

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

12 februari 1998

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU EN NATUURBEHOUD

Interpellatie van de heer Erik Matthijs tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over het VITO-eindrapport inzake het bewerken van dierlijke mest
Met redenen omklede motie

Interpellatie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over de geluidshinder van luchthavens en nachtvluchten

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over het uitblijven van de randvoorwaarden om de uitbouw van een volwaardige sector van autorecyclage mogelijk te maken
Met redenen omklede motie

Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

Donderdag 12 februari 1998

VOORZITTER : De heer Dirk Van Mechelen*– De interpellatie wordt gehouden om 10.15 uur.***Interpellatie van de heer Erik Matthijs tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over het VITO-eindrapport inzake het bewerken van dierlijke mest**

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Matthijs tot de heer Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over het VITO-eindrapport inzake het bewerken van dierlijke mest.

De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het kenniscentrum voor de beste beschikbare technieken, het BBT-kenniscentrum, is ondergebracht bij de VITO en wordt mee gefinancierd en begeleid door het Vlaams Gewest. Het BBT-kenniscentrum heeft tot taak informatie over milieuvriendelijke technieken te inventariseren. Het adviseert ook de Vlaamse overheid bij het concretiseren van het begrip 'beste beschikbare technieken' in de milieuvergunningsregelgeving.

Het VITO-document omvat zowel de geïnventariseerde informatie als het BBT-advies over de initiatieven en de milieutechnieken voor de bewerking en verwerking van dierlijke mest. In het vierde hoofdstuk van de VITO-studie worden de belangrijkste en meest relevante projecten en/of initiatieven weergegeven. Op basis daarvan worden de basistechnieken geïdentificeerd en ingedeeld in techniekgroepen.

In hoofdstuk 5 worden de indicatieve kosten van de basistechnieken en initiatieven voor de bewerking en verwerking van dierlijke mest met elkaar vergeleken. Hieruit volgt een evaluatie van de eco-

nomische haalbaarheid en exploitatiecriteria van deze basistechnieken en initiatieven.

In een volgend hoofdstuk worden de milieuprestaties van initiatieven en de labosystemen met elkaar vergeleken. De evaluatie gebeurt op basis van nutriëntenverlies, afvalwaterproductie, lucht- en geurverontreinigende emissies en de overige milieucriteria. Op basis van een globale beoordeling van de milieutechnieken en -initiatieven wordt in een daaropvolgend hoofdstuk nagegaan welke van deze technieken en initiatieven kunnen worden beschouwd als de beste beschikbare technieken.

Deze studie werd gemaakt in opdracht van de Vlaamse ministers voor Leefmilieu en Economie om de overheid te adviseren in de materie van de desbetreffende milieuvergunningen. Voor een goed begrip van deze studie is enige verduidelijking nodig over de gebruikte terminologie in 'Beste Beschikbare Technieken'. 'Beste' staat voor het beste qua milieubescherming; 'Beschikbaar' voor wat reeds toegepast en op de markt aangeboden is. Om in aanmerking te komen voor het BBT-label, moet de techniek ook technologisch haalbaar zijn. De mestverwerking staat momenteel in het brandpunt van de belangstelling, daar de evaluatie van het MAP, dat werd goedgekeurd op het einde van 1995, in volle gang is.

Enkele ministers van de Vlaamse regering hebben reeds verklaard dat mestverwerking onontbeerlijk wordt, indien we het totale nutriëntenprobleem willen beheersen. Volgens de minister van Leefmilieu komen hiervoor in de evaluatie niet enkel nutriënten uit de dierlijke sector in aanmerking, maar ook kunstmeststoffen, slib en GFT-afval. Ik verwijs hiervoor naar het Vlarea-besluit.

Op het eerste zicht lijkt het initiatief voor het VITO-onderzoek, in opdracht van de regering, te zijn genomen opdat de regering een correcte houding zou kunnen ontwikkelen over de verschillen-

Matthijs

de technologieën, en niet zozeer om een oplossing te zoeken voor het mestprobleem. Naar mijn bescheiden mening bevat deze studie belangrijke elementen die verder onderzoek over mestverwerking rechtvaardigen, en steun en aandacht van de overheid verdienen.

Naast enkele belangrijke hoofdstukken over informatiebronnen, regelgeving en steunmaatregelen, werden door de auteurs van de studie 31 bestaande en bekende initiatieven en projecten voor mestbewerking en -verwerking, met elkaar vergeleken en geëvalueerd. Deze evaluatie geeft aanleiding tot het trekken van een aantal interessante conclusies. Ze zijn interessant omdat de verschillende projecten voor mestverwerking met elkaar worden vergeleken en op een behoedzame manier in de studie worden geëvalueerd. Deze studie werd goed tot perfect uitgevoerd met medewerking van het CIOM, het Centrum voor Informatie en Ondersteuning Mestverwerking, dat over heel wat ervaring in deze materie beschikt.

Mestverwerking wordt een zeer belangrijke uitdaging voor de toekomst, maar er zal ook een verplichte en voldoende grote toelevering van mest nodig zijn, onder meer in functie van het aantal varkensplaatsen of van de beschikbare grond van de veehouderijen.

Het lijkt interessant de werkgroep Mestverwerking, die reeds bestaat, de studie verder te laten evalueren zodat er een verdere samenwerking kan ontstaan tussen wetenschappers, projectontwikkelaars, universiteitsprofessoren en de landbouworganisaties. Eventueel kunnen verschillende van de 31 onderzochte technieken worden gecombineerd, zodat ze belangrijke toekomstperspectieven kunnen bieden.

Het belangrijkste deel van de studie wordt gevormd door de tabellen 12, waarin de aard van de eindproducten per initiatief wordt bekeken en vergeleken, en 30 waarin de selectie van de Beste Beschikbare Techniek per initiatief wordt gemaakt. Wat de vergelijking van de eindproducten betreft, beperk ik mij - dit wordt nogal technisch - tot enkele procédés die de beoordeling A, of die van meestal de beste beschikbare techniek, hebben gekregen. Hier kunnen belangrijke zaken worden vastgesteld. Een van de projecten is het MVH-project, een Nederlands initiatief waardoor de eindproducten de geconcentreerde mestvloeistoffen en het effluent zijn. De geconcentreerde mestvloeistof stijgt van 2 percent droge stof tot 18 percent. Men

heeft dus een lange technologische weg afgelegd. Het MVH-project behaalt de hoogste resultaten qua milieu, qua kosten, en ook qua stadium van ontwikkeling. In de VITO-studie krijgt het dus het A-label. Het concentraat moet echter nog verder worden afgezet, maar volgens het document dat ik heb gezien, werd dit nog niet in de kostprijs verrekend.

Ten tweede is er het project Sagron, waarvan de eindproducten vergiste mest en biogasenergie zijn. De quotering hiervan is 1 voor milieu en kosten, en 2 voor ontwikkeling. Dit Sagron-project krijgt dus het B-label mee.

Voorts zijn er nog twee systemen of technieken die uitsluitend dienen voor het verwerken van kippenmest, namelijk SPS en Vefinex, die beide ook het A-label krijgen. Als effluënten hebben ze mestkorrels, ammoniumsulfaatoplossing en een effluent.

Het laatste opvallende procédé is het procédé Hypecos, met als eindproducten ammoniumzouten, gemengde zouten, zink, mangaan, aluminium, koper en waterstofgas. Dat is dus uitsluitend anorganisch materiaal, met productie van waterstof en recuperatie van zouten en metalen.

De twee als A en B gecatalogiseerde technieken, respectievelijk MVH en Sagron, zijn goed gequoteerde procédés, maar ze lossen het probleem niet volledig op. In feite verleggen ze alleen maar het probleem.

Bij Hypecos kan men duidelijk aantonen dat hier een tweedegeneratietechniek wordt ontwikkeld. Die techniek onderscheidt zich radicaal - en als enige van alle onderzochte technieken - op basis van de eindproducten. Dit is duidelijk waarneembaar in tabel 12, waaruit blijkt dat Hypecos als enige techniek uitsluitend anorganische eindproducten heeft. Hiermee wordt aangetoond dat dit procédé een technologie is van een nieuwe generatie, gebaseerd op nieuwe basistechnieken zoals 'natte oxidatie' en ook - en vooral - elektrolyse. Dit laatste is een techniek waarvan de beschrijving nog niet in de studie voorkomt als bekende basistechniek.

Het is dus duidelijk dat de technieken van de eerste generatie, zoals die in Nederland bijna allemaal werden uitgetoet, over het algemeen minder goede resultaten hebben gegeven inzake kostprijs en effluent. Hypecos is duidelijk een voorbeeld van tweedegeneratietechnologie, en dient verder te worden onderzocht.

Matthijs

In tabel 30 concludeert de VITO dat Hypecos momenteel nog niet als de beste beschikbare techniek kan worden beschouwd - misschien wel in de toekomst - omdat deze techniek zich nog in het ontwikkelingsstadium bevindt. Ik wil wel opmerken dat er gedurende een aantal maanden een Hypecos-prototype met gunstig resultaat werd gerund. Belangrijk is ook dat dit project of deze techniek de beste quotering op de beoordeling van zowel milieuvriendelijkheid als kosten kreeg, namelijk quotering 1.

