverlenende overheid een verduidelijkende wijziging van titel II van het VLAREM op om, net als in het verleden, voor o.a. omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen gelijkaardige uitzonderingen te voorzien op de algemene geluidsnormen.

In de rechtspraak definieert het Grondwettelijk Hof het standstill-beginsel uit artikel 23 Gw. (GwH arresten nrs. 135/2006, 137/2006, 145/2006, 87/2007, 114/2008, 121/2008, 94/2010, 113/2010, 2/2011 en 22/2011):

"Die bepaling bevat een standstill-verplichting die de bevoegde wetgever verbiedt het door de toepasselijke wetgeving geboden beschermingsniveau aanzienlijk te verminderen zonder dat daartoe redenen van algemeen belang bestaan".

Volgens het Grondwettelijk Hof is een vermindering van het geboden beschermingsniveau dus niet toegestaan in zoverre er sprake is van een aanzienlijke vermindering.

De meeste bestaande *permanente* omlopen werden bovendien tot op vandaag onderworpen aan een project-MER. Dat blijft nu ook het geval. Het DABM, Omgevingsvergunningendecreet en project-MER-besluit blijven onverminderd van toepassing. Is er een project-MER-plicht? Dan zal een project-MER moeten worden opgemaakt. De regelgeving blijft onverminderd van toepassing en biedt voldoende garanties.

10. Het wijzigingsbesluit is in strijd met de tekst alsook de geest van het DABM

Opmerking:

Geluidpollutie is een vorm van verontreiniging. Het wijzigingsbesluit schendt de bepalingen (voorzorgsbeginsel, motiveringsbeginsel, zorgvuldigheidsbeginsel, standstillbeginsel) van artikel 1.2.1. DABM en de beginselen van behoorlijk bestuur.

Er wordt verwezen naar het EEA Technical report N0 11/2011, Good practice guide on noise exposure and potential health effects (ISSN 1725-2237) van het European Environment Agency, waarbij methodes worden aangereikt om de negatieve gezondheidseffecten in te schatten inzake geluidspollutie en deze te verwerken in een risico-analyse. Van hieruit kan dan gezocht worden naar generieke voorschriften die de gezondheid van omwonenden alsook de bescherming van de natuur beogen. Deze gids zou aldus een goede basis kunnen zijn om een plan-MER op te stellen. Nergens wordt aangetoond dat hiervan gebruik werd gemaakt.

De "complexiteit" is echter geen gegronde reden om geen gezamenlijk beleid voor omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen uit te werken. Als een plan-MER niet kan waarom zouden individuele MER studies wel kunnen om een hoog beschermingsniveau kunnen, een verplichting in kader van de algemene beginselen inzake milieubeleid? Lopende procedures beweren het tegendeel.

Het wijzigingsbesluit schendt artikelen 4.2.1 en 4.2.3, §1 en §2 DABM. De Vlaamse Regering kan zich niet onttrekken aan de verplichting tot opmaak van een plan-MER voor het wijzigingsbesluit dat zij voorneemt.

Antwoord:

Voorliggend wijzigingsbesluit heeft niet tot doel om zich aan de verplichtingen van het DABM onttrekken, maar wel een oplossing te bieden op de vastgestelde onwettigheid door de Raad van State.

Het uitwerken van een globaal kader bleek niet evident gelet op de impact van de specifieke omstandigheden op de veruitwendiging van de hinder, hoewel dit wel de oorspronkelijke bedoeling was van de regelgever alvorens voorliggend wijzigingsbesluit op te maken. Aanvankelijk was het de bedoeling om een wijzigingsbesluit van de sectorale milieuvorwaarden van titel II van het VLAREM op te maken, waarbij de huidige sectorale voorwaarde zou worden vastgesteld mits de opmaak van een plan-MER. Indien, op basis van het onderzoek van de milieueffecten veroorzaakt door het basisscenario zou blijken dat de (her)bevestiging van de huidige sectorale milieuvorwaarde aanleiding zou kunnen geven tot aanzienlijke milieueffecten, zou in het plan-MER alternatieve planvoorstellen worden uitgewerkt. Het Departement Omgeving schreef hiervoor tot tweemaal toe een opdracht uit met de titel "Plan-MER sectorale voorwaarde inzake omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen met verbrandingsmotor", evenwel zonder succes.

