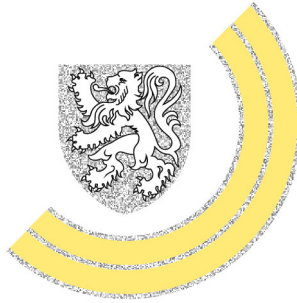


C133 – LEE16

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

18 februari 2009

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

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

## INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderzoek van de Vlaamse ombudsman inzake de interne werking van de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening Met redenen omklede motie	1 6
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanmaning van Europa inzake de omzetting van de richtlijn over geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging (IPPC-richtlijn)	7
Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over omgevingslawaai en geluidshinder Interpellatie van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het uitblijven van het actieplan geluidshinder Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de achterstand inzake de uitvoering van de Europese richtlijn geluidshinder in Vlaanderen	9
Interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de rol van Vlaamse zeehavens in de export van afvalstromen naar ontwikkelingslanden Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het illegaal transport van afvalproducten naar de derde wereld Met redenen omklede motie	16 26
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de samenwerkingsovereenkomst en toekenning van milieu- en natuurwerkers	26
Vraag om uitleg van de heer Patrick De Klerck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de landbouwschade veroorzaakt door ganzen	29
<b>BIJLAGE</b> Bijlage bij de interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderzoek van de Vlaamse ombudsman inzake de interne werking van de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening	35

**Waarnemend voorzitter: de heer Frans Wymeersch, ondervoorzitter**

**Interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderzoek van de Vlaamse ombudsman inzake de interne werking van de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening**

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, op verzoek van een klokkenluider heeft de Vlaamse ombudsman een onderzoek naar de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening (VMW) ingesteld. Die klokkenluider heeft een specifiek statuut gekregen. Het heeft trouwens lang geduurd voor de VMW ervan overtuigd was dat ze ook aan deze regeling moest voldoen. Ik heb minister-president Peeters, die ook voor bestuurszaken bevoegd is, hierover nog een vraag om uitleg gesteld. Dit typeert de dynamiek binnen de VMW. Wat de klokkenluider naar voren heeft gebracht, wijst op een diepere malaise bij de VMW. Bepaalde zaken zullen vroeg of laat aan bod moeten komen.

Hoewel ik het er vandaag niet over wil hebben, wil ik toch even verwijzen naar de relatie tussen het pensioenfonds van de VMW en de verkoop van een gebouw in de Belliardstraat. Er spelen zich daar merkwaardige zaken af. Het is blijkbaar de bedoeling dit gebouw aan de Europese Commissie of aan het Europees Parlement te verkopen. De VMW wil dit gebouw niet openbaar verkopen en de concurrentie niet laten spelen, omdat ze vreest in dat geval een lagere prijs te ontvangen.

Ook in het kader van de openbaarheid van bestuur spelen zich bij de VMW trouwens merkwaardige zaken af. Hoewel ze eerst kunnen worden geraadpleegd, blijken bepaalde brieven plots van de website te verdwijnen. Een laatste voorbeeld betreft de uitgebreide problematiek van de voertuigen die mee naar huis worden genomen. Ten gevolge van een inval van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ) moet de VMW enkel al voor het jaar 2005 voor bijna 300.000 euro achterstallige betalingen uitvoeren. Ik weet niet hoe dat onderzoek verder is verlopen.

In verband met de zeven klachten die door de klokkenluider zijn geformuleerd, heeft i-Force een forensische audit uitgevoerd en een eindrapport opgesteld. Ten eerste gaat het om de onvolledige registratie van schrootinkomsten. Het rapport van i-Force is bijzonder boeiend. In sommige provincies is er blijkbaar helemaal geen schroot. Ten tweede gaat het om de vormingsfondsen van de vakbonden. Ten derde gaat het om de zogenaamde autonome

investeringskredieten (AIK's). Mensen die in een gemeentebestuur zetelen, kennen die kredieten. Ten vierde gaat het om de erelonen van de interne consultants. Ten vijfde gaat het om favoritisme bij de selectie van advocaten en van incassobureaus. Ten zesde gaat het om inbreuken op de wetgeving betreffende de overheidsopdrachten. Ten zevende gaat het om de gsm-inkomsten. Dit laatste punt slaat op de watertorens die overal in Vlaanderen staan. Deze torens, die soms heel mooi zijn, worden aan allerlei gsm-operatoren verhuurd. De directie van de VMW weet niet welke torens zijn verhuurd en welke torens inkomsten opleveren.

De klokkenluider weet allicht niet alles wat zich binnen de VMW afspeelt. Er is allicht meer aan de hand. Om die reden hebben we het Uitgebreid Bureau verzocht hierover een interpellatie te mogen houden. We moeten voldoende duidelijkheid krijgen over het reilen en zeilen van de VMW.

De zeven klachten hebben tot een uitgebreid onderzoek geleid. Alle betrokkenen zijn geïnterviewd. De boekhouding is geanalyseerd. De Vlaamse ombudsman en de directeur-generaal van de VMW, de heer Breda, hebben alle punten besproken. Uiteindelijk is een stevig en kritisch eindrapport van 71 pagina's opgesteld. Alle klachten zijn onderzocht. Met betrekking tot sommige klachten heeft de Vlaamse ombudsman gelukkig vastgesteld dat er geen probleem is. Met betrekking tot een aantal andere punten is er echter duidelijk heel wat aan de hand.

Over de eerste klacht staat in het eindrapport het volgende te lezen: "Het niet naleven van de procedures of het zelfs niet gekend zijn van de procedures inzake het schroot brengt ook aan het licht dat er binnen de VMW enerzijds onvoldoende kennis is van de geldende procedures en dat er anderzijds een gebrek is aan interne controle die moet toezien op de naleving van deze procedures." Zelfs de toepassing van de wetgeving betreffende de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) wordt gewoonweg achterwege gelaten.

Over de tweede klacht stelt het eindrapport het volgende: "We stellen vast dat de VMW geen controle uitoefent op de aard en de opgave van het aantal deelnemers van de door de vakorganisaties georganiseerde activiteiten."

Over de derde klacht staat het volgende te lezen: "We kunnen concluderen dat de VMW, in strijd met de eigen reglementering, deze investering heeft gefinancierd via het systeem van de AIK."

Het loont de moeite de verschillende conclusies in het rapport van i-Force te lezen. Ik weet niet hoe uitdrukkelijk

deze aanbevelingen in het eindrapport van de Vlaamse ombudsman zijn opgenomen. In elk geval worden een aantal duidelijke problemen binnen de VMW blootgelegd. Ik zou nog een hele reeks passages kunnen citeren.

Daarnaast worden aan de VMW een aantal adviezen verstrekt. Met betrekking tot de tweede klacht, die de vormingsfondsen betreft, luidt dit advies als volgt: “Gelet op de door de klokkenluider opgevraagde informatie raden wij de VMW aan om bij de vakorganisaties de verantwoordingsstukken van zowel de activiteit als het aantal deelnemers op te vragen.”

Eerder al werd de fameuze Accordstudie opgesteld, die het personeelsbeleid van de VMW analyseerde. Ook hier kwam de organisatie niet onverdeeld positief uit. Er zijn twee bladzijden met heel duidelijke aanbevelingen voor het personeelsbeleid. Ik haal een aantal merkwaardige citaten uit de analyse van het VMW-personeelsbeleid die gemaakt werd door de Accord Group.

In de inleiding op bladzijde 3 lezen we: “De uitdagingen en bedreigingen voor de toekomst zijn dermate belangrijk dat een aantal problemen inzake personeelsbeleid en statuut oplossingen vragen op korte termijn, terwijl andere een aanbeveling vragen op iets langere termijn”. Bijvoorbeeld: “Zo telt Limburg 50 percent meer administratieve medewerkers op de klantendienst. Zo telt Vlaams-Brabant 60 percent meer administratieve medewerkers op de technische dienst. Zo telt West-Vlaanderen 7 laboranten kwaliteitsbeheer tegenover 2 tot 3 in de andere directies”. Ik denk dat het water daar veel slechter is en ze er veel meer werk hebben.

Op bladzijde 6 staat: “Zo krijg je foutieve kostenallocaties die fouten geven in de kostenanalyse en/of doorrekening”. Op bladzijde 9: “Binnen de VMW tellen we vandaag 154 verschillende functies. Wanneer we de functies per salarisniveau bekijken, komen we aan 241 functies”. Ter informatie, er werken ongeveer 1500 medewerkers. “Het betreft in totaal 1193 medewerkers van de 1505 die om een of andere reden dezelfde functie werden toegewezen maar hiervoor verschillend worden vergoed”.

Op bladzijde 10 staat: “Wanneer iemand verloond wordt in niveau K omdat hij een universitaire opleiding heeft maar een functie uitoefent in klasse Ma of Mb, dan kan men zich afvragen hoe dit te verantwoorden is ten aanzien van de andere medewerkers in klasse Ma of Mb”. “Inzake verloning is ‘interne rechtvaardigheid en gelijkheid’ een belangrijk principe dat dient gerespecteerd te worden”.