Belangrijk in de volledige studie is ook de vergelijking van de kostprijs van de verschillende procédés. Toch lijkt het me moeilijk om bij een nauwkeurige en objectieve analyse en interpretatie van dit rapport aan de Hypecos-technologie voorbij te gaan. Deze technologie kan zeker als een belangrijk alternatief worden beschouwd voor de huidige en vroegere initiatieven.

Bij Hypecos werd voor de kostprijsberekening met kostongunstige hypothesen gewerkt, zodat het uiteindelijke resultaat inzake de kosten alleen maar beter kan zijn. De verkoopprijs van het eindproduct - waterstofgas - kan, afhankelijk van de elektrolysekwiteit van dat waterstofgas, een veelvoud bedragen van de in rekening gebrachte verkoopprijs in de studie. Waterstofgas is natuurlijk de energiebron van de toekomst. De hoeveelheid geproduceerde waterstofgas kan aanzienlijk worden opgedreven door het gebruik van afvaloliën, door hogere gehalten droge stof of door het toevoegen van kippenmest.

Als de Vlaamse overheid voldoende interesse toont voor bepaalde procédés, zullen de privé-partners bereid zijn om voldoende te investeren, zodat mestverwerking in de toekomst een haalbaar alternatief wordt. Aldus kan men de landbouwsector en vooral de veehouderij behoeden voor een drastische afbouw. Dat zou immers dramatisch zijn voor de sector.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Beschouwt de Vlaamse regering mestverwerking als een toekomstgerichte oplossing om in bepaalde kwetsbare gebieden de landbouw en de veestapel verder te kunnen handhaven en het nutriëntenoverschot te verminderen? Persoonlijk denk ik dat daarop positief kan worden geantwoord, gelet op de diverse verklaringen en voorstellen die in het recente verleden verschenen in verschillende pers-artikelen.

Is de Vlaamse regering bereid bepaalde procédés voor mestverwerking uit deze VITO-studie verder te laten ontwikkelen, te stimuleren en eventueel te subsidiëren? De regering draagt hier een belangrijke verantwoordelijkheid om een aanzienlijke impuls te geven aan het zoeken naar de beste beschikbare technieken.

De voorzitter : Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua : Mijnheer de voorzitter, collega's, dit is een interessant onderwerp, maar ik voel me als een student die naar een moeilijke les gaat en tot de vaststelling komt dat ze haar cursus vergat mee te brengen. Ik kom daar straks nog op terug.

Aansluitend bij de laatste vraag van de heer Matthijs wil ik aan deze technische uiteenzetting graag een belangrijke politieke vraag koppelen. Mijnheer de minister, we hebben allemaal de prachtige mededeling van minister Van Rompuy gehoord waarin hij naar aanleiding van de opening van de landbouwbeurs zei dat hij - en met hem vermoedelijk ook de Vlaamse regering - oordeelt dat mestverwerking niet betaalbaar is. Ik zeg dat al drie jaar, en kreeg daarvoor vaak banbliksems over me. Nu blijkt dat de Vlaamse regering zich bij deze analyse aansluit. Ik citeer de minister : 'Een volledige doorberekening van de kostprijs van mestverwerking naar de varkenshouders is momenteel niet haalbaar.' Hij zegt ook dat de kostprijs de helft van het arbeidsinkomen per varkensplaats bedraagt. Dat bleek al uit cijfers van de studie die twee jaar geleden werd uitgevoerd door professor Martens van de RUG.

Minister Van Rompuy gaat echter verder. Volgens hem is het de bedoeling om de mestverwerking financieel te ondersteunen. Hij zou zelfs een volledige hervorming doorvoeren van het Landbouwinvesteringsfonds om niet alleen de landbouwers te helpen, maar ook de agro-industrie. Hij slaat daarmee een totaal nieuwe richting in. Dat is een belangrijk bijkomend aspect waarover ik de bevoegde minister zal interpellieren.

Mijn belangrijkste vraag in deze interpellatie is in hoeverre ook de minister van Leefmilieu op dit spoor zit. Gaan we mestverwerking nu subsidiëren? Dat zou totaal nieuw zijn. Ik herinner me de discussies daarover bij het totstandkomen van het MAP onder uw voorganger. We hebben uitgebreid gediscussieerd over het al of niet subsidiëerbaar zijn van mestverwerking. Toen nam de Vlaamse regering de principiële optie dit niet te doen.

Dua

De Europese Commissie veroordeelde de Nederlandse regering al voor het verlenen van subsidies voor mestverwerking. Dat druist namelijk volledig in tegen de richtlijnen, omdat het concurrentievervalsens is en volledig afwijkt van het principe dat de vervuiler betaalt.

Deze interpellatie heeft een heel actueel karakter, hoewel ze reeds vorig jaar werd ingediend. Ik ben benieuwd wat de minister zal antwoorden, en in hoeverre hij het denkspoor van de heer Van Rompuy volgt.

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister Theo Kelchtermans : Ik dank de heer Matthijs omdat hij ons op overzichtelijke wijze inzage heeft gegeven in de studie. Zo kunnen degenen die het cursusmateriaal niet bij de hand hebben, toch nog volgen.

Mevrouw Vera Dua : Mijnheer de minister, bij een examen zou ik toch gebuisd zijn. Daarom wil ik toch mijn vraag herhalen. Het gaat hier om een heel technisch document dat vele bladzijden omvat. Kunt u het ons ter beschikking stellen, zodat we het rustig kunnen bestuderen ? Ik heb de indruk dat de heer Matthijs er lang op heeft gestudeerd.

Minister Theo Kelchtermans : Bij een examen moet u natuurlijk de antwoorden geven die de professor verwacht, en niet uw eigen overtuiging laten meespelen. (*Gelach*)

Ik wil even terugkomen op het uitgangspunt van de interpellatie en op de geplande evaluatie van het Mestactieplan. In de interpellatie zelf worden een aantal technieken en evoluties in het geheel van de mestverwerking voorgesteld. U hebt ook de naar uw oordeel meest opvallende procédés beknopt met elkaar vergeleken.

Er is een belangrijk onderscheid tussen het bewerken en het verwerken van mest. Voor de studie van het VITO over de beste beschikbare technologieën, hebben we uitdrukkelijk gevraagd dat onderscheid te maken. Het bewerken interesseert ons minder : de nutriënten komen dan, ondanks recyclage, nog altijd op de Vlaamse bodem terecht.

Verwerken interesseert ons meer. Ik citeer de definitie : 'het behandelen van dierlijke mest of andere meststoffen, waarbij de nutriënten stikstof

en difosforpentoxide niet meer op grond, gelegen op het Vlaams gewest, worden afgezet.' Daarin zoeken we een oplossing voor het kernprobleem dat zal rijzen bij de evaluatie en beoordeling van toekomstige regelgeving in het Mestactieplan.

Mestverwerking is inderdaad een heel belangrijk onderdeel van de toekomstgerichte oplossing voor het nutriëntenprobleem. U herinnert zich de synthese die we hebben gemaakt van onze benadering. Dit geldt niet alleen voor kwetsbare gebieden, maar voor heel Vlaanderen. Die discussie zullen we ook bij de evaluatie voeren.

In de discussie over mestbewerking en -verwerking hebben we ook gezegd dat we niet kunnen aanvaarden dat het milieuprobleem verschuift van de bodem naar het water of de lucht. We moeten integendeel zoeken naar een totale oplossing.

Een tweede belangrijk gegeven is dat de globale evaluatie van het mestdecreet verdeeld is in diverse thema's, die in een logische volgorde zullen worden behandeld. De schema's daarvoor hebben we hier voorgesteld. Er werden daarover afspraken gemaakt voor de tweede helft van april. De stuurgroep is daar trouwens volop mee bezig. Bovendien bevinden een aantal evaluaties zich al in een eindfase. We moeten ook de weerslag van die evaluaties op het nutriëntenprobleem in Vlaanderen onderzoeken. Vanzelfsprekend moeten we daar ook de andere verantwoordelijken bij betrekken, want niet alleen de landbouw, maar ook de industrie speelt een rol.

In eerste instantie moeten we de totale productiecapaciteit op Vlaamse bodem bepalen. Vervolgens moeten we onderzoeken wat de recyclagecapaciteit van die bodem is. Op die manier willen we dus een oplossing vinden. De eerste berekeningen tonen aan dat men een oplossing moet zoeken waarbij het nutriëntenprobleem zich niet naar een ander compartiment verplaatst. Er bestaat geen andere mogelijkheid.

We bevestigen dan ook de volgende hiërarchie : eerst preventie, dan recyclage, vervolgens storten en ten slotte een vermindering van de productie. Onze benadering is dus eigenlijk dezelfde als die van elk ander afvalprobleem. De stortcapaciteit is wel beperkt, en er wordt ook al aan bodemrecyclage gedaan. De enige overblijvende oplossing is dus een vermindering van de productie. Tot het tegendeel is bewezen, gaan we ervan uit dat mestverwerking een haalbare oplossing is.

Kelchtermans

In het huidige decreet werd al voorzien in mestverwerking. Bedrijven met een P2O5-productie die meer dan tien ton bedraagt, kunnen bijvoorbeeld vanaf 1 januari 1999 aan mestverwerking doen. Ook na oktober 2002 moeten de mestoverschotten door middel van mestverwerking worden weggevoerd.