Op 10 november 2021 werd een onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking aangevat, gekend onder het besteknummer "OMG_BJO_2021_E-07 d.d. 10/11/2021". Deze werd verstuurd naar een zestal studiebureaus. Er werden geen offertes ingediend.

De opmaak van een plan-MER voor deze problematiek blijkt een zeer hoge complexiteit in te houden, zowel inhoudelijk als juridisch. Omwille van deze complexiteit werden de inhoud van de opdracht en de bijhorende tijdsbesteding en raming aangepast. Bovendien werd naast de opmaak van het plan-MER een tweede perceel voorzien voor ondersteuning door een juridisch expert. De plaatsingsprocedure werd gewijzigd naar een vereenvoudigde onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking.

De tweede opdracht werd gepubliceerd van 30/06/2022 tot 15/09/2022, onder het besteknummer "OMG_BJO_2022_007".

De tweede publicatie van de overheidsopdracht heeft wederom geen inschrijver voor de opmaak van het plan-MER opgeleverd. Uit navraag bij erkende MER-deskundigen geluid blijkt dat het gebrek aan interesse om in te schrijven voor deze onderzoeksopdracht voornamelijk te wijten is aan de hoge moeilijkheidsgraad van dit onderzoek. Een onderzoek naar mogelijke aanzienlijke milieu-impact op strategisch plan-niveau voor heel grondgebied Vlaanderen blijkt moeilijk haalbaar vermits de geluidsimpact afhangt van vele lokale variabelen en van de soorten motoren.

De Vlaamse Regering wenst zich dus niet te onttrekken aan de verplichtingen uit het DABM.

Het document waarnaar verwezen wordt 'EEA Technical report N0 11/2011, Good practice guide on noise exposure and potential health effects (ISSN 1725-2237)' van het European Environment Agency, is tevens niet relevant voor motorcross. Het rapport heeft te maken met de uitvoering van de richtlijn Omgevingslawaaier met enkel dosis-effectrelaties in voor wegverkeer, spoorverkeer en luchtverkeer. Motorcross valt daar niet onder. Met die formules kan dus geen impactbepaling worden aangevraagd voor motorcross. Het document vermeldt in de scope inderdaad dat het gebruikt kan worden voor milieueffectstudies, maar dan natuurlijk wel voor projecten die relevant zijn (aanleg of wijzigingen van wegen, spoorwegen, luchthaven, e.d.).

11. Het wijzigingsbesluit zal in de praktijk resulteren in een status quo inzake het vergunningsbeleid van de vergunningverleners waarvan reeds ten overvloede is aangetoond dat het ernstig faalt, ook ten aanzien van de bescherming van fauna en flora in kwetsbare en beschermde gebieden

Opmerking:

Het wijzigingsbesluit zal in de praktijk resulteren in een status quo inzake het vergunningsbeleid van de vergunningverleners waarvan reeds ten overvloede is aangetoond dat het ernstig faalt, ook ten aanzien van de bescherming van fauna en flora in kwetsbare en beschermde gebieden

Rapporten van het WWF en EEA tonen aan hoe slecht de natuur is gesteld in België. De Vlaamse Regering moet dan ook eens dringend werk maken om hiermee ernstig rekening te houden en haar vergunningenbeleid dat voornamelijk is gebaseerd op

milieueffectrapporten die in opdracht van hun klant (de exploitant / aanvragen van de milieuvergunning) worden opgesteld eens zeer ernstig onder het vergrootglas te houden.

Antwoord:

Het ontwerpbesluit is duidelijk en stelt dat de algemene geluidsvoorwaarden van toepassing zijn, tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning. Het komt in de toekomst aldus aan de vergunningverlenende overheid toe om, zoals steeds verplicht, een ernstige afweging te maken van de individuele case en indien zij zulks gerechtvaardigd acht, kan zij een andere geluidsnorm opnemen in de omgevingsvergunning mits de nodige onderbouwing. Daarnaast zal zoals gewoonlijk de exploitant de nodige maatregelen moeten treffen om de geluidsproductie aan de bron en de geluidsoverdracht naar de omgeving te beperken en deze in het register of voortaan ook in een project-MER moeten vermelden. De wijziging m.b.t. de algemene project-MER-plicht biedt bovendien ook de garantie van een grondige individuele beoordeling.