Op bladzijde 12 staat: “De gevolgen hiervan mogen niet worden onderschat. Enerzijds ontstaat er een ongelijke behandeling afhankelijk van de gevolgde basisopleiding

en niet op basis van verantwoordelijkheid of inzet, met nefaste gevolgen voor de organisatie”.

Op bladzijde 15 staat: “Uit diepgaande analyse van de basissalarisstructuur van VMW, blijkt dat de interne billijkheid op diverse vlakken niet wordt gerespecteerd”.

En op bladzijde 18: “De combinatie van al deze factoren geeft aanleiding tot een ongestructureerd salarisbeleid waarbij elke vorm van ‘interne billijkheid’ wordt tenietgedaan”.

Mevrouw de minister, volgens de laatste berichten komt de klokkenluider – de man woont trouwens in uw provincie – in aanmerking voor een promotie, maar doet de directie er alles aan, in het kader van de christelijke verdraagzaamheid, om te beletten dat de man de bevordering zou krijgen. Het siert mensen dat ze een aantal dingen aanklagen die te maken hebben met het slecht functioneren van de dienst. Dit soort mensen zou men veeleer moeten bedanken dan hen het leven zuur te maken.

Mevrouw de minister, hoe reageert u op de conclusies uit de i-Forcestudie die is gemaakt in opdracht van de ombudsman na klachten van een klokkenluider? Ik weet dat de ombudsman een aantal aanbevelingen uit de i-Forcestudie niet heeft overgenomen.

Bent u bereid de aanbevelingen die zijn opgenomen in de conclusies van de i-Forcestudie ook in de praktijk om te zetten? Zo ja, hoe? Hoe reageert u op de conclusie van de studie van de Accord Group, als doorlichting van het personeelsbeleid en -statuut van de VMW? Welke concrete acties mogen we nog van u verwachten?

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, voor de mensen die het dossier niet van nabij volgen, wil ik zeggen dat de heer Peumans het heeft over twee onderzoeken.

Er is het onderzoek van de Vlaamse Ombudsdienst zelf. Dat onderzoek is gevoerd naar aanleiding van de melding van onregelmatigheden bij de VMW door een personeelslid dat, zoals de heer Peumans ook zegt, bescherming heeft gevraagd en gekregen in het kader van het klokkenluidersstatuut, artikel 17bis van het Ombudsdecreet.

Een multidisciplinair team van het auditbureau i-Force heeft gedurende de periode mei-september 2008 in opdracht van de Vlaamse Ombudsdienst de zeven meldingen van het personeelslid over de VMW grondig onderzocht. Volgens het verslag van de Vlaamse Ombudsdienst van 12 december 2008 heeft de VMW constructief meegewerkt aan dit onderzoek. i-Force heeft

de mogelijkheid gekregen om naar eigen inzichten medewerkers zowel op de centrale zetel als op de provinciale directies op een vertrouwelijke manier te bevragen. i-Force kreeg ook toegang tot relevante informaticatoe-passingen en boekhoudkundige stukken. Het onderzoek is dus in transparantie verlopen en VMW heeft goed meegewerkt.

Op basis van de resultaten van het uitgebreid i-Force-onderzoek heeft de Vlaamse ombudsman een samenvattend verslag opgesteld van zijn bevindingen. Op basis van deze bevindingen heeft de Vlaamse ombudsman tien aanbevelingen geformuleerd om de onderzochte procedures en de interne controle hierop aan te passen en te verbeteren. Ik kom hier straks concreet op terug. Ik kreeg zelf het dossier en het eindverslag op 12 december 2008.

U citeert anderzijds ook uit de Accordstudie met betrekking tot het personeelsbeleid van de VMW. Deze elementen zijn enkele weken geleden door de klokkenluider zelf ook rechtstreeks aan mijn kabinet meegedeeld. Die studie dateert van 2006 en is door de raad van bestuur van de VMW zelf besteld. Zij hebben dat gedaan met het oog op het ontwikkelen van een doelgericht personeelsbeleid, vooral met het oog op een actualisering van het personeelsstatuut dat door de Vlaamse Regering is vastgesteld.

Er is dus de Accordstudie, door de VMW zelf besteld, en het i-Force-onderzoek, naar aanleiding van de klacht die bij de ombudsman neergelegd werd.

Mijnheer Peumans, toen ik het verslag kreeg, hebben we onmiddellijk actie ondernomen. Het is een lijvig document. Men heeft er werk van gemaakt om alles grondig te onderzoeken. Ik heb onmiddellijk gevraagd aan de VMW om een actieplan op te stellen in functie van de bevindingen die door de Vlaamse Ombudsdienst gemaakt zijn.

Het auditcomité van de VMW heeft op 19 december 2008 ook kennisgenomen van het verslag van 12 december 2008 en heeft aan het management de opdracht gegeven om te onderzoeken hoe de aanbevelingen in de praktijk gebracht kunnen worden. De raad van bestuur heeft op 30 januari 2009 een aantal maatregelen goedgekeurd die het management voorstelt om de geformuleerde aanbevelingen in de praktijk te brengen. Sommige maatregelen zijn al gerealiseerd, andere zijn – u zult me dat niet kwalijk nemen, gelet op het feit dat het verslag maar twee maanden oud is – nog in voorbereiding. Het verslag wordt in elk geval au sérieux genomen.

Het is in eerste instantie de raad van bestuur van de VMW die bevoegd en verantwoordelijk is voor het bestuur van de maatschappij en het in de praktijk brengen van die aanbevelingen. De raad van bestuur heeft ondertussen een aantal acties ondernomen. Ik heb hier ook kennis van genomen. Die acties zijn ook meegedeeld in

een schrijven aan de ombudsman. Ik stel voor om het schrijven van de VMW aan de ombudsman als bijlage aan het verslag toe te voegen.

Ik zal ook even ingaan op de acties die genomen zijn of voorgesteld worden naar aanleiding van de aanbevelingen.

De eerste aanbeveling betrof het invoeren van een procedure voor de registratie van schroot, om te voorkomen dat inkomsten worden afgewend, en om de naleving van de milieuwetgeving voor schroot te verzekeren. Ik vind het vrij ernstig wat ik lees, dat wil ik eerst en vooral benadrukken. Toen de latere klokkenluider in november 2007 melding maakte van het feit dat in de directie West-Vlaanderen een deel van de opbrengst van een partij schroot rechtstreeks aan de vriendenkring van het personeel werd overgemaakt, is aan de verantwoordelijke provinciaal directeur onmiddellijk opdracht gegeven om dit recht te zetten en alles te boeken. Naar aanleiding van het i-Force-onderzoek is gebleken dat het geen eenmalig gebeuren is geweest. Vandaar dat onmiddellijk opdracht is gegeven om de bestaande procedure voor de afvoer van afvalstoffen, onder andere schroot, te actualiseren.

De afdeling Winning en Leefmilieu van de centrale directie heeft dat ondertussen uitgewerkt, met bijzondere aandacht voor de naleving van de bepalingen op het vlak van de afvalwetgeving. Inmiddels is een ontwerp van herziene procedure en een bijbehorende werkinstructie voor onder meer schrootafval beschikbaar. Zeer binnenkort moet die gevalideerd worden door de betrokken diensten en dan zijn die procedures ook onmiddellijk van toepassing en opgenomen in het gedigitaliseerd procedurehandboek, dat de welluidende naam WEBISO draagt, en beschikbaar in de volledige hiërarchische lijn. Dan zijn al die zaken beschikbaar en kan er geen discussie meer over bestaan.

In afwachting van de formele validatie hebben de provinciale directeurs de opdracht gekregen om er persoonlijk op toe te zien dat de schrootinkomsten in de VMW-boekhouding worden geregistreerd en dat de door de afvalstoffenwetgeving vereiste documenten en inventarissen worden opgesteld en bijgehouden. Voor eventuele schrootafvoer en -verkoop door aannemers, zijn ook eenduidige bepalingen opgenomen in de lastenboeken. Wat dat betreft, kan er vandaag geen zweem van twijfel meer bestaan: de lastenboeken zijn in orde, de nieuwe procedure moet nog gevalideerd worden, maar de provinciale directeurs zijn persoonlijk verantwoordelijk en moeten erop toezien.

De tweede aanbeveling betrof het zorgen voor duidelijk gecommuniceerde, geïnventariseerde en gedateerde procedures, zodat alle bevoegde medewerkers die organisatiebreed kennen en consulteren. De VMW moet zo veel mogelijk gebruik maken van een document, een

managementsysteem, om de procedures kenbaar te maken. De VMW beschikt al enkele jaren over een documentatiemanagementsysteem, Open MS, en anderzijds over een gedigitaliseerd procedurehandboek, WEBISO.