Ik ben er zeker van dat de Vlaamse regering de nutriëntenverwerkingsplannen zal steunen. Dat bleek ook uit de toespraak van minister Van Rompuy. De Vlaamse regering heeft wel nog geen overleg gepleegd. Het dossier is dus nog niet voldoende gevorderd om aan de Vlaamse regering ter beslissing te worden voorgelegd. De uitgangspunten werden wel al in het regeerakkoord ingeschreven. Het standpunt van minister Van Rompuy is niet tegenstrijdig met wat ik zelf heb gezegd. Het interesseert ons hoe we de overbemesting kunnen aanpakken. Ons uitgangspunt daarbij is dat de bodemcapaciteit moet worden gerespecteerd.

Net zoals de andere afvalstromen, vormen de mestoverschotten in Vlaanderen een torenhoog probleem. Zowel voor de andere afvalstromen als voor de mestverwerking zoeken we gelijkaardige oplossingen. We hebben daarbij altijd onverkort het volgende principe gehanteerd : wie het probleem veroorzaakt, moet het oplossen. De mestverwerking wordt dus niet gesubsidieerd.

De vraag die we de Vlaamse Milieuholding hebben gesteld, is van een heel andere aard. We hebben haar namelijk gevraagd om een aantal belangrijke initiatieven te coördineren en door middel van financiële participaties te ondersteunen. Ik benadruk wel dat financiële participaties geen subsidies zijn. De Vlaamse Milieuholding heeft al vaker geparticipeerd in initiatieven. Dat was bijvoorbeeld het geval bij Indaver, bij een aantal composteringsinstallaties en bij verbrandingsovens. De Vlaamse Milieuholding heeft trouwens de opdracht gekregen om privé-initiatieven door middel van participaties aan te moedigen. Meestal gaat het daarbij om minderheidsparticipaties. Er is dus zeker geen sprake van subsidiëring.

Minister Van Rompuy kondigde in zijn toespraak aan dat hij eventueel bereid is om expansiesteun aan dergelijke industriële initiatieven toe te kennen. Dat gebeurt trouwens ook op die manier in de economische sector. Voor de landbouw wil hij wel uit een apart fonds putten, en niet uit de normale enveloppe voor economische expansiesteun. Hij heeft daarvoor zijn redenen.

Heel wat recyclage-initiatieven in de milieusector zijn industriële initiatieven die door particulieren worden genomen, al dan niet met overheidsparticipatie. Binnen de Vlaamse regering heeft dat aanleiding gegeven tot een discussie over de vraag wanneer het principe 'de vervuiler betaalt', geldt. Indaver heeft voor haar investeringen in Beveren expansiesteun aangevraagd. De administratie heeft daarover een positief advies uitgebracht. Aangezien het een zuiver industrieel initiatief betreft dat aan de voorwaarden van de economische expansiewetgeving beantwoordt, kon men die steun niet weigeren. Indien de Vlaamse regering de steun zou hebben geweigerd, zou ze volgens de juridische adviezen hoogstwaarschijnlijk bij een zaak voor de Raad van State geen argumenten kunnen aanvoeren op basis van haar eigen wetgeving.

Vanuit dezelfde filosofie gingen er op dat ogenblik binnen de Vlaamse regering stemmen op om een ecologisch expansiefonds na te streven. De leefmilieusector is immers in volle ontwikkeling. Er worden economische initiatieven genomen inzake compostering, recyclage, enzovoort. Dat is voorlopig een idee gebleven. De discussie werd afgesloten met het besluit om de economische expansiewetgeving toe te passen. De wetgeving maakt het mogelijk dat bedrijven van die sector daar een beroep op doen.

Minister Van Rompuy is bereid om de hele landbouwsector bij deze zaak te betrekken : niet alleen de varkenssector, maar ook de afgeleide sectoren. Zijn aanpak is niet strijdig met de onze. Als landbouwminister heeft hij de verantwoordelijkheid om maatregelen voor de landbouwsector te treffen, op voorwaarde dat de doelstellingen van het milieubeleid niet worden doorkruist.

Die objectieven zijn erg duidelijk. Men wil zo weinig mogelijk ingrijpen in de landbouworganisatie. Tenslotte wil men enkel via een aantal maatregelen waarborgen dat de milieudoelstellingen worden gerealiseerd. Men wil dat de normen worden gerespecteerd. Het gaat om de huidige normen, en om de normen die zullen worden vastgelegd in het toekomstige Mestactieplan. Tezeldertijd moet erover worden gewaakt dat de geproduceerde mest, die niet meer in de bodem mag terechtkomen, niet elders problemen zal veroorzaken. Dat is het ecologische uitgangspunt bij de benadering van het MAP.

Als het MAP voor de landbouwsector specifieke problemen creëert, is het perfect mogelijk dat de minister van Landbouw initiatieven neemt. Die ini-

Kelchtermans

tatieveven moet hij dan maar in het Vlaams Parlement verantwoorden.

Wat hier te berde is gebracht, is essentieel voor de evaluatie van het MAP. Men mag ondertussen de haalbaarheid ervan niet al te vlug categoriek verwerpen of aanvaarden. Er is interessant studiewerk geleverd. In Nederland heeft men belangrijke ervaringen opgedaan. Daarover is hier al gesproken. Zodra de stuurgroep de studie heeft goedgekeurd, zal deze ter beschikking worden gesteld aan de leden van deze commissie.

Ik zal er bij de administratie op aandringen dat dit zo vlug mogelijk gebeurt. Verder wil ik hier suggereren om de vertegenwoordigers van het VITO te verzoeken deze studie hier te komen toelichten, en om daarover dan een uitgebreide discussie te voeren. Voor ons latere werk zal dat ongetwijfeld erg interessant zijn.

De voorzitter : De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik geef toe dat mijn betoog nogal technisch van aard was. Uw antwoord was duidelijk. Ik had enkel de bedoeling om hier uit de belangrijkste resultaten van deze studie te citeren, en om daarvoor aandacht te vragen. Ik waardeer het dat u stelt dat de Vlaamse Milieuhouding in de uitbouw van soortgelijke projecten zal participeren.

Heden ten dage heeft men het dikwijls over nieuwe technologieën, en over de mogelijkheden die deze met zich meebrengen. Ik denk dat deze studie dat heeft duidelijk gemaakt. Het komt nu aan de overheid toe om de nodige stimuli - al dan niet onder de vorm van participaties - te geven opdat deze technologieën verder zouden worden ontwikkeld. Op die wijze moeten we erin slagen om duurzame oplossingen te vinden.

De voorzitter : Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in tegenstelling tot wat de minister zegt, is er mijns inziens sprake van een zekere contradictie tussen de oorspronkelijke afspraken en de opties die men nu neemt. Men is altijd uitgegaan van het standpunt dat de landbouw zelf de mestverwerking volledig moest betalen. Wat vandaag duidelijk is, en eigenlijk op voorhand ook al, is het feit dat mestverwerking een dure zaak is. Ze is onbetaalbaar. Vandaag zegt u

eigenlijk dat deze activiteit zal worden gesubsidieerd via investeringssteun.

Minister Theo Kelchtermans : Leefmilieu zal geen enkele subsidie ...

Mevrouw Vera Dua : Ik heb de indruk dat u de mestverwerking doorgeeft aan minister van Rompuy. Die zal expansiesteun geven, enzovoort. Dit gaat om een principe.

Minister Theo Kelchtermans : Ik begrijp u werkelijk niet. Ik zou erg gelukkig zijn als op een bepaald ogenblik de minister van Landbouw zou zeggen dat de productie en verwerking van mest een enorm probleem vormt voor de landbouwsector, en dat hij daarvoor een oplossing zal uitwerken. Dat zou toch geen enkel probleem mogen vormen ?

Mevrouw Vera Dua : Ook ik vind dat er een oplossing moet komen. Minister Van Rompuy heeft duidelijk gezegd dat hij de overschotten van het Vlaams Investeringsfonds die normaal gezien naar de landbouwers gaan, zal gebruiken om de industrie van de mestverwerking te subsidiëren. Hij heeft dit gisteren nog bevestigd. Dit is een principiële verkeerde optie die volledig indruist tegen vroegere stellingen.

Minister Theo Kelchtermans : Dan moet u hem daarover interpellieren. Ik herhaal nogmaals dat ik vanuit mijn bevoegdheid voor het leefmilieu geen enkele subsidie zal toekennen voor de mestverwerking.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : De gemeenschap zal gedeeltelijk de kosten moeten dragen van de technologie waarvoor wordt geopteerd. Het maakt dan niet uit of het over landbouw of milieu gaat. Mijn voorkeur gaat natuurlijk uit naar landbouw. Maar de gemeenschap zal in elk geval moeten opdraaien voor de keuzes. Zo zei minister Van Rompuy trots te zijn dat er in Vlaanderen meer varkens rondlopen dan mensen. Eigenlijk is dit een provocatie aan het adres van deze commissie.

Net als met de afvalsector lopen we weer een aantal jaren achter. De fouten die in het buitenland reeds zijn gemaakt, gaan we hier eerst nog eens overdoen en misschien komen we dan tot dezelfde conclusies. Men heeft in het buitenland reeds vastgesteld dat mestverwerking niet efficiënt en enorm duur is. Men moet dus kiezen voor volumemaatregelen. De minister had reeds een aantal stappen in

Malcorps

die richting gezet, maar werd nu blijkbaar teruggefloten. Als de gemeenschap hier uiteindelijk voor moet opdraaien, vind ik dit een zeer slechte zaak.