De bekwaamheid van MER-coördinatoren en MER-deskundigen wordt geregeld door een systeem van erkenningen, conform titel V, hoofdstuk 6 van het DABM. "De erkenning wordt verleend als voldaan is aan de voorwaarden die per categorie van erkenning of per erkenning door de Vlaamse Regering zijn vastgesteld en die voorafgaand aan de erkenningsaanvraag zijn bekendgemaakt" (artikel 5.6.3., lid 3, DABM). De uitvoeringsbepalingen hiervan zijn opgenomen in het VLAREL. Erkenningen kunnen worden onderworpen aan gebruikseisen, evaluaties, geschorst of opgeheven.

Men mag er dus redelijkerwijs vanuit gaan dat project-MER worden opgemaakt in alle deskundigheid en onafhankelijkheid.

12. Inspraakreactie betreffende testbanen

Opmerking:

De inspraakverlener vertegenwoordigt een 2100-tal bedrijven uit de technologische industrie, waaronder ook bedrijven uit de sector van transport & mobility technologies & solutions. Hieronder vallen onder meer de subsectoren commercial vehicles & automotive suppliers en de land- en tuinbouwmachines. Een aantal bedrijven uit deze sector bezit een eigen testbaan voor het controleren van proefmodellen of prototypes in kader van latere homologatie of voor controle van nieuw geproduceerde voertuigen. Deze bedrijven onderscheiden zich van de eigenlijke racebanen omwille van:

1. verkeerde indeling van testbanen onder rubriek 32.9.4 – ontspanningsinrichtingen - van de indelingslijst;
2. onduidelijke definities in Vlaamse en Europese regelgeving van de begrippen 'permanente race- en testbanen'. Deze zijn duidelijk bedoeld voor permanente racecircuit en niet testtracks;
3. de ontwikkeling en controle van proefmodellen/prototypes gebeurt altijd bij normaal weggebruik
4. de transitie naar een groene economie: de impact van de wagens is beperkt zowel naar geluid als naar uitstoot;
5. Geluidsniveau racecircuit versus geluidsniveau testtracks.

Omwille van het geheel eigen karakter van testtracks en de bovenvermelde punten wensen wij deze activiteiten dan ook uit te sluiten van de aangepaste rubriek 32.9.4

“permanente race- en testbanen voor motorvoertuigen of motorvaartuigen” uit de indelingslijst en de daarbijhorende nieuwe rubriek 29. “Permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen” uit het MER-besluit.

Voorstel tot aanpassing:

Vlarem II (indelingslijst): Rubriek 32.9.4 “Permanente race- en **oefenbanen** voor motorvoertuigen of motorvaartuigen, **uitgezonderd testbanen gebruikt in het kader van industriële ontwikkeling van nieuwe voertuigen**”

MER-besluit (bijlage I): Rubriek 29. Permanente race- en oefenbanen voor gemotoriseerde voertuigen, **uitgezonderd testbanen gebruikt in het kader van industriële ontwikkeling van nieuwe voertuigen**”

Bijkomende opmerking: rubrieken 32.9.3° en 32.9.4° lijken over hetzelfde te gaan. Voor de leesbaarheid dient rubriek 32.9.4° geschrapt te worden.

<i>Antwoord:</i>

Dit standpunt wordt geapprecieerd en de constructieve feedback werd overwogen.

Het klopt inderdaad dat er heel wat verschillen zijn tussen testtracks van de technologische industrie en recreatieve omlopen voor motorvoertuigen. Ook in het advies van de MINA-raad van 19 oktober 2023 wordt hierover het volgende geschreven:

“Afsluitend is de Minaraad van oordeel dat de testbanen van professionele motorvoertuigen uitgesloten kunnen worden van onderhavige regeling. Het gaat hierbij om activiteiten met een geheel eigen karakter, namelijk voor het testen van nieuwe professionele motorvoertuigen (auto’s, vrachtwagens, landbouwvoertuigen, ...) onder normale rijomstandigheden. Deze motorvoertuigen voldoen aan de meest recente productievoorwaarden en worden individueel getest. De hinder van deze testbanen is niet van dezelfde aard als deze van de permanente omlopen voor motorcrossen. De groene transitie van deze sector verantwoordt volgens de Raad een uitzondering.”