In het documentatiesysteem worden alle belangrijke documenten opgenomen, dat zijn contracten, verslagen van bestuursorganen, gunningsvoorstellen, beleidsdocumenten enzovoort. In het gedigitaliseerd procedurehandboek zijn ook alle procedures en instructies opgenomen voor de bedrijfsprocessen. Beide systemen zijn digitaal via het VMW-intranet beschikbaar voor de volledige hiërarchische lijn. Bij de opstart van de systemen werden alle beschikbare documenten maximaal opgenomen. Systematisch stuurt men nu bij, omdat er soms een overlapping is en het eenduidig moet zijn, en er worden opleidingen en equipervergaderingen georganiseerd, waarbij het personeel attent wordt gemaakt op de procedures die voor hen belangrijk zijn. Voor gunningen wordt in het documentatiesysteem ook gebruik gemaakt van workflows, waarbij een vastgelegde goedkeuringsprocedure moet worden gevolgd en waarbij alle documenten in elk stadium beschikbaar gesteld worden.

Het management besteedt bijzondere aandacht aan het gebruik en de optimalisering van de twee systemen en aan het feit dat alle personeelsleden er gebruik van moeten maken en moeten weten dat het bestaat.

De derde aanbeveling betreft het vormingsfonds. Men stelt voor om de aanwending van de middelen uit het vormingsfonds goed te controleren door onder andere facturen op te vragen en de aard van de betoelaagde activiteiten en het aantal deelnemers te verifiëren. Het vormingsfonds van de VMW stelt middelen ter beschikking van de representatieve vakbonden voor de syndicale vorming van hun leden. Hiervoor is een algemeen kader vastgelegd en worden de modaliteiten contractueel tussen de partijen vastgelegd. Het toezicht van de VMW beperkt zich in principe tot het jaarlijks opvragen van het programma en tot het indienen van tussentijdse verslagen en een jaarlijks eindverslag van de georganiseerde activiteiten waarbij het aantal deelnemers wordt meegedeeld. Vandaag worden er geen facturen gecontroleerd.

Het management heeft de aanbevelingen van de ombudsdienst in verband met het vormingsfonds ondertussen met de representatieve vakbonden besproken en ze hebben zich bereid verklaard om hun activiteiten meer in detail te verantwoorden, onder andere met voorlegging van de facturen, uiteraard met respect voor de privacy die geldt in syndicale aangelegenheden. Er is nu een principieel akkoord en het is absoluut de bedoeling om dat zo spoedig mogelijk in de contracten op te nemen.

Aanbeveling vier betrof de archivering van gunningsdossiers om de controleerbaarheid te waarborgen. Ik heb al gemeld dat de afdeling interne audit van de VMW een

organisatiebreed onderzoek voert naar de toepassing van de wetgeving inzake overheidsopdrachten met als doel de geldende procedures aan te passen en bij te sturen. Het is in dat verband belangrijk te melden dat de archivering van alle belangrijke documenten van de gunningsdossiers alle aandacht moet krijgen. De opname in het documentatiesysteem zal absoluut doorgevoerd worden.

Aanbeveling vijf betreft de autonome investeringskredieten (AIK's). Dat instrument is een dynamisch gegeven, waarbij de toepassingsmodaliteiten in overleg met de gemeentelijke vennoten regelmatig worden bijgestuurd en aangepast. Op dit ogenblik wordt op vraag van de raad van bestuur in elk provinciaal bureau waarin de gemeentelijke vennoten vertegenwoordigd zijn, overleg gepleegd over de aanwendingsmogelijkheden en modaliteiten van de AIK's. Uiteraard is het noodzakelijk dat er een eenvormig basissysteem komt, ondanks het feit dat het een dynamisch gegeven is. Het is de bedoeling om dat zo spoedig mogelijk helemaal eenvormig te maken.

De administratie van de AIK's gebeurt voortaan in een nieuwe module 'projectadministratie' die toelaat nauwkeurig alle bewegingen te registreren. Dat betekent dat niet alleen de vastleggingen op basis van ramingen worden geregistreerd maar ook de afrekeningen. Ook voor de problematiek van de zogenaamd negatieve AIK's van een vennoot wordt een oplossing gezocht. Die oplossing lijkt te gaan in de richting van het solidariseren van een deel van de AIK's.

Aanbeveling zes betreft het gebruik van beheerstools. Sinds een jaar is het gebruik van de projectmodule verplicht. Op dit ogenblik is het vooral zaak om de begeleiding en opleiding van de betrokken personeelsleden goed op te volgen. Ik verwacht dat het gebruik van projectadministratie dit jaar volledig zal geïmplementeerd en geoptimaliseerd zijn.

Aanbeveling zeven betreft het integriteitsbeleid en organisatiebreed sensibiliseren over het belang van de eigen controle. Dat is een belangrijk gegeven. Ik kan u melden dat in navolging van de initiatieven die al bij de Vlaamse overheid zijn genomen, er op dit ogenblik een integriteitsbeleid met bijhorende code voorbereid wordt. De afronding hiervan is gepland in de komende maanden. Het auditcomité heeft ook de externe ondersteuning van de auditdienst verbreed en is gestart met een algemene risicoanalyse om de hiërarchische lijn toe te laten de interne controle van hun bedrijfsprocessen hierop af te stemmen. Dat is ook een bijzonder aandachtspunt. Daarvoor heeft de raad van bestuur aan Guberna, Instituut voor Bestuurders, waarvan de VMW lid is, gevraagd om hem te begeleiden bij een doorlichting van zijn werking in het kader van een gestructureerd en efficiënt corporategovernancebeleid.

In die zin wordt aanbeveling acht meegenomen. Zowel op het niveau van het management als op dat van de raad van bestuur, moet dat worden opgenomen in de code waarover ik u daarnet heb gesproken. Hetzelfde geldt voor aanbeveling negen: ook de meldingsprocedure en gedragscode voor omgang met marktpartijen moet daar formeel in worden opgenomen.

Wat betreft aanbeveling nummer tien kan ik u melden dat het auditcomité en de auditfunctie een drietal jaar geleden bij de VMW operationeel zijn geworden. De voorbije jaren werden een aantal processen doorgelicht. De raad van bestuur heeft beslist om de auditdienst te versterken en te laten ondersteunen door een bureau dat is gespecialiseerd in interne audit. Hiervoor is een marktconsultatie gebeurd en Ernst & Young is aangewezen. Dat bureau is gestart in november 2008 met in een eerste fase een risicoanalyse van de belangrijkste bedrijfsprocessen. De auditdienst krijgt opdrachten van het auditcomité en rapporteert daar ook aan. Het auditcomité rapporteert en adviseert op zijn beurt de raad van bestuur.

De audit situeert zich dus als een functie die compleet onafhankelijk is van het management en geplaatst is tussen het management en de raad van bestuur, conform de principes van corporate governance. Tot zover de aanbevelingen en de hieraan gekoppelde acties.

Er zijn een aantal klachten. Mijnheer Peumans, u hebt daar terecht naar verwezen. Klacht vier hield in dat er mogelijk sprake was van buitensporige consultancy-uitgaven. Ter zake is alles echter perfect te verantwoorden. Dat geldt ook voor klacht vijf, die ging over favoritisme. Daar zijn geen aanwijzingen van een mogelijke beïnvloeding aangetroffen. De klachten vier en vijf zijn dus afgewezen.

Dan kom ik tot uw citaten uit de Accordstudie over het personeelsbeleid. Ik wil u even attent maken op een belangrijk knelpunt ter zake. Dat komt erop neer dat het huidige personeelsstatuut de verloning van de medewerkers rechtstreeks koppelt aan de graad, de rang en het niveau in de personeelsformatie, en niet aan de functie-inhoud. Graad, rang en niveau zijn relatief statische gegevens, terwijl ondernemingen worden geconfronteerd met een snel evoluerende functie-inhoud. Dat leidt in de praktijk tot situaties waarop wordt gewezen in de studie en waarnaar u terecht hebt verwezen met uw citaten.

Alle overheden en alle eraan gekoppelde instellingen in dit land zijn bij het vastleggen van de personeelsstatuten gebonden door het koninklijk besluit van 22 december 2000, dat de algemene principes van het administratief en geldelijk statuut van het overheidspersoneel, dus onder meer ook dat van de VMW, vastlegt. Daar moet ik op wijzen als het gaat over het aanbrengen van wijzigingen. Het is natuurlijk noodzakelijk om, aan de hand van de aanbevelingen van die Accordstudie, een aantal passende

maatregelen te nemen, ondanks die hindernissen. De raad van bestuur heeft ondertussen in overleg met de representatieve vakbonden de aanpassing van het personeelsstatuut ingeschreven in het bedrijfsplan 2008-2012. Dat bedrijfsplan is vandaag in uitvoering. Op basis van aanbevelingen van de Accordstudie wordt ook gewerkt aan een aantal voorstellen voor die aanpassing van het personeelsstatuut, weliswaar – uiteraard – rekening houdend met dat KB van 22 december 2000.