Minister Theo Kelchtermans : Onder subsidies versta ik de structurele ondersteuning van een bestendige activiteit. Wanneer bijvoorbeeld de Fordfabrieken morgen een belangrijk investeringsdossier neerleggen, dan verstrekt de Vlaamse Gemeenschap 8 of 10 percent voor economische expansie. Dit is eenmalig voor de competitiviteit van het geheel. Wat is het verschil met dit dossier, waar de sector geen oplossing vindt voor het probleem van het mestresidu waardoor zijn levensbehoud wordt bedreigd ? Hier zal een eenmalige steun worden toegekend voor de oprichting van een industrieel initiatief. Ik zie geen verschil tussen beide dossiers.

Mevrouw Vera Dua : Er is geen verschil. Maar de afspraak was dat de overheid niet zou tegemoetkomen bij de mestverwerking. Dit probleem moest worden opgelost via mestverwerking wanneer dit financieel haalbaar is, of anders via mestreductie. Omdat het financieel niet rendabel is, grijpt de overheid in. Er is dus een breuk met wat in het verleden werd gezegd.

Minister Theo Kelchtermans : De heffingen die worden geïnd door het departement Leefmilieu, zullen nooit worden gebruikt voor de financiering van een subsidiepolitiek. Daar blijf ik bij. Als Vlaams minister van Economie zal minister Van Rompuy een eenmalige subsidie toekennen voor dit industrieel initiatief.

De voorzitter : De heer Van Looy heeft het woord.

De heer Jef Van Looy : Ik wens nog even terug te komen op de studie van het VITO waarover blijkbaar niemand beschikt. Wie heeft de opdracht gegeven om die studie uit te voeren, en met welk doel is dit gebeurd ? Was het de bedoeling om technologieën te vergelijken ?

Minister Theo Kelchtermans : Die studie werd uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Gewest, onder de verantwoordelijkheid van Aminor, afdeling Milieuvergunningen. Dergelijke studies behoren tot de structurele opdracht van het VITO.

De heer Jef Van Looy : En wat was de bedoeling ?

Minister Theo Kelchtermans : De bedoeling was om na te gaan wat op dit ogenblik de beste beschikbare technologieën zijn, en welke vergun-

ningsvoorwaarden in acht moeten worden genomen.

De heer Jef Van Looy : De bedoeling was dus het opleggen van milieuvorwaarden aan nieuwe installaties van dat type. Het ging dus niet zozeer om een onderzoek naar het nut of de kost.

Minister Theo Kelchtermans : Dat hangt samen. De heer Matthijs heeft in zijn inleiding gezegd dat de beste beschikbare technologieën moeten voldoen aan een haalbare kostprijs. We moeten de kosten en baten in hun geheel bekijken. Ik denk dat we nog één vergadering nodig hebben om dit onderwerp af te ronden. Daarna zal de studie worden vrijgegeven. Ik heb het dan niet over de stuurgroep, het gaat om een begeleidingsgroep.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door mevrouw Dua werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over de geluidshinder van luchthavens en nachtvluchten

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Verwimp tot de heer Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over de geluidshinder van luchthavens en nachtvluchten.

Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, daar het probleem waarover ik het wil hebben reeds voldoende is gekend, zal ik het niet uitgebreid behandelen. Ik beperk me dus tot de recente ontwikkelingen, die zich voornamelijk in en rond de luchthaven van Zaventem afspelen.

Verwimp-Sillis

Op 18 juni 1997 heb ik de minister eveneens geïnterpelleerd over geluidshinder van luchthavens. Toen heeft hij me geantwoord dat de strijd tegen deze geluidshinder een bevoegdheid is van zowel de federale als de Vlaamse regering. Verder zou hij, samen met de Vlaamse regering, de opportuniteit om luchthavens op te nemen in de Vlarem-lijst van hinderlijke inrichtingen ernstig onderzoeken. Graag had ik vernomen hoe het staat met dit onderzoek.

De zaak wordt immers steeds dringender. Enerzijds groeit de protestbeweging van de inwoners van Vlaams-Brabant. Regelmatig worden er nog actiegroepen opgericht, zoals de Onafhankelijke Actiegroep Midden-Brabant of Sterrebeek 2000. Ook zijn er actiegroepen in Tervuren, Overijse en Huldenberg, er is een actiebeweging die acht Vlaamse gemeentebesturen bundelt, enzovoort. Anderzijds zijn er eveneens een aantal recente studies. Ik baseer me voor een deel op de publicatie 'Witboek aangaande de geluidshinder van Zaventem', opgesteld door het Brussels Instituut voor Milieubeheer.

Die studies hebben aangetoond dat het aantal vliegbewegingen in Zaventem elk jaar blijft toenemen, vooral dan het aantal erg lawaaierige nachten vrachtluchten. Verder blijkt dat de Regie der Luchtwegen sinds 1997 nieuwe vliegroutes gebruikt, zodat vooral gedurende de nacht het luchtruim boven het Brussels Gewest wordt vermeden en een tiental gemeenten van Vlaams-Brabant vrijwel alle nachtluchten te verduren krijgen. Deze vluchten werden geteld : het zijn er 86 per nacht. Vooral in Tervuren, Overijse en Huldenberg is die hinder enorm toegenomen.

Uit die studies blijkt ook dat nachtluchten die binnenshuis de geluidsdrempel van 45 decibel overschrijden, zeer schadelijk zijn voor de gezondheid. 45 decibel is de norm van de Wereldgezondheidsorganisatie, die zegt dat dit de maximale piekwaarde is voor een ongestoorde slaap. Deze waarde wordt elke nacht tientallen malen ruim overschreden. In haar arrest van 24 januari 1997 heeft het Hof van Beroep van Brussel ook een duidelijke uitspraak gedaan over de bevoegdheid van de Vlaamse regering om wettelijke normen op te leggen inzake geluidshinder bij burgers binnenshuis. Maar volgens onze gegevens heeft de Vlaamse regering dit tot nu toe verzuimd.

Ondertussen heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Raad op 17 september 1997 een kaderordonnantie aangenomen betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving.

Bij de indienen van dit interpellatieverzoek waren de uitvoeringsbesluiten nog niet goedgekeurd. Ze worden wel eerstdaags verwacht. Misschien is in die situatie ondertussen verandering gekomen. Het is niet denkbeeldig dat het Brussels Gewest erin zal slagen alle geluidshinder, dus niet slechts die van nachtluchten, voortaan af te wentelen op Vlaams-Brabant. Hierbij wil ik wel duidelijk verklaren dat wij ons niet wensen te laten meeslepen in het Nimby-spelletje dat wordt gespeeld. Wel willen we meewerken aan een fundamentele oplossing van zowel het probleem van het Brussels Gewest als dat van een deel van de Vlaams Gewest, in casu de provincie Vlaams-Brabant.

Vlarem II legt duidelijke geluidsnormen op. Ik heb ze mee opgenomen in mijn interpellatieverzoek, zoals ik ze aantrof in de bijlage 2.2.1. In deze bijlage, die handelt over normen in open lucht, stelt men dat deze norm voor overdag 45 decibel, voor 's avonds 40 en voor 's nachts 35 decibel bedraagt. Bijlage 2.2.2., over de normen voor binnenshuis, legt deze norm voor overdag vast op 33 decibel, terwijl hij voor 's avonds en 's nachts 28 decibel bedraagt.

De achillespees voor deze geluidsbestrijding is dat via binnenshuismetingen door een officiële instantie moet worden aangetoond dat die normen worden overschreden. In het Brussels Gewest worden deze metingen verricht door een officiële instantie, het Brussels Instituut voor Milieubeheer. Mijnheer de minister, in het Vlaams Gewest heeft Aminal voor zover wij weten nog geen dergelijke metingen verricht. De Bond Beter Leefmilieu heeft dat wel gedaan. In april 1997 heeft ze de metingswaarden bekendgemaakt : ze constateerde pieken binnenshuis van 80 decibel. Het probleem is dat officiële instanties deze metingen weigeren te erkennen. Het is dus duidelijk dat de Vlaamse regering zonder Aminal-metingen over geen geschikte wapens beschikt in de strijd tegen geluidshinder.

Daarom wens ik de volgende vragen te stellen. Hoe ver staat het onderzoek naar de opportuniteit om luchthavens in de Vlarem-lijst van hinderlijke inrichtingen op te nemen ? Heeft de minister reeds schikkingen getroffen om Aminal op te dragen binnenshuismetingen uit te voeren, analoog met wat het BIM reeds deed voor het Brussels Gewest ? Wat zal het gevolg zijn van dergelijke metingen ? Hoe worden ze openbaar gemaakt en met welke regelmaat ?

Is er overleg tussen de federale minister van Vervoer en de Vlaamse en Brusselse ministers van Leefmilieu over de geluidshinder die wordt veroor-

Verwimp-Sillis

zaakt door luchthavens, en in het bijzonder die van Zaventem ? Is er overleg tussen de Vlaamse minister en zijn Brusselse collega ? Zo ja, met welk resultaat ? Zo neen, waarom niet ?

De voorzitter : Mevrouw Becq heeft het woord.