Hoewel deze standpunten waardevol zijn, worden zij om volgende redenen momenteel niet weerhouden:

Voorliggend wijzigingsbesluit tracht een oplossing te bieden aan de vastgestelde onwettigheid door de Raad van State van artikel 5.32.10.1, §3, van titel II van het VLAREM. Dit besluit heeft geen evaluatie of vernieuwing van de rubriek 32.9 van de indelingslijst in bijlage 1 bij titel II van het VLAREM. Het is dus niet de bedoeling om de indeling van de huidige rubriek te herbekijken en aan te passen. Zo zijn ook de motorvaartuigen of andere waarvoor de geluidsproblematiek minder speelt ook ongewijzigd gebleven qua indeling. Deze oefening zal op een later tijdstip uitgevoerd worden, waarbij de indeling van testtracks ook onder ogen zal genomen worden.

Bovendien hebben de voorgestelde aanpassingen tot gevolg dat testtracks volledig uit het toepassingsgebied van de indelingslijst in bijlage 1 bij titel II van het VLAREM komen te vallen alsook van enige mer-plicht terwijl dit tot op heden wel het geval was. Dit is een achteruitgang van het beschermingsniveau in het milieubeleid dat op vandaag van toepassing was. Dit houdt mogelijks een schending van het standstill beginsel, dit moet nader worden onderzocht.

13. Het instrument van het project-MER wordt oneigenlijk ingezet als handhavinginstrument

Opmerking:

Het ontwerpbesluit zal echter tot gevolg hebben dat het instrument van het project-MER oneigenlijk wordt ingezet als handhavinginstrument; als een vaste set van maatregelen waaraan de exploitant zich moet conformeren en op basis waarvan de bevoegde handhavinginstanties desgevallend ook rechtstreeks handhavend kunnen optreden.

De Vlaamse Regering zet het project-MER hiermee op oneigenlijke wijze in als dwingend handhavinginstrument i.p.v. een richtinggevend instrument i.k.v. de vergunningsprocedure. Het ontwerpbesluit wijkt hiermee op ongerechtvaardigde wijze af van de regeling m.b.t. de milieueffectrapportage zoals deze voortspruit uit het DABM.

Antwoord:

Met voorliggend wijzigingsbesluit verandert er niets aan de verplichtingen van titel IV van het DABM betreffende de milieueffectrapportage. Er wijzigt ook niets aan de huidige integratie van de m.e.r. in de bestaande besluitvormingsprocessen zoals de integratie van de m.e.r. in de omgevingsvergunningsprocedure. Het DABM stelt immers dat milieueffectrapportage moet doorwerken in de besluitvorming, met andere woorden: de overheid moet bij haar uiteindelijke beslissing over de voorgenomen actie, en in voorkomend geval ook bij de uitwerking ervan, rekening houden met het goedgekeurde MER, de ontheffingsnota of de screeningsnota en met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht. De beslissingsnemende of goedkeurende overheid moet immers elke beslissing over de voorgenomen actie motiveren, in het bijzonder met betrekking tot de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven, de aanvaardbaarheid van de te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief en de in het rapport voorgestelde maatregelen.

Bijzondere voorwaarden kunnen uit het MER voortvloeien maar dat is niet verplicht.

Bijzondere milieuvorwaarden, die door de vergunningverlenende overheid overeenkomstig artikel 72 Omgevingsvergunningsdecreet kunnen worden opgelegd, zijn zoals gestipuleerd in artikel 73, §1, eerste lid Omgevingsvergunningsdecreet *"bijkomende maatregelen die noodzakelijk zijn voor de bescherming van de mens en het milieu tegen onaanvaardbare risico's en hinder afkomstig van de exploitatie"*.

Artikel 48 §1, 5° /1, b) OVB stelt dat als een project-MER is opgemaakt, de beslissing over de vergunningsaanvraag ook ten minste, onder andere, *"een beschrijving van alle kenmerken van het project of de geplande maatregelen om aanzienlijke nadelige effecten op het milieu te vermijden, te voorkomen of te beperken en, indien mogelijk, te compenseren en, in voorkomend geval, monitoringsmaatregelen"*.

Milderende maatregelen uit het MER dienen ook uitgevoerd te worden door de exploitant, deze maken deel uit van de vergunning en zijn dus op heden ook reeds afdwingbaar.