Een aantal voorstellen bevinden zich nu al in de goedkeuringsprocedure. Ik geef er enkele. Er is het uitwerken van een dynamisch aanwervingsbeleid, met aandacht voor een proactief opvolgingsbeleid, het profileren van de VMW als een aantrekkelijke werkgever en de accurate invulling van de vacatures. Er is de verdere implementatie van de nieuwe organisatiestructuur ingevoerd in 2007, met aandacht voor de uniformiteit in alle provinciale directies. Daarop voortbouwend is er de opmaak van een nieuw personeelskader met een aangepaste functieclassificatie en loopbaanpaden, en met aangepaste profielbeschrijvingen.

Mijnheer Peumans, dat rapport wordt dus ernstig genomen. We zijn meteen tot actie overgegaan. Ook het management en de raad van bestuur van VMW nemen momenteel actie. Ook zal ik als voogdijminister toekijken op de verdere uitvoering van die plannen. Er moet natuurlijk een permanente kritische doorlichting plaatsvinden door een gespecialiseerde interne-auditafdeling. Het is van belang voor deze organisatie om zichzelf voortdurend in vraag te stellen en bij te sturen, maar dat geldt voor elk bedrijf en elke organisatie. Ik meen nu te kunnen stellen dat, zeker wat de aanbevelingen betreft, het nodige wordt gedaan om in te grijpen waar dat nodig is, met de middelen en de instrumenten die ter beschikking zijn.

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

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik heb nog een paar opmerkingen. Mocht er geen klokkenluider zijn geweest binnen de VMW, dan was dat statuut niet aangevraagd bij de ombudsman en waren die maatregelen niet genomen. Dat is een heel belangrijke conclusie. De top van de VMW bestaat uit een directeur-generaal en ik weet niet hoeveel directeurs. De buitendienst telt dan ook nog eens een aantal directeurs. Er mag dus worden verondersteld dat de VMW in het verleden over voldoende managers beschikte om dat te kunnen voorkomen. Dat is duidelijk. Ik blijf erbij: zonder klokkenluider waren een aantal van deze dingen nooit aan het licht gekomen. Dan heb ik het niet over de Accordstudie. Als ik de conclusies en de aanbevelingen lees van de afgevaardigd bestuurder, de heer Fabiaan Van Vrekhem, dan moet ik concluderen dat er heel duidelijk ook iets schort aan het personeelsbeleid. Het ene hangt natuurlijk voor een deel samen met het andere.

Ik heb minister Peeters daarover een vraag om uitleg moeten stellen. Die klokkenluidersregeling is pas op 5 september 2008 goedgekeurd door de Vlaamse Regering en ingevoerd bij de VMW, terwijl het protocol – ik weet niet over welk sectorcomité het gaat – al in 2005 is goedgekeurd. De VMW weigerde dus pertinent een klokkenluidersstatuut in te voeren. Het valt te begrijpen waarom. Ik sta volledig achter die mogelijkheid van een klokkenluidersstatuut. Het is goed dat er mensen zijn die voldoende kritische zin hebben.

Mevrouw de minister, ik heb een aantal e-mails ontvangen van die klokkenluider. Ik moet zeggen dat ik nu nog maar bepaalde dingen aan het licht heb gebracht. Er is natuurlijk veel meer. Ik verwijs ook naar de mededelingen van ACV-Openbare Diensten over de VMW. Die zijn natuurlijk ook de moeite waard om te lezen. Het ACV stelt dat er al jaren wordt gewacht op het personeelsbehoefteplan en dat dat allemaal niet gebeurt. Ik weet niet waarmee die directie zich bezighoudt. Ook wordt gewezen op het “te pas en te onpas inzetten van externe consultants, het uitbesteden van werken zonder een ernstige kosten-batenanalyse, het investeren in peperdure prestigeprojecten, dit ondanks het soms desastreuze verloop en dito afloop.” Ik zou dan toch wel eens willen weten wat daarmee wordt bedoeld binnen de VMW. Dan moet misschien een nieuwe vraag worden gesteld.

Ik zeg dat niet omdat ik toevallig uit Limburg kom, maar u weet trouwens dat de VMW haar begroting min of meer in evenwicht kan afsluiten dankzij de grote winsten die in Limburg worden gemaakt. Daar heb ik al eens op gewezen in dit parlement. Ik weet niet of u die structuur kent. Wij hebben nog heel goed water, in tegenstelling tot Antwerpen, maar daarover gaan we het hier niet hebben. *(Opmerkingen van de heer Bart Martens)*

Neen, dat is niet het Albertkanaal, mijnheer Martens. Dat is grondwater, dat heel goed gefilterd is. We hebben heel goed water. De VMW kampt ter zake dus met een aantal problemen. Ik kondig alvast een motie aan, mijnheer de voorzitter.

Nog een laatste vraag, mevrouw de minister, betreft de verkoop van dat gebouw in de Belliardstraat. Wellicht kunt u mij daarop vandaag geen antwoord geven. De klokkenluider heeft zich gewend tot de beroepsinstantie inzake openbaarheid van bestuur en hergebruik van overheidsinformatie met de vraag om alle stukken betreffende de verkoop van dat gebouw. De beroepsinstantie heeft het verzoek van de man behandeld. Hij wilde weten hoe het nu eigenlijk zit met de verkoop en leasing van dat gebouw. Ik citeer uit de overwegingen van de beroepsinstantie wat betreft de gegrondheid van de vraag: “... overwegende dat de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening met een brief van 9 januari 2009 aan onze beroepsinstantie heel uitdrukkelijk heeft verklaard dat de gevraagde documenten met betrekking tot de aankondiging van de tekoopstelling

van het gebouw in de Belliardstraat te Brussel niet bestaan”. Ik herhaal: niet bestaan. U hebt toch een regeringscommissaris? Ik zou daar wel eens het fijne van willen weten. De motivering van de raad van bestuur is dat de openbaarheid de opbrengst in het gedrang zou brengen. U kent dat soort redeneringen. U weet beter dan wie ook dat men dat gebouw openbaar moet verkopen. Men kan zich daarvoor baseren op arresten van de Raad van State. Men moet er kunnen op toekijken dat men daar ten behoeve van de gemeenschap het maximum uithaalt. Dit gaat opnieuw over het functioneren van de VMW. Ik zou graag een antwoord krijgen, ook als dat vandaag niet kan.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Peumans, het klokkenluidersstatuut bestaat en wordt toegepast. Het onderzoek heeft knelpunten blootgelegd die moeten worden opgelost. De VMW heeft in 2006 een intern onderzoek verricht en buigt zich sindsdien al over een aantal van die problemen. Andere punten moeten extra aandacht krijgen. Ik denk bijvoorbeeld aan het schroot. Uit de aanpak en de dynamiek en uit de opvolging en de rapportering kan ik opmaken dat het management en de raad van bestuur zich intensief toeleggen op de optimalisering van de werking. Ik kan bevestigen dat ik daar vertrouwen in heb.

U weet waarom de klokkenluiders bestaan. De VMW viel niet onder het beter bestuurlijk beleid. Dat was de aanleiding voor de discussie. Men wou dat koppelen aan enkele wijzigingen in het personeelsstatuut, in onderhandelingen met de vakbonden. Goed, dat is uiteindelijk allemaal opgeklaard.

Dit dossier heeft een hele geschiedenis. We moeten er trachten voor te zorgen dat de VMW een transparante, dynamische onderneming is en dat de knelpunten worden weggewerkt. Ik zal daar persoonlijk op toezien. We gaan daar zorgzaam mee om. Ik neem dat verslag zeer au sérieux. U doet de Accordstudie af als minderwaardig, maar ook daaruit kunnen we belangrijke conclusies trekken en verbeterpunten opmerken. Men werkt daaraan. Er moeten daar resultaten geboekt worden; er zijn al enkele resultaten.

Op uw vraag over de verkoop van het gebouw kan ik nog niet antwoorden. Ik zal het dossier eerst moeten doornemen. Ik zal zien of en in welke mate een schriftelijk antwoord mogelijk is.

#### **Met redenen omklede motie**

**De voorzitter:** Door de heer Peumans werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.



Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanmaning van Europa inzake de omzetting van de richtlijn over geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging (IPPC-richtlijn)**

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

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de omzetting van de IPPC-richtlijn. De minister-president en uzelf schenken heel veel aandacht aan het positieve imago van Vlaanderen in het buitenland.

Ik haal mijn inspiratie uit het volgende. Op donderdag 29 januari 2009 kreeg België een laatste schriftelijke aanmaning van de Europese Commissie om de vereiste milieuvergunningen voor industriële installaties af te leveren. Het betreft de implementatie van de richtlijn inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging. Aan de hand van de GPBV- of IPPC-richtlijn wil Europa de industriële uitstoot naar lucht, water en bodem voorkomen.