Mevrouw Sonja Becq : Ik wil aansluiten bij de bekommernis van mevrouw Verwimp. De bewoners van de buurt rond de nationale luchthaven leven in een haat-liefdeverhouding met die luchthaven. Ze weten dat ze belangrijk is voor de tewerkstelling, maar ondervinden hinder. Het gaat om geluids-, veiligheids- en milieuhinder. Vooral de geluidshinder is storend. Bovendien zijn de mensen die daar wonen, er niet altijd tewerkgesteld en vice versa. Er zijn zoals gezegd actiegroepen opgericht, maar ook individuele personen spreken ons aan over deze problemen. De vraag is of we er iets aan kunnen doen. Ik heb begrepen dat het beheer van de luchthaven en alles daaromheen een kluwen is van federale en Vlaamse bevoegdheden. De normen voor het lawaai dat de vliegtuigen produceren, worden bijvoorbeeld vastgelegd door het federale niveau. De Vlaamse overheid kan misschien iets doen inzake isolatiepremies en woonbeleid.

Vandaar mijn volgende vragen aan de minister. Kan het dat de Brusselse overheid de negatieve gevolgen van een nationaal beheerde luchthaven op Vlaanderen en de inwoners van Vlaams-Brabant afschuift ? Ik wil me vooral ook aansluiten bij de laatste vraag van mevrouw Verwimp. Welke mogelijkheden heeft Vlaanderen om in te gaan tegen een beslissing van de Brusselse regering ? Op welke manier is er overleg opdat er een evenwicht kan worden gevonden tussen de positieve en negatieve effecten van de luchthaven ? Ik wil er tot slot op wijzen dat ik eraan twijfel of bepalingen van Vlarem over het aantal decibels dat inrichtingen hinderlijk maakt, wel realistisch zijn voor luchtverkeer.

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister Theo Kelchtermans : We hebben inderdaad onvoldoende greep op de exploitatie van de luchthaven, vermits die niet is opgenomen in de Vlarem-I-indelingslijst. Dat willen we veranderen. Voor bestaande inrichtingen kunnen de geluidsemisiewaarden tot 10 decibel boven de genoemde richtwaarden liggen. Als we een dergelijke milieuvergunning zouden toekennen aan de nationale luchthaven, gaat het over een bestaande inrichting

en kan er dus een afwijking zijn van de richtwaarden.

De Commissie voor de Evaluatie van de Milieu-uitvoeringsreglementering adviseert ons luchthavens in de Vlarem-indelingslijst op te nemen. Op dit ogenblik is een ontwerp van besluit tot aanpassing van titel I van het Vlarem in voorbereiding. In dit ontwerp van besluit zullen, zoals ik al eerder aankondigde, luchthavens in de Vlarem-indelingslijst worden opgenomen. Als dusdanig zullen de luchthavens op zich automatisch worden onderworpen aan de milieuvoorwaarden die zijn vastgesteld door titel II van Vlarem, én aan de bijzondere voorwaarden die eventueel in de milieuvergunning kunnen worden opgelegd. Dat is het voordeel van de aanpak om luchthavens in te delen bij de hinderlijke inrichtingen uit Vlarem I. Dit ontwerp van besluit wordt binnen twee of drie weken voor principiële goedkeuring aan de Vlaamse regering voorgelegd. Het bevindt zich momenteel in zijn laatste discussiefase, en zal voor principiële goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse regering.

Er waren ook vragen over het inventariseren. Er moeten milieuvergunningen worden uitgereikt. Dat is in eerste instantie de taak van de bestendige deputaties : het gaat om hinderlijke inrichtingen klasse I. Tevens geldt de openbaarheid. Hiermee halen we geen gemakkelijk dossier binnen in de Vlaamse milieuwetgeving. Het zal niet meer zo zijn dat we geen greep hebben op de nationale luchthaven. We zullen ook hier de volle verantwoordelijkheid dragen inzake een aantal regels. Dit was ook de wil van deze commissie. Het zou niet logisch zijn dat de normale regelgeving niet van toepassing is op een luchthaven die wordt geëxploiteerd op Vlaamse bodem.

Het MINA-2-plan voorziet in acties voor het inventariseren van knelpunten van geluidshinder, onder meer aan de hand van berekeningen en metingen. We gaan ook meetcampagnes houden in knelpuntengebieden zoals Zaventem, zoals dat ook uitdrukkelijk werd vermeld. De meetapparatuur is voorhanden en de meetgegevens zullen vanzelfsprekend openbaar zijn. Aan de hand van deze gegevens moeten we een aantal sectorale milieuvoorwaarden in de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning opnemen. Daarmee hebben we een belangrijk instrument in handen om de onderhandelingen kordater te voeren.

Sedert 1995 hebben verschillende overlegvergaderingen plaatsgevonden. Er is een rondetafelgesprek georganiseerd over maatregelen ter bestrijding van de geluidshinder in de omgeving van Zaventem.

Kelchtermans

Daaraan werd deelgenomen door de Regie der Luchtwezen, de gewesten, de gemeenten in de omgeving van de luchthaven, inclusief de Vlaams-Brabantse gemeenten in de omgeving van Brussel, en de maatschappijen die van de luchthaven gebruikmaken.

Op initiatief van de ministers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd voor Leefmilieu en Verkeer, werden bovendien sedert eind 1996 overlegvergaderingen georganiseerd met vertegenwoordigers van de twee andere gewesten. De bedoeling was om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen over het toekomstig overleg met de federale overheid. Tot vandaag kon nog geen gemeenschappelijk standpunt worden bereikt. Dat is niet verwonderlijk, want iedereen wil zijn eigen achtertuin beschermen.

Tijdens de rondetafelgesprekken op initiatief van de federale minister van Verkeer, werden voorstellen geformuleerd voor een aanpassing van federale reglementen met betrekking tot de vergoeding die is verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal, gekoppeld aan de verdeling van de luchtvaartuigen in geluidscategorieën. Het was de bedoeling om de exploitanten van luchtvaartuigen aan te zetten om minder luidruchtige toestellen te gebruiken.

Hierover verschenen besluiten in het Staatsblad van 31 januari 1998. De vergoeding die wordt gegeven voor elke opstijging en landing is gedifferentieerd in functie van het tijdstip. Er is in een hogere heffing voorzien voor alle vliegbewegingen tussen 23 uur en 6 uur. Er is een indeling gemaakt in vijf geluidscategorieën op basis van een wetenschappelijke formule, waarbij de meest luidruchtige toestellen veel zwaarder worden getaxeerd. Dit is een regulerende heffing om het gebruik van bepaalde toestellen of het afleiden ervan naar Zaventem te ontmoedigen, en ook om de tijdstippen van het landen te beïnvloeden.

Ik denk dat ik hiermee heb geantwoord op de vragen van mevrouw Verwimp en mevrouw Becq. Over andere suggesties voor begeleidende maatregelen werd hier al gediscussieerd. Zelf heb ik als parlementslid indertijd een voorstel van decreet neergelegd over de geluidprotectiezones. Gezien de hoge kostprijs was het voorstel slechts een kort leven beschoren, maar het probleem is er inmiddels niet op verbeterd. Misschien is het een goede suggestie om de ideeën daarover weer boven te halen. De discussie was en is nog altijd : wie zal de

dure geluidsisolatie betalen ? Bovendien aanvaarden mensen niet gemakkelijk dat men aan de afgeleide effecten werkt, in plaats van aan de bron. Dat brengt ons bij de kern van de discussie.

De voorzitter : Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Mijnheer de minister, samen met de heer Malcorps ben ik aangenaam verrast over uw concreet antwoord. Het is jammer dat mevrouw Dua al weg is, want zij heeft opgemerkt - eerbiedig weliswaar - dat bij u alles meestal lang duurt. We waren van plan een motie in te dienen met de vraag luchthavens als hinderlijke inrichtingen op te nemen in de Vlaremlijst. U hebt hier duidelijk gezegd dat dit dossier binnen de drie weken op de agenda van de regering staat. Gezien uw symbolisch gewicht in de regering, rekenen we erop dat u daar wordt gevolgd. We zien af van de motie. Ik dank u voor het positieve antwoord.

De voorzitter : Mevrouw Becq heeft het woord.

Mevrouw Sonja Becq : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik blijf wel nog met de volgende vraag zitten. Het gaat hier over de term 'hinderlijke inrichting'. In welke mate spelen de vliegtuigen en de tijdstippen waarop er wordt gevlogen een rol in dit probleem ? Die vormen immers de belangrijkste oorzaak van de hinder. Als bijvoorbeeld een vervoersfirma onder 'hinderlijke inrichting' valt, is dat dan ook van toepassing op de vrachtwagens waarmee wordt gereden ?

De Vlaamse overheid moet een signaal geven dat ze iets aan het probleem wil doen. We mogen de mensen echter ook geen valse hoop geven door te laten uitschijnen alsof er opeens geen luidruchtige vliegtuigen meer door de lucht zullen klieven. In dat verband is het zeer belangrijk dat we de juiste informatie geven.

Minister Theo Kelchtermans : Tot op heden ziet de situatie er als volgt uit. De luchthaven van Zaventem moet over de normale milieuvergunningen beschikken voor alle deelactiviteiten. Als men de impact van het Vlaams Gewest op de exploitatie wil nagaan, moet men dus rekening houden met alle milieuvergunningen van de verschillende activiteiten.