Het gewijzigde tweede lid van § 3 van artikel 5.32.10.1. van titel II van het VLAREM doet hieraan geen afbreuk. Dit lid verandert weinig t.o.v. de huidige bewoording die reeds sinds 1 mei 1999 van toepassing is voor ingedeelde inrichtingen van rubriek 32.9. Het

register is dus niet nieuw. De verwijzing naar het project-MER werd toegevoegd omdat in de gevallen waarin een project-MER zou zijn opgemaakt dan zijn die gegevens uit het tweede lid van paragraaf 3 in principe reeds voor de hand liggend in het project-MER. Om die reden wordt hiernaar verwezen, voor de exploitant is dit dus efficiënt hergebruik van gegevens. Het klopt ook niet te stellen dat daarvoor nu een nieuwe project-MER zou moeten worden opgemaakt.

Het verslag aan de Vlaamse Regering wordt in die zin aangepast, dat het duidelijker is voor bestaande en vergunde inrichtingen waarvoor reeds een project-MER werd opgemaakt dat er geen nieuwe project-MER dient te worden opgemaakt naar aanleiding van de inwerkingtreding van voorliggend wijzigingsbesluit.

14. Het wijzigingsbesluit is niet pertinent om de beoogde doelstellingen te bereiken

Opmerking:

Voor wat de (bestaande) permanente omlopen voor motorvoertuigen betreft, is het thans voorliggende ontwerpbesluit niet doeltreffend voor de hierin opgenomen doelstellingen. Uit het verslag aan de Vlaamse Regering blijkt dat het ontwerpbesluit, voor wat de vergunningen betreft, rechtszekerheid wenst te bieden aan (bestaande) permanente omlopen voor motorvoertuigen. De regeling uit het ontwerpbesluit is echter niet pertinent voor deze doelstelling, wel integendeel. Het komt de VZW Terlamen voor dat de ontworpen regelgeving een averechts effect zal hebben voor de rechtszekerheid en het (voort)bestaan van racecircuits zoals het Circuit van Zolder waarvoor reeds een volwaardig project-MER is opgemaakt. Een verdere exploitatie is enkel mogelijk via een bijstellingsprocedure, met onzekere uitkomst en onbeheersbaar tijdsverloop (onder meer door mogelijke administratieve en jurisdictionele beroepsprocedures).

De bestaande uitzonderingsregeling dient dan ook te worden behouden.

Antwoord:

Zie ook antwoord bij inspraakreactie in punt 11.

De bestaande uitzonderingsregeling van artikel 5.32.10.1, §3, van titel II van het VLAREM behouden is geen optie gelet op het arrest van de Raad van State van 8 februari 2021. De daarin vastgestelde onwettigheid kan op ieder moment ingeroepen worden om de vergunning van bestaande omlopen aan te vechten of toekomstige beslissingen aanvechtbaar maken. Dit leidt tot nog meer (rechts)onzekerheid. Een remediëring is dus noodzakelijk.

Het uitwerken van een globaal kader bleek niet evident gelet op de impact van de specifieke omstandigheden op de veruitwendiging van de hinder, hoewel dit wel de oorspronkelijke bedoeling was van de regelgever alvorens voorliggend wijzigingsbesluit op te maken. Aanvankelijk was het de bedoeling om een wijzigingsbesluit van de sectorale milieuvorwaarden van titel II van het VLAREM op te maken, waarbij de huidige sectorale voorwaarde zou worden vastgesteld mits de opmaak van een plan-MER. Indien, op basis van het onderzoek van de milieueffecten veroorzaakt door het basisscenario zou blijken dat de (her)bevestiging van de huidige sectorale milieuvorwaarde aanleiding zou

kunnen geven tot aanzienlijke milieueffecten, zou in het plan-MER alternatieve planvoorstellen worden uitgewerkt. Het Departement Omgeving schreef hiervoor tot tweemaal toe een opdracht uit met de titel "Plan-MER sectorale voorwaarde inzake omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen met verbrandingsmotor".

Voor bestaande omlopen die reeds een project-MER hebben opgemaakt bij hun vergunningsaanvraag zal huidig wijzigingsbesluit niet veel veranderen. Een nieuw project-MER is niet nodig, dat schrijft voorliggend besluit ook niet voor. Wel biedt zij de mogelijkheid om via een bijstelling van de voorwaarden een afwijking van de algemene geluidsvoorwaarden aan te vragen bij de bevoegde overheid. Hiervoor is geen project-MER nodig.