De richtlijn dateert van 1996. De lidstaten werden gepocht aan alle industriële installaties die voor 30 oktober 1999 operationeel waren een nieuwe vergunning te verlenen en bestaande vergunningen indien nodig aan te passen. De deadline hiervoor was 30 oktober 2007. Volgens cijfers van de Europese Commissie zou Vlaanderen het gros van de verantwoordelijkheid dragen met 1200 van de 1400 vergunningen. Verder zou Vlaanderen alle vergunningen reeds in orde hebben gebracht, waarvoor mijn felicitaties. Het Waalse Gewest daarentegen zou vandaag nog maar 38 percent ofte 76 van de 200 vergunningen in orde hebben gebracht. Dat zou slechts een kleine vooruitgang betekenen ten opzichte van oktober 2007. Toen bedroeg de achterstand nog 69 percent.

In mei 2008 kreeg België reeds een eerste waarschuwing voor deze nalatigheid. In een volgende stap wordt de zaak voorgelegd aan het Europees Hof van Justitie.

Als bovenstaande cijfers inderdaad correct zijn, dan heeft Vlaanderen al geruime tijd aan zijn verplichtingen voldaan. In de Europese communicatie ontbreekt echter elke vermelding van deze regionale verschillen – het gaat nu eenmaal om het Europa van de staten. Vlaanderen wordt in dit geval meegesleurd in de negatieve berichtgeving over de Belgische totaalcijfers. Ik moet hier verder geen commentaar bij geven, wat van België komt, klinkt nooit goed, dat zijn we al jarenlang gewoon.

Vlaanderen en Wallonië hebben de afgelopen decennia een hele reeks samenwerkingsakkoorden afgesloten. Onlangs hebt u naar aanleiding van het samenwerkingsakkoord van 1994 over de grensoverschrijdende milieuproblemen, een verzoekschrift gericht tot het Grondwettelijk Hof in verband met het vliegveld van Bierset – waarvoor dank. Ook hier is er sprake van een samenwerkingsakkoord. Het dateert van 1995 en het werd afgesloten tussen de federale of Belgische staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest met betrekking tot het internationaal milieubeleid. Dit akkoord bepaalt onder meer de oprichting van een Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM). Een van de taken is het plegen van overleg om tot een gecoördineerde uitvoering te komen van de aanbevelingen en beslissingen van internationale organisaties, waartoe natuurlijk ook de Europese Commissie behoort.

Mevrouw de minister, ik kreeg dan ook graag een antwoord op volgende vragen. Kunt u bovenvermelde cijfers bevestigen? Graag een stand van zaken.

Bestaat er in het kader van het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het internationaal milieubeleid een vorm van overleg tussen Vlaanderen en Wallonië over deze materie? Zo ja, kunt u die toelichten? Hoe vaak werd het vermelde comité ondertussen samengeroepen, met welk resultaat en hoe staat het coördinatiecomité ten opzichte Europa? Het werd in 1995 opgericht en ik veronderstel dat het ook functioneert – alhoewel, er zijn ook comités die wel werden opgericht, maar niet functioneren.

Werd over dit specifieke onderwerp overleg gepleegd tussen de gewesten? Indien ja, kunt u dit toelichten?

Wat zijn de volgende stappen in deze inbreukprocedure? Wat zijn de eventuele gevolgen voor Vlaanderen en/of het Vlaamse bedrijfsleven?

Heeft deze negatieve communicatie volgens de minister negatieve gevolgen voor Vlaanderen en/of de Vlaamse bedrijven?

Heeft de Vlaamse Regering bij de Europese Commissie op deze eenzijdige communicatie gewezen? Indien zo, met welk gevolg? Indien niet, zal de Vlaamse Regering erop aandringen dat deze informatie wordt genuanceerd?

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Peumans, ik kan de gebruikte cijfers inderdaad bevestigen: de 1200 vergunningen waarvan sprake, zijn milieuvergunningen van IPPC-installaties die werden afgegeven volgens het Milieuvergunningendecreet van VLAREM sinds 1 september 1991.

We hebben uitvoerig aangetoond in de rapportering aan de Europese Commissie over de tenuitvoerlegging van de IPPC-richtlijn in de periode 2003-2005, dat die vergunningen evenwaardig en even volledig zijn als de nieuwe vergunningen in het kader van de IPPC-richtlijn. De vergunningen die werden samengevoegd tot een VLAREM-milieuvergunning, maar die dateren van voor 1 september 1991, werden ingevolge de IPPC-richtlijn extra getoetst, alhoewel de voorwaarden met het Besluit van de Vlaamse Regering van 1 augustus 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne al grondig aangepast werden. We staan dus al heel ver. Er werd ook een actieplan opgesteld voor een bijkomende periodieke toetsing van alle bestaande installaties. Deze bijkomende evaluatieronde is vrijwel volledig afgerond. Er is ook al een volgend actieplan in opmaak voor een tweede ronde van toetsing.

Inzake de IPPC-richtlijn wordt overleg gepleegd tussen de gewestelijke milieuadministraties. Dit overleg is begin 2008 heel intens geworden naar aanleiding van het voorstel van richtlijn inzake industriële emissies. Dat voorstel is eigenlijk een herschikking of 'recast' van de bestaande IPPC-richtlijn. Het voorstel volgt op jaren van studiewerk door de diensten van de Commissie – ook daar wordt dus heel veel gestudeerd. Binnen dit zogenaamd 'IPPC-reviewproces' werden ook op geregelde tijdstippen en op informele basis nationale experts van de IPPC-richtlijn geraadpleegd door de Commissie. Ook experts van de betrokken gewestelijke diensten die de voorbereidende processen bij de Commissie hebben gevolgd, hebben hun visies uitgewisseld en hun posities gecoördineerd. Het is pas op het ogenblik dat de onderhandelingen in de Raadswerkgroep starten, dat een officieel uniform gecoördineerd Belgisch standpunt moet worden opgemaakt. Daartoe wordt binnen het CCIM per ontwerp van richtlijn, een piloot aangeduid, dat is een ambtenaar die ervoor zorgt dat de Europese informatie doorstroomt naar een netwerk van betrokken ambtenaren-experts. Er is dus een heel coördinatiestelsel dat vanaf dan op de rails wordt gezet. Ik geef daar ook wat meer uitleg over in mijn antwoord.

Voor wat de uitvoering van de richtlijn betreft, is doorheen de jaren gebleken dat heel veel intra-Belgisch overleg over IPPC niet noodzakelijk was. In principe vormen de vergunningverlening en het vergunningenbeleid immers aangelegenheden die afhankelijk zijn van de plaatselijke omstandigheden, de beleidsopties en de bestuurlijke organisatie en die eigen zijn aan elk gewest. Dit zijn heel uitgesproken gewestelijke bevoegdheden. Theoretisch gelden de grensoverschrijdende verplichtingen van de IPPC-richtlijn ook voor de gewestgrensoverschrijdende gevallen van vergunningsaanvragen. Ik heb heel recent, een paar weken geleden, in de plenaire vergadering uitleg gegeven aan de heer Bossuyt over hoe dit allemaal in elkaar zit, maar voor de naleving van de IPPC-richtlijn is er niet echt een probleem, want de procedures liggen vast en we grijpen in wanneer nodig.

Ook van de lopende inbreukprocedure werd vastgesteld dat het een aangelegenheid is die afgewikkeld kan worden binnen de autonomie van de gewestelijke milieubevoegdheid. In het Vlaamse Gewest werden geen inbreuken vastgesteld en dus is er vanuit het Vlaamse Gewest geen verder overleg geweest. De Permanente Vertegenwoordiging heeft toegezien op de tijdige beantwoording van de procedurebrieven.

Wat zijn nu de volgende stappen in deze inbreukprocedure? Er is de gewestelijke bevoegdheid, en dus moet iedereen er op zijn territorium voor zorgen tijdig in orde te zijn. De Commissie heeft in een met redenen omkleed advies van 27 november 2008 op papier bevestigd dat Vlaanderen niet betrokken is bij die procedure, maar dat Wallonië nog een aanzienlijke achterstand heeft.

Gelet op het feit dat die termijn van twee maanden om te antwoorden op het met redenen omkleed advies in de komende periode verstrijkt, is het mogelijk dat de Commissie in de loop van de komende maanden beslist om België te dagvaarden in die zaak. De vertegenwoordigingsbevoegdheid van België voor het Hof van Justitie ligt bij de federale regering. De gerechtelijke procedure wordt gevoerd namens het koninkrijk België door de door de federale regering aangestelde agenten. Het is voor de gewesten wel mogelijk om extra advocaten aan te stellen en om daar administraties bij te betrekken, maar in principe zijn de agenten in deze zaak juristen van de FOD Buitenlandse Zaken.

De eventuele hofprocedure tegen België in deze zaak zal geen enkel gevolg hebben voor het Vlaamse Gewest en het Vlaamse bedrijfsleven. Uit eerdere processen in verband met de naleving van milieurielijnen is immers gebleken dat de Commissie en het Hof een duidelijk onderscheid maken tussen de gewesten als het om exclusief gewestelijke aangelegenheden gaat.