Met het huidige plan stellen we voor dat de gehele campus een soort bedrijfseenheid wordt, waarbij tegelijkertijd algemene en bijzondere voorwaarden worden opgelegd. Dat houdt dan verband met het geheel van de exploitatie. Uiteraard blijven ook

Kelchtermans

dan nog deelvergunningen noodzakelijk voor de activiteiten die individuele bedrijven op de campus eventueel nog uitoefenen, waarvoor een milieuvergunning vereist is. Het gaat dan over het bedrijf Luchthaven Zaventem.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over het uitblijven van de randvoorwaarden om de uitbouw van een volwaardige sector van autorecyclage mogelijk te maken

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Malcorps tot de heer Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over het uitblijven van de randvoorwaarden om de uitbouw van een volwaardige sector van autorecyclage mogelijk te maken.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan een milieubeleidsvereenkomst over afgedankte voertuigen. Deze overeenkomst ligt in het verlengde van het rapport van het studiesyndicaat Belauto, opgericht door de federale staat, de 3 gewesten en Febiac.

De milieubeleidsvereenkomst zou worden afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de overkoepelende representatieve organisaties van ondernemingen, zoals Febiac, de Federatie van Autorecyclagebedrijven (Fevar) en de Confederatie van Belgische Recuperatiebedrijven (Coberec). Daarna of tegelijkertijd zou een protocol van akkoord worden gesloten met de andere gewestelijke overheden en met de federale overheid.

Dit alles gebeurt in uitvoering van het Vlarea en van een verwachte Europese richtlijn terzake. Aangezien we in de commissie hebben afgesproken dat belangrijke overeenkomsten vooraf moeten worden besproken, wil ik hierover nu reeds een discussie openen. Zo niet wordt binnenkort weer een en ander gebetonneerd door afspraken tussen de

Vlaamse overheid, Ovam en de privé-sector of door afspraken tussen de gewesten.

Wat me vooral zorgen baart, is dat nu al duidelijk is dat deze milieubeleidsvereenkomst weinig impact zal hebben als aan een aantal randvoorwaarden niet spoedig kan worden voldaan. Een volwaardig circuit van autorecyclage zal maar kansen krijgen, als het dumpen van shredderafval definitief wordt verboden en men eindelijk gaat optreden tegen de schrootboeren die nog werken zonder de nodige vergunningen. Ik zal deze 2 punten nader toelichten.

Enerzijds mag op basis van de Vlaamse milieureglementering op stortplaatsen, sinds 1 januari 1997, geen onbehandeld shredderafval meer worden gestort. Dit blijkt uit de artikelen 5.2.4.0.2 en 5.2.4.1.3, paragraaf 3, punt 5 van Vlarem IIbis. Tot 1 januari 1997 werden nog een aantal uitzonderingen toegestaan voor het storten van bepaalde afvalstoffen. Dat is nu, krachtens artikel 5.2.4.0.2., officieel niet meer het geval. Concreet gaat het om afvalstoffen met een hogere calorische waarde. Volgens de logica van het afvalstoffendecreet mogen deze afvalstoffen niet langer worden gestort. Ze moeten op zijn minst worden verbrand met terugwinning van energie. Of beter, de materialen moeten, indien mogelijk, worden gerecycleerd of hergebruikt. Dit staat in artikel 5.2.4.1.3, paragraaf 3, punt 5 van Vlarem. Afvalstoffen, waarvan het verlies door uitgloeijing kleiner is dan 10 percent van het gewicht, worden nog toegelaten op een stort. Het gloeiverlies van shredderafval ligt gemiddeld tussen 40 en 80 percent van het gewicht. Het gloeiverlies van glas, dat uiteraard niet brandbaar is bedraagt 1 percent, voor plastic is dat 98 percent en voor hout 96 à 97 percent.

Dit betekent dat het storten van shredderafval op dit ogenblik illegaal is, maar toch wordt nog steeds shredderafval van de shredderbedrijven in Vlaanderen gestort, zonder dat de Milieu-inspectie daartegen optreedt. Als de minister zijn verklaringen over stortverboden kracht wil bijzetten, moet hij ervoor zorgen dat er een einde komt aan het storten van onbehandeld shredderafval. Als men de autorecyclage effectief rendabel wil maken, dan moet men ervoor zorgen dat die concurrentieel wordt.

Anderzijds wordt het storten van shredderafval niet alleen gedoogd, maar zelfs actief aangemoedigd en gesubsidieerd door middel van een forse vermindering op de afvalheffing. Het normale tarief voor het storten van bedrijfsafval bedraagt

Malcorps

op dit ogenblik ruim 2.300 frank per ton. Maar voor het recyclageresidu - het afval dat overblijft op een recyclagebedrijf - is in een veel voordeliger tarief voorzien. Men kan daar zijn afval kwijt voor de spotprijs van ongeveer 170 frank per ton. Dit zorgt voor een hele problematiek. Zo wordt momenteel afval witgewassen door het te laten passeren via een recyclagecentrum waardoor men onder een goedkoper storttarief valt.

Hetzelfde voordeeltarief wordt ook toegepast voor shredderafval, afkomstig van shredderbedrijven. Shredderfirma's worden daarbij als een soort van sorteer- en recyclagebedrijven beschouwd. Vanuit de milieubeweging wordt er echter sterk op aangedrongen dat shredding als een vorm van eindverwerking zou worden beschouwd. Echte recyclage kan namelijk slechts gebeuren vóór de shredding. Het vermalen van auto's in zo een shredderbedrijf kan je moeilijk als recyclage beschouwen. Het is gewoon eindverwerking.

Ten slotte is er nood aan een grondige sanering van de sector. Een deel van de schrootboeren werkt in feite illegaal. Naar schatting 50 percent van de schrootbedrijven en autokerkhoven hebben geen vergunning. Misschien is deze telling een beetje gedateerd en zal de minister mij straks tegenspreken, maar het blijft toch een probleem. Ik hoor alleszins dat een groot aantal van die bedrijven niet met hun vergunning in orde zijn.

In het Afvalstoffenplan 1991-1995 van de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij sprak men over 2.052 inrichtingen met als activiteit de verwerking van schroot of voertuigwrakken of een combinatie van beide. Vijf op zes bedrijven had toen geen vergunning. Nauwelijks 20 percent van de betrokken bedrijven bevond zich planologisch op een aanvaardbare plaats. Vooral de activiteiten met wrakken waren veelal illegaal. Naar verluidt zou in deze situatie enige verbetering zijn opgetreden, maar zouden er toch nog veel problemen overblijven.

Bovendien doen een groot aantal van deze schrootbedrijven niet veel meer dan auto's inzamelen en opslaan, naast enkele rudimentaire bewerkingen. Autowrakken bevatten heel wat gevaarlijke afvalstoffen, onder andere afvalolie, batterijen, PCB's, CFK's en zware metalen. Het gaat zelfs om 10 percent van al het gevaarlijk industrieel afval. Het is dan ook zo goed als zeker dat de bodem gedurende de voorbije jaren op heel wat plaatsen door de opslag en het onzorgvuldig slopen van

autowrakken, fors werd verontreinigd. We zitten dus opgescheept met verschillende kleine en grote black points.

Auto's worden in sommige van deze bedrijven zelfs zonder veel poeha in containers geladen en rechtstreeks doorgestuurd naar de shredders, waar ze worden vermalen met alles erop en eraan. Op deze manier gaat ook heel wat rommel in dichtgelaste koffers mee met de voertuigwrakken, inclusief probleemstoffen die als bedrijfsafval kunnen worden bestempeld. Het kan onder andere gaan om afvalolie van garages en het is zeker niet uitgesloten dat ook andere afvalstoffen op deze wijze illegaal naar de shredderbedrijven worden afgevoerd.

Volgens het ontwerp van MBO moeten verwerkingscentra in de toekomst officieel worden erkend, alvorens ze een certificaat van vernietiging mogen afgeven. Maar niets belet de minister of zijn diensten om sneller op te treden en meteen een einde te maken aan de al zo lang aanslepende wan toestanden.

Een bijzonder probleem is dat een aantal garagisten een fraai park heeft opgebouwd met zogenaamde occasiewagens, die zonder veel plichtplegingen inzake milieuzorg worden gestockeerd. Het onderscheid tussen een occasiewagen en een wrak is er niet altijd duidelijk. In realiteit gaat het veeleer om een soort van termijnmarkt in toekomstige wrakken. Het instellen van een belasting op het langdurig bezit van afgedankte wagens, bijvoorbeeld langer dan een periode van zes maanden, zou hieraan kunnen verhelpen. Een gerichte en aangehouden controlecampagne in deze sector is absoluut noodzakelijk om de invoering van een dergelijk MBO op een geloofwaardige wijze te begeleiden.

Waarom is de sector van de autorecyclage zo belangrijk ? Omwille van het milieu, maar ook omdat hij kansen biedt op zinvolle werkgelegenheid voor mensen die anders moeilijk aan de bak komen. Op dit moment steunt de overheid eigenlijk de schrootboeren die zich weinig of niets aan milieu of recyclage gelegen laten liggen.

Agalev vindt dat de overheid juist de opkomende sector van de echte autorecyclage moet steunen. Die groep krijgt nu veel te weinig kansen. We denken daarbij ook aan stimulansen voor de zuiver commerciële autorecyclagebedrijven, waar heel wat extra mensen aan het werk zouden kunnen voor demontage en hergebruik van onderdelen. Een voorzichtige schatting voor België spreekt over een tweeduizendtal mensen.