15. De overgangsmaatregel voor de reeds bestaande permanente omlopen is onduidelijk, minstens dient in een langere overgangsperiode voorzien te worden

Opmerking:

Voor genoemde bepalingen voorzien dus in eenzelfde datum van inwerkingtreding voor de reeds bestaande en de nieuwe permanente omlopen, nl. 1 januari 2026. Dit maakt dat het onduidelijk is in welke overgangsmaatregel voor bestaande omlopen exact wordt voorzien. In elk geval meent men dat een dermate essentieel voorschrift in de materiële wettekst zelf moet worden opgenomen, en niet louter in het verslag aan de regering.

Er dient minstens voorzien te worden in een meer realistische overgangsregeling afgestemd op de duurtijd van de nieuwe technologische ontwikkelingen, nl. ten vroegste inwerkingtreding op 1 januari 2030.

Antwoord:

Artikel 6 en 7 van het wijzigingsbesluit stellen de overgangsbepalingen vast. Artikel 6 regelt de situatie van de lopende vergunnings- en meldingsprocedures. Artikel 7 regelt de situatie van de bestaande en vergunde inrichtingen. Voor de nieuwe inrichtingen zijn geen bepalingen voorzien, dat wil dus zeggen dat het besluit bij inwerkingtreding meteen van toepassing is voor de nieuwe inrichtingen die onder de indelingsrubriek 32.9 vallen van de indelingslijst in bijlage I bij titel II van het VLAREM.

Om bestaande omlopen de nodige tijd te geven om ofwel enerzijds te voldoen aan de vooropgestelde normen ofwel een afwijking hierop aan te vragen en te bekomen, voorziet het besluit in een overgangstermijn. Er wordt ervoor gekozen om een overgangstermijn van ongeveer 2 jaar voorop te stellen. Op die manier is het mogelijk voor exploitanten van bestaande en vergunde ingedeelde inrichtingen of activiteiten een bijstelling van de voorwaarden met verzoek tot afwijking van de geluidsnormen van 4.5. aan te vragen bij de bevoegde overheid. Dit kan echter inderdaad als té kort worden ervaren. Ook vanuit SportVlaanderen was hiervoor vraag om in een overgangstermijn van 3 jaar te voorzien. De uiterste datum van inwerkingtreding wordt daarom aangepast van 1 januari 2026 naar 1 januari 2027.

Een inwerkingtreding binnen 7 jaar wordt als te lang beschouwd en zou getuigen van onbehoorlijk bestuur. Een onredelijke termijn strookt niet met de rechtszekerheid en de transparantie die de regelgeving beoogt te hebben.

16. Onduidelijke bepalingen

Opmerking:

Ten overvloede wenst de inspraakverlener i.k.v. dit bezwaar nog op te merken dat het ontwerpbesluit weinig duidelijk is voor wat betreft:

- Het zogenaamde "register". Het is onduidelijk wat de Vlaamse Regering hiermee bedoelt. Het verslag bevat hierover evenmin enige toelichting.
- De project-MER-plicht voor de bestaande permanente omlopen. Noch uit het ontwerpbesluit, noch uit het verslag kan eenduidig worden afgeleid of exploitanten van bestaande permanente omlopen, die in het verleden reeds een project-MER opstelden, i.k.v. deze regelgeving een nieuw project-MER dienen op te stellen.

Antwoord:

Het gewijzigde tweede lid van § 3 van artikel 5.32.10.1. van titel II van het VLAREM doet hieraan geen afbreuk. Dit lid verandert weinig t.o.v. de huidige bewoording die reeds sinds 1 mei 1999 van toepassing is voor ingedeelde inrichtingen van rubriek 32.9. Het register is dus niet nieuw. De verwijzing naar het project-MER werd toegevoegd omdat in de gevallen waarin een project-MER zou zijn opgemaakt dan zijn die gegevens uit het tweede lid van paragraaf 3 in principe reeds voor de hand liggend in het project-MER. Om die reden wordt hiernaar verwezen, voor de exploitant is dit dus efficiënt hergebruik van gegevens. Het klopt ook niet te stellen dat daarvoor nu een nieuwe project-MER zou moeten worden opgemaakt.

Het verslag aan de Vlaamse Regering wordt in die zin aangepast, dat het duidelijker is voor bestaande en vergunde inrichtingen waarvoor reeds een project-MER werd opgemaakt er geen nieuwe project-MER dient te worden opgemaakt naar aanleiding van de inwerkingtreding van voorliggend wijzigingsbesluit.

Zie ook hierboven bij punt 13.