Het staat zwart op wit op papier dat Vlaanderen niet betrokken is, en er zullen geen gevolgen zijn voor het Vlaamse bedrijfsleven, en dus is dit iets waar Vlaanderen niets mee te maken heeft. U hebt evenwel terecht het pijnpunt aangehaald in verband met procedures die worden opgestart tegen België. Ik heb het zelf meegemaakt. Er ontstond op het kabinet grote beroering toen bleek dat de pers daar massaal op vloog. Ik mocht overall interviews gaan geven, tot ik meldde dat Vlaanderen er niet bij betrokken was en we met alles in orde waren. Toen was er plots geen interesse meer voor een interview.

Daaruit blijkt dus dat er geen interesse is voor goed nieuws. U zegt nu dat het jammer is dat daar niet over gecommuniceerd is, maar dat klopt niet. We hebben net met heel veel overtuiging gecommuniceerd dat Vlaanderen helemaal in orde is. Maar zo gaat het nu

eenmaal: als je niet in orde bent, krijg je heel veel exposure, als je wel in orde bent, ligt dat wat moeilijker. *(Opmerkingen van de heer Rudi Daems)*

U moet nu niet opnieuw in negativisme vervallen, mijnheer Daems. U verwijst naar fijn stof, maar u weet dat 24 van de 27 lidstaten daar problemen mee hebben. Als het goed is, mag dat ook eens gezegd worden. En bij IPCC is het in orde.

Uw laatste vraag, mijnheer Peumans, betrof de interessante stelling of het niet nuttig is om de Europese Commissie te wijzen op deze eenzijdige communicatie. Dat punt wordt met de Vlaamse vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering bij de Europese Unie besproken. Het is inderdaad wenselijk dat wordt nagegaan of het mogelijk is om er bij de persdienst van de Commissie op aan te dringen dat er meer rekening wordt gehouden met het Belgische staatsbestel en dat men bij het lanceren van berichten onmiddellijk aanduidt op welke gewesten een zaak betrekking heeft. Dat punt is eerder al eens informeel aangekaart, maar de Commissie is niet erg happig op dergelijke zaken, omdat België nu eenmaal haar aanspreekpunt is als lidstaat. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het emissierechtendossier van een tijdje geleden, en zo zou ik nog aantal dossiers kunnen opsommen.

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

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, ik dank u voor het vrij heldere antwoord. U erkent dat ik op een aantal vlakken een punt heb. De heer Daems zegt terecht dat er in Vlaanderen een aantal zaken niet goed zijn, maar ik vond dat dit ook eens mocht worden gezegd.

Ik neem aan dat u met 'hofprocedure' verwijst naar het Hof van Justitie en niet naar het Koninklijk Hof.

Binnenkort zullen we nog een vraag om uitleg stellen over iets dat Vlaanderen minder goed heeft gedaan.

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

**Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over omgevingslawaai en geluidshinder**

**Interpellatie van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het uitblijven van het actieplan geluidshinder**

**Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de achterstand inzake de uitvoering van de Europese richtlijn geluidshinder in Vlaanderen**

**De voorzitter:** Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, naar het schijnt zou een op drie Vlamingen geconfronteerd worden met geluidshinder. Lawaai zou het milieuprobleem van de komende jaren zijn in Vlaanderen. Hinder door geluid is ook een hoofdstuk dat deel uitmaakt van het Milieubeleidsplan.

Er is in deze commissie al herhaaldelijk over geluid gepraat, mevrouw de minister. Interpellaties hadden vooral betrekking op de luchthaven. Ik heb zelf al een hele reeks schriftelijke vragen gesteld, ook aan uw voorganger, met betrekking tot geluid in het algemeen. Het zou immers fout zijn om dit debat te verengen tot hinder door luchthavens. Er zijn nog heel wat andere aspecten, waar onlangs overigens nog heel wat rond te doen was.

De Europese richtlijn Omgevingslawaai legt de lidstaten een aantal verplichtingen op tot maatregelen. Uw voorganger, minister-president Peeters, antwoordde op een vraag van mij dat er tegen midden 2008 een actieprogramma zou zijn, gekoppeld aan de geluidskaarten die we moeten opmaken op basis van de richtlijn Omgevingslawaai. Intussen is het 2009. Dat actieprogramma is nog niet klaar. De geluidskaarten schijnen ook niet klaar te zijn.

Mevrouw de minister, zijn de geluidskaarten klaar? Kunnen er al conclusies uit worden getrokken? Wat is de timing voor het actieprogramma, en hoe wordt het aangepakt?

Er staan enkele heel concrete doelstellingen in het milieubeleidsplan. Tegen 2010 mag het aantal potentieel ernstig gehinderden door geluid niet hoger liggen dan 15 percent van de bevolking. Minister-president Peeters antwoordde al dat dit in Vlaanderen eigenlijk niet haalbaar is, nochtans staat het opnieuw uitdrukkelijk opgenomen in de actualisatie van het milieubeleidsplan. Nu

zou het om 18 percent gaan. De meeste hinder is het gevolg van het verkeer. Kan die 15 percent tegen 2010 worden gehaald, en hoe zal dat worden aangepakt?

Een ander aspect van het milieubeleidsplan zijn de stiltegebieden. Als doelstelling staat vermeld dat 300 vierkante kilometer stiltegebied zal worden vastgelegd. Ik denk dat we nu aan 28 vierkante kilometer zitten. Ik weet dat het beleidskader ontbreekt om die stiltegebieden effectief uit te voeren. Welk beleidskader komt er, en hoe wordt dit aangepakt zodat de nodige instrumenten er zijn om die stiltegebieden aan te duiden?

Isolatie is een van uw stokpaardjes. Er zouden in Vlaanderen heel wat geluidsschermen bij moeten komen. Het is een heel dure maatregel die lang op zich laat wachten, omdat er vaak onteigeningen en dergelijke mee gemoeid zijn. U zet ten volle in op isolatie voor energiebesparing. Ook op het vlak van geluid kan isolatie soelaas brengen en individuele oplossingen bieden. In uw milieubeleidsplan staat dat ingezet zal worden op isolatie om geluidshinder te vermijden. Hoe zal dit worden aangepakt? Is het mogelijk dat de premies die u uitreikt voor isolatie voor energiebesparing worden uitgebreid naar geluidsisolatie?

Mevrouw de minister, er zijn heel wat problemen om een juridisch instrumentarium uit te werken om milieuzonering te implementeren op het vlak van ruimtelijke ordening en planning. Er is een studie gebeurd. We moeten in de toekomst meer inzetten op planning. We moeten hinder door geluid preventief aanpakken. Ik ben al een tijdje op zoek naar die studie, maar ik heb ze nog niet te pakken gekregen. Het zou interessant zijn om die ter beschikking te stellen van het parlement.

Mevrouw de minister, zijn de geluidskaarten klaar? Wat zijn de eerste conclusies? Welke acties zullen eraan worden gekoppeld? Met welke instrumenten wilt u het omgevingslawaai tegengaan?

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

**De heer Bart Martens:** Ik heb dit interpellatieverzoek ingediend als opvolging van mijn interpellatie in oktober vorig jaar. Toen ging de minister enkele engagementen aan die voorlopig blijkbaar nog niet gerealiseerd zijn.

Zoals mevrouw Schauvliege heeft gesteld, is geluidshinder een belangrijk milieuprobleem. Samen met fijn stof is het wellicht het milieuprobleem dat de grootste gezondheidsschade veroorzaakt in Vlaanderen. Een op de drie Vlamingen wordt licht of ernstig gehinderd door lawaai-overlast. Daarom moeten we dit probleem met prioriteit aanpakken.

Op mijn interpellatie van oktober vorig jaar antwoordde de minister dat de geluidskaarten eind oktober 2008 klaar zouden zijn voor het wegennet van het Vlaamse

Gewest. In De Standaard las ik enkele weken geleden dat die kaarten toch nog niet klaar zijn. Wat is de stand van zaken?

De minister antwoordde ook dat de voorbereidende studies voor het spoorwegverkeer waren afgerond en dat de NMBS het wettelijk verplichte advies over de kaarten had ingeleverd. De minister zei dat de geluidskaarten eerstdaags ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering zouden worden voorgelegd, en dan zouden die kaarten ook beschikbaar zijn op de website. Ook de geluidskaarten voor de luchthaven van Zaventem zouden volgens het antwoord van de minister snel goedgekeurd geraken.

Mevrouw de minister, kunt u een stand van zaken geven? Bij mijn weten zijn de geluidskaarten voor de spoorwegen en de nationale luchthaven nog niet aan de regering voorgelegd en zijn ze nog niet goedgekeurd.