Malcorps

Daarnaast is er nog ruimte voor echte sloopstraten. OVAM schat het potentieel voor Vlaanderen alleen al op een twintigtal bedrijven en een vierhonderdtal arbeidsplaatsen. Dit zijn misschien kleine getallen, maar gezien de schrijnende werkloosheid zijn ze toch niet te verwaarlozen, vooral omdat laaggeschoolden hier een zinvolle bezigheid in zouden kunnen vinden.

Het is de taak van de overheid om dergelijke initiatieven te helpen opstarten. Men heeft dat ook gedaan met het Prosad-project te Mechelen. Maar men moet deze projecten daarna ook blijven steunen via een flankerend beleid, dat het recycleren van auto's effectief aanmoedigt. Als men met de steun van de producenten de randvoorwaarden ernstig invult, zijn blijvende subsidies voor tewerkstelling zelfs niet nodig, tenzij voor projecten waar bewust wordt gekozen voor sociale tewerkstelling, zoals bijvoorbeeld het Educar-project te Antwerpen.

De grootste verantwoordelijkheid ligt volgens de Groenen bij de autoconstructeurs. In het kader van de terugnameplicht voor autowrakken moeten zij daadwerkelijk mee verantwoordelijkheid opnemen. Ze moeten de kosten van de verwerking financieren, in zoverre de autosloop zichzelf niet financiert. Voorlopig zien wij de noodzaak niet in van een statiegeldsysteem of enige andere alternatieve financiering, opgezet door de overheid om volwaardige demontage en recyclage mogelijk te maken.

Het is aan de sector zelf om eventuele kosten door te rekenen in de autoprijzen. Dat beantwoordt aan het principe dat de vervuiler betaalt. In het ontwerp van MBO is erin voorzien dat de verantwoordelijkheid wordt overgedragen aan een beheerorgaan, een soort van Auto-Plus.

In datzelfde ontwerp van MBO verbindt de sector zich ertoe om binnen de drie jaar aangepaste voorstellen voor de financiering te formuleren. Dit blijft natuurlijk vaag. Men zal de gemiddelde kosten dragen van de aanvaarding en verwerking van het voertuig met het oog op een vernietiging onder milieuhygiënische voorwaarden.

Deze omschrijving is zeer rekbaar. Het kan gaan om een veredeld voortzetten van de huidige praktijken : het droogleggen van voertuigen, het uithalen van de meest rendabele onderdelen en vervolgens het vermalen. Ongeveer een kwart blijft over en wordt gestort of op termijn wellicht verbrand.

Van een volwaardige ontmanteling en recyclage van auto's is er dan geen sprake, laat staan van een duurzaam hergebruik van de verschillende onderdelen en materialen.

In het hoofdstuk over de verwerking in het ontwerp van de milieubeleidsvereenkomst, wordt de keuze van de ontmantelings- en demontagemethode grotendeels opengelaten, en uitdrukkelijk afhankelijk gesteld van de marktevolutie. Dat is natuurlijk een kringredenering : de marktevolutie is grotendeels afhankelijk van de randvoorwaarden die de overheid bepaalt, bijvoorbeeld de vergunningen voor en de prijs van het storten van shredderafval, en van de mate waarin men de recuperatieverplichting consequent invult met de verhaling van de kosten op de sector.

In de praktijk blijkt dat reeds veel mogelijk is. Men houdt het wel nog vaak op window dressing, bijvoorbeeld als het over het hergebruik van plastic gaat. Een aantal autoconstructeurs en plasticfabrikanten laten op dit ogenblik al mooie demonstraties zien van wat allemaal mogelijk is met recycleerbare plastic voor de binnen- en buitenbekleding van wagens. Die kunststoffen kunnen nadien worden herbruikt. Men moet daar natuurlijk wel echt voor kiezen. Uiteraard brengt dat ook extra kosten met zich mee. Door die keuze nemen de mogelijkheden wel toe.

Ik blijf erbij dat er niet alleen een milieubeleidsvereenkomst nodig is, maar ook een volwaardig wrakkenplan. Een aantal belangrijke uitgangspunten moeten daarbij worden bepaald. Tenzij de minister op al mijn vragen bevredigend antwoordt, zal ik die uitgangspunten in een motie aan het parlement voorleggen. Ik overloop even de belangrijkste uitgangspunten voor het gewestelijke en het federale niveau.

Een eerste punt betreft de bekrachtiging van de doelstelling van de Europese Commissie, die ook in Vlarea is vervat. Tegen het jaar 2002 moet 85 percent worden gerecycleerd, en tegen 2015 moet dat 95 percent zijn. Deze doelstellingen mogen niet worden uitgehold door milieubeleidsvereenkomsten met de sector of door afspraken tussen de gewesten. Dat is geen utopie. In Nederland slaagt men er nu al in om ongeveer 85 percent van de materialen per wrak te recyclen. De aanvaardingsplicht en de financiële verantwoordelijkheid van de autoconstructeurs moeten worden verzekerd. Vormen van afwenteling op de consument, bijvoorbeeld op de laatste gebruiker, wijzen we af.

Malcorps

Ten tweede moeten alle achterpoorten worden gesloten. De hele autoafbraak- en schrootsector moet worden gesaneerd. Het stortverbod op onbehandeld shredderafval moet worden afgedwongen. Het gunsttarief voor het storten van shredderafval moet worden afgeschaft. Er moeten hoge boetes komen op het illegaal verwijderen van wrakken, het achterlaten en het sluikestorten, bijvoorbeeld in waterlopen. Grensoverschrijdend sluikestorten moet hard worden aangepakt. Er moet ook een betere controle komen op de markt in onderdelen voor tweedehands auto's, en op steun aan initiatieven als de herbruiklijn voor auto-onderdelen.

Een derde belangrijk punt betreft de concrete steunmaatregelen voor volwaardige projecten inzake auto-demontage. Ik heb het Prosad-project in Mechelen bezocht. Men kent daar een structurele werkloosheid. Als men ziet hoe groot de autowrakkenafvalberg is, is dat schrijnend. De VDAB moet daar dringend iets aan doen. Men zou bijvoorbeeld een opleiding voor autodemonteur kunnen organiseren. Dat behoort tot uw bevoegdheid, mijnheer de minister.

Ten vierde zijn ook de afspraken op federaal vlak belangrijk. Er is bijvoorbeeld een sluitende registratie van ingevoerde wagens en wrakken en een vernietigingsattest naar Nederlands model nodig. Zo een attest mag enkel worden afgeleverd door erkende demontagebedrijven. Er moeten ook productnormen voor auto's worden ingevoerd. Men heeft daar al mooie namen voor verzonnen als 'design for disassembly' en 'design for recycling'. Bij het ontwerp van de wagen moet men rekening houden met de demontage- en recyclagemogelijkheden. De afvalpreventie moet dus letterlijk en figuurlijk worden ingebouwd. Artikel 4 van de milieubeleidsvereenkomst voorziet hierin.

In verband met de verpakkingen worden we geconfronteerd met een probleem dat we al vaker zijn tegengekomen : in welke mate kan het gewestniveau dat alleen afdwingen ? Het gaat hier immers over preventie. Ik herinner me uitspraken van de Raad van State waarin werd gesteld dat dat een exclusief federale materie is. Om de recyclage en recuperatie van plastic mogelijk te maken, moet er een identificatieplicht voor de verschillende soorten van plastic worden ingevoerd.

Mijnheer de minister, ik herhaal even de vier concrete vragen die ik heb ingediend. Ten eerste, bent u het eens met de redenering dat het storten van shredderafval verboden is sinds 1 januari 1997 ? Zo

ja, waarom wordt er dan niet opgetreden? Ten tweede, wordt de invoering van een milieubeleidsvereenkomst gekoppeld aan de afschaffing van het voordeeltarief voor het storten van shredderafval ? Ten derde, wanneer wordt er opgetreden tegen bedrijven die schroot opslaan zonder de nodige vergunningen ? Bent u voorstander van een houderschapsbelasting voor garagisten op voertuigen die niet langer gebruikt worden ? Ten vierde, in welke mechanismen wordt er voorzien om de sector in het kader van de milieubeleidsvereenkomst ook op financieel vlak voldoende te responsabiliseren ? Kunt u waarborgen dat de sector ook maximaal zal kiezen voor verregaande ontmanteling, hergebruik en recyclage, ook als daarvoor sommige materialen voorlopig extra kosten aan verbonden zijn ?

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister Theo Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, ik maak me geen illusies. De heer Malcorps zal na mijn antwoorden toch een motie indienen. Ik zal wel zo goed mogelijk proberen te antwoorden op zijn vragen.

De aanvaardingscriteria uit titel II van Vlareem voor de aanvaarding van afvalstoffen op een stortplaats van categorie 1, zijn van kracht sinds 1 januari 1997. Bij die aanvaardingscriteria zijn een aantal samenstellingscriteria bepaald, bijvoorbeeld het gehalte aan extraheerbare koolwaterstoffen, het gloeiverlies en de uitloopcriteria.