17. Voorstel tot aanpassing van het wijzigingsbesluit:

Opmerking:

Een wijzigingsbesluit kan enkel na voltooiing van een "Plan-MER sectorale voorwaarde inzake omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen met verbrandingsmotor" (besteknummer "OMG_BJO_2021_E-07 d.d. 10/11/2021"), gezien voor er deze problematiek een zeer hoge complexiteit is, zowel inhoudelijk als juridisch (erkend in VR 2023 1407 DOC.1025/1). In afwachting tot de uitvoering van het Plan-MER dient Artikel 5.32.10.1. in Vlarem II als volgt aangepast te worden:

~~"§3. Tenzij het anders vermeld is in de omgevingsvergunning Voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, zijn de geluidsnormen, vermeld in hoofdstuk 4.5, van toepassing op de inrichtingen, vermeld in paragraaf 1. De exploitant treft de nodige maatregelen om de geluidsproductie aan de bron en de geluidsoverdracht naar de omgeving te beperken en vermeldt die in een register of, in voorkomend geval, in een project-MER. Ook de controle en de wijze van de controle op de maatregelen worden in het register, in voorkomend geval in het project-MER, vermeld. Naargelang van de omstandigheden en de technologisch verantwoorde mogelijkheden volgens de huidige stand van de techniek wordt daarbij gebruikgemaakt van de oordeelkundige schikking van de geluidsbronnen, geluidsarme installaties, geluidsisolatie of -absorptie of -afscherming. In afwijking van het eerste lid, zijn de geluidsnormen, vermeld in hoofdstuk 4.5, niet van toepassing op de inrichtingen bedoeld in punt 1° van subrubriek 32.9 van de indelingslijst."~~
(<https://navigator.emis.vito.be/detail?woId=70229&woLang=nl>)

Antwoord:

Het komt toe aan de Vlaamse Regering om weloverwogen de regelgeving vast te stellen. De input wordt gewaardeerd, doch wordt er voor geopteerd om rekening houdend met de afweging van de verschillende maatschappelijke activiteiten en de sociaal-economische aspecten en de beschikbare wetenschappelijke en technische gegevens, een andere aanpak te volgen om de rechtszekerheid te herstellen. Het ontwerpbesluit werd zoals steeds voor wetgevingstechnisch en taaladvies voorgelegd.

18. Voorstel van aanpak

Opmerking:

Verschillende te ondernemen stappen zijn:

1. De bepalingen van artikel 5.32.10 zoals die bestonden op 30 april 1999 terug opnemen;
2. Evaluatie van de geldende vergunningen op basis van de hierboven onder stap 1 doorgevoerde terugschakeling naar de regelgeving zoals deze bestond tot en met 30 april 1999 en stel deze waar nodig bij. Voorzie een uitdoofscenario op korte termijn voor gebruik van bestaande omlopen die gelegen zijn in de zones of op de afstanden zoals vermeld in artikel 5.32.10.2. Verbods- en afstandsregels § 1. door voertuigen en vaartuigen die worden aangedreven met verbrandingsmotoren op basis van fossiele brandstoffen en vergelijkbare synthetische of biologische varianten, met uitzondering van waterstof-technologie. Verplichte registratie voorzien van de geluidsimpact. Effectieve handhaving;
3. Geef opdracht aan MER-deskundigen in de disciplines Biodiversiteit, Geluid- en Trillingen en Mens, tot opstelling van een Plan-MER met het oog op eventuele aanpassing van de regelgeving die op het volledige grondgebied van toepassing zijn;
4. Stel vervolgens een TASK-FORCE samen samengesteld uit vertegenwoordigers van diverse stakeholders, psychologen, artsen, deskundigen in de discipline geluid en trillingen alsook juristen met als opdracht een generieke regelgeving voor te bereiden de beginselen van DABM in het achterhoofd;
5. Organiseer een openbaar onderzoek en geef inspraak aan het publiek;
6. Integreer nieuwe regelgeving in de rechtsorde en implementeer deze.

Antwoord:

Gelet op de vruchteloze pogingen om een overheidsopdracht in de markt te zetten tot opmaak van een plan-MER, diende een alternatieve robuuste piste ontwikkeld te worden die op korte termijn de rechtszekerheid kon herstellen. Let wel, dit belet niet dat in de toekomst het maatschappelijk relevante dossier niet verder zal bekeken worden om tot bijkomende inzichten te komen.