Naar aanleiding van de interpellatie die we hier toen hebben gehouden, heeft het Vlaams Parlement een motie goedgekeurd waarin de Vlaamse Regering werd gevraagd een aantal maatregelen te nemen. De motie vroeg onder andere om snel werk te maken van die actieplannen en de geluidsbelastingkaarten snel goed te keuren, maar ook LNE tot spoed aan te manen in een aangekondigde studie waarin de informatie uit die geluidsbelastingkaarten nauwkeurig zou worden geanalyseerd met het oog op de opmaak van de actieplannen.

In de motie vroegen we ook een beoordelingskader op te maken waarin zou worden aangegeven wanneer welke maatregelen moeten worden getroffen. Maatregelen waar mevrouw Schauvliege het ook over had, gaande van geluidsmuren, geluidsisolatie, geluidszonering tot snelheidsbeperkingen op wegen die agglomeraties doorklieven, waar een belangrijke geluidsoverlast wordt vastgesteld. We hebben in die motie ook gevraagd een onderzoek in te stellen naar een soort hindertaks die u als instrument naar voren had geschoven in antwoord op mijn interpellatie, en die het mogelijk zou kunnen maken om dure maatregelen die moeten worden genomen, bijvoorbeeld op het vlak van geluidsisolatie, mee te kunnen financieren.

Mevrouw de minister, zijn de geluidsbelastingkaarten voor het Vlaamse wegennet eindelijk klaar? Zijn ze al goedgekeurd door de Vlaamse Regering? Zo nee, wanneer verwacht u dit te kunnen voorleggen? Is er een actieplan voor het wegennet in de maak? Wat is de stand van zaken? Zijn de geluidskaarten voor het spoorwegverkeer en de luchthaven al voorgelegd en goedgekeurd door de Vlaamse Regering? Zo ja, waar kunnen ze geraadpleegd worden? Is de opmaak van actieplannen voor die geluidsbelastende infrastructuur al opgemaakt?

Welke stappen werden al ondernomen om lokale besturen te stimuleren tot de verdere plaatsing van

geluidsschermen langs gewestwegen via het subsidiëringmechanisme uit module 5 van het mobiliteitsconvenant? Hoeveel staat het met de studie die LNE zou moeten aanbesteden over het analyseren van de geluidsbelastingkaarten? Wordt deze studie reeds uitgeschreven en/of gegund? Hoeveel staat het met het beoordelingskader van maatregelen tegen geluidshinder? Is al verder onderzocht of een hindertaks een goed instrument zou zijn om een aantal van die maatregelen te financieren?

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw de minister, het is meer dan duidelijk dat de geluidsoverlast in Vlaanderen een van de ergste vormen van hinder is. Getuige hiervan zijn de talrijke vragen van burgers naar geluidsschermen om hun woonwijken af te schermen van een gewestweg, die een enorme bron van hinder vormt voor het lawaai van het wegverkeer. Ook in heel Europa blijkt de hinder door geluid zeer hoog, waardoor het Europees Parlement in 2002 meende dat hieraan op Europees niveau gevolg moest worden gegeven.

De Europese richtlijn Omgevingslawaai werd in 2002 uitgevaardigd, vooral met de bedoeling dat alle lidstaten de geluidshinderproblematiek op eenzelfde manier zouden aanpakken. In 2005 werd de Europese richtlijn omgezet in de Vlaamse regelgeving. Dit houdt in dat de Vlaamse Regering alle belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens en bepaalde agglomeraties moet opnemen in geluidsbelastingkaarten. Ik kan me voorstellen dat dit een titanenwerk is. Nadien moeten er actieplannen worden opgemaakt, die vervolgens moeten worden onderworpen aan een inspraakmoment door de burgers. Hier zal nog heel wat tijd in moeten worden geïnvesteerd.

Mevrouw de minister, het klopt als u zegt dat de vorige regering de richtlijn veel te laat heeft omgezet. Jammer dat de heer Daems hier niet is, want ik wil hem graag verwijten dat wat deze regering niet goed doet, op basis is van de omzetting van Europese richtlijnen. Ook de vorige regering is daar niet in geslaagd en heeft veel te weinig werk gemaakt van de omzetting van richtlijnen.

Mevrouw de minister, u hebt dus een inhaalmanoeuvre moeten doen, en jammer genoeg blijkt nu dat deze Vlaamse Regering er blijkbaar niet in slaagt om de Europese richtlijn binnen de gestelde termijn in te voeren. Er was inderdaad heel wat achterstand. Geluidsbelastingkaarten werden maar net afgerond, maar van actieplannen is nog helemaal geen sprake, dus is ook het openbaar onderzoek nog helemaal niet aan de orde.

Hiermee wil ik niet zeggen dat u stilgezeten hebt, maar wel dat dringende investeringen in geluidswerende maatregelen noodzakelijk zijn. Dat hebt u wel begrepen. De Vlaamse Regering heeft 20 miljoen euro extra uitgetrokken voor het plaatsen van geluidsschermen, maar er blijkt

heel wat achterstand te zijn in de aanpak van de geluidsproblematiek. Ondertussen schuift de Vlaamse overheid, ondanks de initiatieven voor de aanleg van geluidsschermen, de financiële lasten voor de geluidsschermen door naar de gemeentebesturen, die onvoldoende kapitaalkrachtig zijn om die te financieren. Daardoor worden in de praktijk veel geluidswerende maatregelen niet genomen, enkel door die financiële maatregel.

Mijnheer Martens, u vraagt of de gemeentebesturen wel worden gemotiveerd om via module 5 geluidsschermen te plaatsen. Het was een duidelijke boodschap van dit parlement in een resolutie om die module 5 aan te passen en de financiering niet langer naar de gemeenten door te schuiven. Dat is een contradictie met wat u vraagt. U vraagt om de gemeentebesturen te stimuleren tot plaatsing van geluidsschermen via het subsidiëringmechanisme van module 5. Dat is een groot verschil met een aanpassing van module 5.

Mevrouw de minister, in hoeverre blijft Vlaanderen in gebreke bij Europa inzake de uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaai? Wat zijn de gevolgen? Klopt het dat de Vlaamse Regering de actieplannen pas tegen 2010 wil opstellen? Wanneer zullen de openbare onderzoeken dan opgestart worden? Wordt inmiddels een strategie bepaald hoe men de problematiek van de geluidsoverlast gaat aanpakken?

In het besluit staat dat de lidstaten verplicht zijn om de geluidskarten op de website te plaatsen als ze goedgekeurd zijn. Waarom zijn ze nog niet op de webstek geplaatst? Wordt het onderzoek naar geluidsbelasting in stedelijke agglomeraties afgerond? Hoe verliep de medewerking van de steden Antwerpen en Gent? Is het tussentijds actieplan specifiek voor de spoorwegen afgerond? Wat zijn de belangrijkste bevindingen? Wordt ook hier al een strategie afgesproken?

Zijn er al onderhandelingen geweest over een aanpassing van module 5 van het mobiliteitsconvenant? Dat is al heel lang een, als ik me niet vergis, unanieme vraag van dit parlement. Ik ben van mening dat de financiële lasten worden doorgeschoven naar de gemeenten waardoor er momenteel geen initiatieven worden genomen. Gelet op de financiële crisis zijn er heel veel gemeenten die ook dit jaar en eventueel de volgende jaren een dividend op bijvoorbeeld Dexia zullen moeten missen. De financiële kracht van de gemeenten zal de volgende jaren afnemen. Die geluidsschermen zullen dan ook overschieten.

U kondigde een aantal tussentijdse actieplannen aan om tegemoet te komen aan de plandoelstellingen 2010 die u uzelf hebt opgelegd in het kader van het milieubeleidsplan Mina3+. Welke initiatieven mogen we in het kader van de uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaai nog verwachten tijdens deze legislatuur?

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

**De heer John Vrancken:** Mevrouw de minister, ik heb vernomen dat de geluidsbelastingskaarten er nog niet zijn. Wanneer die kaarten beschikbaar en de resultaten bekend zijn, zal de overheid dan zelf actief die resultaten omzetten, bijvoorbeeld in het plaatsen van geluidschermen of zal ze afwachten tot de burgers die lijden onder die overlast, een aanvraag indien? Zal zij met andere woorden een actief of een passief en afwachtend beleid voeren?

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

**Minister Hilde Crevits:** Ik begin met een stand van zaken. De Europese richtlijn Omgevingslawaai stelde dat tegen 30 december 2007 geluidsbelastingskaarten van de belangrijke wegen gerapporteerd moesten worden. Het gaat dan over wegen met meer dan 6 miljoen voertuigpassages per jaar, spoorwegen met meer dan 60.000 treinpassages per jaar, de luchthaven Brussels Airport, en de agglomeraties Antwerpen en Gent.

Tegen 18 januari 2009 moesten actieplannen voor deze infrastructuur gerapporteerd worden. We hebben die timing niet gehaald. Ik heb in antwoorden op diverse vragen om uitleg al verklaard waarom we die timing niet hebben gehaald. Tot op vandaag zijn er geen procedures vanwege de Europese instanties.