Het criterium gloeiverlies is heel nauwkeurig geformuleerd. De definitie luidt als volgt : 'gloeiverlies ontstaat door uitgloeijing van het droge bestanddeel van de afvalstof als gevolg van de ontbinding van organische stoffen, uitgezonderd vaste polymeren en asfalt. Het gloeiverlies moet kleiner zijn dan of gelijk aan 10 percent van het gewicht.' U spreekt over 30 tot 40 percent. In de definitie staat echter heel uitdrukkelijk dat de vaste polymeren of de plastic, en het asfalt uitgezonderd worden. Bij shredderafval is het gloeiverlies vooral te wijten aan de ontbinding van polymeren. Aangezien de polymeren in shredderafval duidelijk als onderscheiden kunststofdeeltjes aanwezig zijn, vallen ze onder de uitzonderingsregel. Dat is de verklaring van uw opmerking.

Shredderafval kan nog worden gestort, mits wordt voldaan aan de overige aanvaardingscriteria voor stortplaatsen van categorie 1. Er bestaat inderdaad een voordeeltarief, zowel voor stortplaatsen als voor verbranding. Ik denk dat de kostprijs voor het

Kelchtermans

storten even hoog is als die voor het verbranden tegen het voordeeltarief. Men kan zich daarbij afvragen of er niet een zekere differentiëring moet worden aangebracht, ten gunste van de aan te bevelen verwijdering via energierecuperatieverbranding.

Op uw tweede vraag kan ik het volgende antwoorden. Er is geen rechtstreekse koppeling tussen de invoering van de aanvaardingsplicht voor voertuigwrakken en het afsluiten van een milieubeleids-overeenkomst terzake enerzijds, en het afschaffen van het voordeeltarief voor het storten van shredderafval anderzijds. Het voordeeltarief voor een aantal reststromen van de recyclagesector werd ingevoerd om tijdelijk de recyclage van bepaalde grondstoffen te stimuleren. Dat gebeurde om de kosten te beperken voor een sector die nog onvoldoende draagkracht had. Men kan zich afvragen of verbranden en storten op dezelfde wijze moeten worden behandeld.

Omdat de kosten van afvalverwijdering vandaag dermate zijn gestegen, is een evaluatie van deze maatregel noodzakelijk. Het tegenovergestelde dreigt zich immers voor te doen. Het zou kunnen dat de behandeling van afvalstromen in de recyclage-installaties teveel kostenbesparende voordelen oplevert, zonder dat dit bijkomende voordelen voor het leefmilieu genereert. We hebben OVAM dus de opdracht gegeven een onderzoek in te stellen naar mogelijke misbruiken. Die opdracht kadert overigens ook in de algemene evaluatie van de invloed van milieuheffingen op de verwerking van afvalstoffen. Die evaluatie zal nog dit jaar gebeuren. Ook de invoering van stortverboden zal daarbij moeten worden bekeken.

Op uw derde vraag kan ik het volgende antwoorden. Een meer uitgewerkte wettelijke basis moet meer mogelijkheden bieden om de verwerking van wrakken op een economisch haalbare wijze aan te pakken. Ook de sector zelf dringt aan op een grondige sanering, onder meer via een verscherpt toezicht op de uitreiking van vergunningen en op de naleving van de gunningsvoorwaarden. Ik heb geen problemen met uw suggestie om de controle vanaf nu te verscherpen. De milieubeleids-overeenkomst is in aantocht. Die wordt ten dele onderuitgehaald als men geen duidelijkheid creëert.

De afvalverwijderingskost begint door te wegen. De vrije mededinging van bonafide bedrijven komt in het gedrang door ondernemingen die zonder de

nodige vergunningen en milieuvorzieningen werken, en daardoor bevoordeeld worden.

Het toezicht moet gebeuren door de afdeling Milieuinspectie en door de gemeenten zelf. Er wordt nu reeds prioriteit gegeven aan de controle op de opslag van afgedankte voertuigen in de hele sector. Dat gebeurt in het bijzonder bij bedrijven die zich specifiek met wrakken bezighouden. Wat de controle op kleine bedrijven betreft, is een belangrijke rol weggelegd voor de gemeenten. Men kan onmogelijk in geheel Vlaanderen op een even intensieve wijze alle misbruiken opsporen. De medewerking van de gemeenten is daarbij noodzakelijk.

De controle kan nog aan efficiëntie winnen als bijkomende maatregelen - bijvoorbeeld op fiscaal vlak - zouden worden ingevoerd. U verwijst naar de zogenaamde houderschapsbelasting. Het gaat om een soort productnorm. Ook u hebt erop gewezen dat dit federale materie is. De praktische uitwerking van bepaalde maatregelen wordt nog onderzocht. Verschillende federale en regionale overheidsinstellingen, alsook de privé-sector - zoals de verzekeringssector - moeten daarbij worden betrokken.

De houderschapsbelasting is een vorm van statiegeld. Dat zou een efficiënte maatregel kunnen zijn, maar de invoering ervan behoort tot de bevoegdheden van de federale regering. We hebben een achttal jaren geleden zelf nog een dergelijke maatregel voorgesteld. Op dat ogenblik was men daarvoor niet gewonnen. Het ontwerp van milieubeleids-overeenkomst voor afgedankte voertuigen bepaalt dat om die doelstellingen te halen, een eventueel financieel tekort door de auto-industrie zal worden betaald.

Het spreekt vanzelf dat de voorwaarden in die milieubeleids-overeenkomst niet minder streng kunnen zijn dan Vlarea zelf. De aanvaardingsplicht is hoe dan ook van toepassing. Er moet nog een vergadering doorgaan over de milieubeleids-overeenkomst. In juli zou die milieubeleids-overeenkomst rond moeten zijn, want de aanvaardingsplicht gaat in op 1 juli 1999. De sector heeft er altijd op aangedrongen om over een tijdsspanne van 1 jaar te kunnen beschikken om zich te organiseren.

Vandaag hebben de betrokken industriële sectoren onvoldoende zicht op de restwaarde van een afgedankt motorvoertuig. Vooral wat betreft de handel in nog herbruikbare wisselstukken is dat het geval. Uit een aantal studies blijkt dat een voertuig van

Kelchtermans

15 jaren en ouder nog een positieve waarde heeft. Die waarde is zeker voldoende groot om de depollutiebehandeling te bekostigen. In het ontwerp van milieubeleidsovereenkomst is uitdrukkelijk beschreven wat onder depollutie moet worden verstaan. De waarde van de grondstoffen van het voertuig is afhankelijk van het op gang brengen van de recyclagemarkten, voornamelijk die voor plastics.

De producent heeft dus een duidelijke verantwoordelijkheid. De invoering van de aanvaardingsplicht en het afsluiten van de milieubeleidsovereenkomst moeten daartoe de nodige aanzetten geven. U stelt dat er in dat verband ook mogelijkheden voor de sociale economie zijn weggelegd. Het zou niet goed zijn om nu reeds de VDAB de opdracht te geven om autodemonteurs op te leiden. Ik denk dat het omgekeerde moet gebeuren : het initiatief moet van onderuit komen. Het is maatwerk in functie van het initiatief. Uw suggestie is juist. Het opleidingspakket dat Vlaanderen aanbiedt, onder meer via de VDAB, kan nu reeds aandacht besteden aan de ontwikkelingen die zich op heel korte termijn zullen voordoen.

De MBO voorziet in een financiële tussenkomst van de constructeur-invoerder, indien na ten laatste drie jaar blijkt dat er een deficit optreedt om de doelstellingen te behalen. Een vrijwillige samenwerking tussen de autosector en het Vlaams Gewest kan leiden tot een behoorlijke regelgeving. Ik ben hierover vrij optimistisch. Het is de bedoeling om voorwaarden te stellen inzake de aanvaardingsplicht.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : U bevestigt dat u het dossier van de recyclageresidu's nogmaals grondig zult bestuderen om na te gaan of er geen misbruiken zijn. U had dit ook al beloofd bij de begrotingsdiscussie. Ik heb de zaak nu nogmaals aangekaart omdat het shredderafval een bijzondere categorie vormt binnen de recyclageresidu's. Het voordeeltarief voor het storten of verbranden van shredderafval legt een duidelijke hypotheek op de bestaande alternatieven. Er moet snel duidelijkheid ontstaan.

Dit dossier hangt in de praktijk nauw samen met het dossier van de MBO's. Men laat een grote weg open, met daarnaast een kleine weg voor autorecyclage. Men kan al voorspellen wat er zal gebeuren. De autorecyclage moet dan zwaar worden gesubsidieerd. Men vervalst de markt omdat men een voordeel toekent. Men moet optreden. Bepaalde alternatieven moeten zonder zware subsidies een kans krijgen op de markt.

Hoe ver gaan deze MBO's ? Heel wat zaken blijven in het ongewisse. Depollutie - het verwijderen van schadelijke producten en vloeistoffen uit de auto's - is het absolute minimum. Dit moet uiteraard gebeuren. Men kan deze stoffen niet mee vermalen, want dit staat gelijk met sluikstorting en bodemvervuiling. Het demonteren en recycleren van wagens komt waarschijnlijk terug bij de bespreking van de MBO, maar op dit moment is het geheel te nemen of te laten. We hebben een gelijkaardige discussie gevoerd over verpakkingen. Hier gaat het om veel groter en gevaarlijker afval. We moeten materialen zoveel mogelijk recupereren. Het verwijderen van schadelijke stoffen en wisselstukken is natuurlijk een grote stap voorwaarts, maar is nog geen recyclage. De MBO houdt een soort veredelde eindverwerking in, maar garandeert geen maximale inspanning voor de recuperatie van materiaal. Ik hoop dat ik mij vergis.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Malcorps werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 12.25 uur.*