De geluidsbelastingskaarten voor de wegen en de spoorwegen zijn in de loop van vorig jaar opgesteld. Ook daar hebben we een beetje vertraging opgelopen. Dat had te maken met de beschikbaarheid van de juiste basisgegevens. Uit die kaarten werden overeenkomstig de bepalingen van de Europese richtlijn, de juiste gegevens gehaald over de blootstelling van omwonenden aan verschillende geluidsniveaus.

De geluidsbelastingskaarten voor Brussels Airport voor 2006 zijn sinds 2007 beschikbaar uit hoofde van de verplichting die de exploitant van een luchthaven klasse I heeft om jaarlijks de geluidscontouren en aanverwante gegevens te verstrekken. Intussen zijn ook de wettelijk verplichte adviezen van een aantal betrokken partijen zoals de NMBS en Brussels Airport Company verkregen.

Het ontwerp van besluit ter goedkeuring van deze geluidsbelastingskaarten werd eind januari voor advies overgemaakt aan de Inspectie van Financiën. Na gunstig advies van de inspectie kunnen ze door de Vlaamse Regering worden vastgesteld en zullen ze beschikbaar zijn op de website van het departement LNE.

Ik heb een aantal voorbeelden bij. Het betreft een voorbeeld op de weg. Rond Meise zien we de kleuren rood, oranje en geel. We zien heel duidelijk de effecten van de wegverharding. Voor een stuk van de weg is nieuwe beton gebruikt. Nieuwe beton maakt veel minder lawaai dan

oude beton. Die kaarten leveren ongelofelijk interessante informatie op over hoe een weg best kan worden heraangelegd en wat het effect is van de materiaalkeuze.

Ik heb nog een ander voorbeeld van Ranst/Zandhoven. Daar zien we de effecten van de geluidschermen die zijn geplaatst. De rode uitwaaiing verdwijnt bijna volledig in bepaalde zones.

Zodra we het advies van de Inspectie van Financiën hebben ontvangen, worden de kaarten voorgelegd aan de Vlaamse Regering en kunnen ze gepubliceerd worden.

De Europese richtlijn schrijft voor dat de geluidsactieplannen opgesteld moeten worden op basis van de informatie uit de geluidskaarten. Er kan dus pas worden gestart met de gedetailleerde opmaak van de actieplannen zodra de kaarten definitief door de Vlaamse Regering zijn vastgesteld.

Er is geen directe relatie tussen de plandoelstellingen van Mina3+ en de actieplannen in het kader van de richtlijn omdat de plandoelstellingen uit Mina3+ van toepassing zijn op het totale aantal potentieel ernstig gehinderden door geluid. Dat levert een veel breder toepassingsgebied op dan de richtlijn. Ook burenhinder en industrielawaai die niets te maken hebben met wegen, zitten daarin vervat, terwijl de richtlijn het heeft over de wegen, de sporen en de luchthaven. Op dit ogenblik worden de eerste actieprogramma's voor weg- en spoorverkeer voorbereid. Ze zullen ook de procedure van het openbaar onderzoek doorlopen.

Door het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) is een studie uitgeschreven. Mevrouw Schauvliege, wellicht verwijst u naar die studie. Ze werd eind 2008 gegund en heeft een looptijd van één jaar. Er zijn dus nog geen resultaten. In die studie zal een objectieve en efficiënte strategie tegen geluidshinder door weg- en spoorverkeer ontwikkeld worden. Die kaarten voor weg- en spoorverkeer zullen in detail worden geanalyseerd. Op die manier zal men nauwkeurig kunnen bepalen waar de belangrijkste conflicten en knelpunten die het geluidsklimaat in Vlaanderen negatief beïnvloeden, zich bevinden. Op basis van de resultaten kunnen dan de bestaande maatregelen geanalyseerd en aangevuld worden.

De vraagstellers hebben verwezen naar het probleem van de lokale besturen. Er wordt ook gekeken hoe ze gestimuleerd kunnen worden en er het best bij worden betrokken. De financiële impact van al die zaken wordt er dus mee in opgenomen.

Een actieprogramma voor Brussels Airport is eveneens in voorbereiding. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met het ontwikkelingsperspectief van de luchthaven binnen de recent op federaal niveau opgelegde maatregelen van het nieuwe luchthavenplan.

U weet dat dat plan een belangrijke randvoorwaarde is voor acties op Vlaams niveau. En het is toch van belang dat er een optimale afstemming wordt bereikt tussen de federale exploitatiebeperkingen en de bijzondere voorwaarden in de milieuvergunning.

De focus van het Vlaamse actieprogramma ligt in belangrijke mate op maatregelen op het vlak van de ruimtelijke ordening. Dat is een exclusieve bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Ik heb voorafgaandelijk overleg gepleegd met minister Van Mechelen. De beide administraties waar daarbij ook aanwezig. Mijnheer Martens, ik heb daarover verslag uitgebracht naar aanleiding van uw interpellatie op 2 oktober 2008.

Er is ook al overleg geweest ter voorbereiding van een beoordelingskader tussen het Departement LNE, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, de NMBS-Holding en andere betrokken partijen. Ook de dienst Milieu & Gezondheid van het Departement LNE en een academische expert inzake de geluidseffecten maken deel uit van de overleggroep.

Het overleg resulteerde eind vorig jaar in een consensusstekst tussen de departementen LNE en Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer en de NMBS-Holding. Daarbij werden afspraken gemaakt over referentiewaarden waarnaar kan worden verwezen bij de ontwikkeling van maatregelen ter beheersing van het omgevingslawaai. Het is van belang dat we dezelfde parameters, hetzelfde referentiekader gebruiken en dat we niet in verspreide slagorde aan de slag gaan. Wat nog niet is uitgewerkt, zijn de engagementen over de wijze waarop maatregelen gekoppeld worden aan overschrijdingen van referentiewaarden. Er zijn verschillende geluidsdrempels. Er moet worden nagegaan welke actie op welk moment moet worden ondernomen. Het onderzoeken van de financiële, juridische en praktische haalbaarheid zit vervat in de studie die op dit moment wordt uitgevoerd.

Wat de instrumenten betreft, zijn er diverse mogelijkheden. Het plaatsen van geluidsschermen is een van de mogelijkheden. Mevrouw Van den Eynde, zoals u weet, hebben we daarvoor dit jaar extra middelen uitgetrokken. Module 5 blijft een struikelblok, hoewel ik zie dat van de extra middelen er heel wat klaar lagen voor Module 5-projecten. Of die Module 5 het ideaal instrument blijft voor de toekomst, dat betwijfel ik. Die Module 5 is nu gekoppeld aan bepaalde geluidsreferentiewaarden. Het is van belang dat we hetzelfde referentiekader hanteren als voor het kader dat nu is vastgelegd. We moeten ervoor zorgen dat er een mooie afstemming is, juist om te vermijden dat diverse drempels worden gehanteerd.

De diverse flankerende maatregelen ter ondersteuning van duurzame mobiliteit, waarbij een vermindering van de geluidshinder een doelstelling is, zijn mogelijk via

het subsidiëringmechanisme uit Module 15 van het Mobiliteitsconvenant. Uit de resultaten blijkt het zeer grote belang om bij de heraanleg van wegvakken rekening te houden met akoestische eigenschappen. Het is mogelijk enorm mooie resultaten te boeken als men consequent inzet op het zo geluidsarm mogelijk werken. Dat gebeurt ook. Er werd verwezen naar fluisterasfalt. Dat type asfalt is goed als middel tegen het geluid. Het nadeel is wel dat bij regenweer het slibgevaar groter wordt. Nu is er echter een tussenvariant, die geluidsvriendelijk en slibbestendig is. Binnen mijn eigen administratie wordt erop toegezien dat met de juiste bedekking de lawaaihinder kan worden vermindert. Er zijn ook milderende maatregelen die worden getroffen als uit het milieueffectenrapport blijkt dat een bepaald infrastructuurproject een negatief akoestisch effect heeft op de leefomgeving.

Wat de luchthavens betreft, heb ik verwezen naar de maatregelen op het vlak van de ruimtelijke ordening, zoals een aangepaste geluidszonering en de invoering van specifieke voorschriften op het vlak van geluidsisolatie. Die vergen evenwel een verregaande integratie binnen het beleidsdomein van de ruimtelijke ordening. Mevrouw Schauvliege, u vroeg of we de energiepremies niet kunnen koppelen aan die voor geluidsisolatie. Dat is niet evident. Het is wel zo dat superisolerend glas een impact heeft op het geluid in de woning. De energie- en geluidspremies moeten echter van elkaar worden losgekoppeld. Geluidspremies zijn er niet noodzakelijk voor alle Vlamingen, terwijl dat wel het geval is voor energiepremies. Je moet geluidspremies zonereren. Je moet rekening houden met waar ze nuttig zijn. Je kunt dat heel moeilijk op elkaar afstemmen. Op die manier zou je middelen verspillen.

Mijnheer Martens, de hindertaks is een nuttig instrument. Maar daar zit je met het probleem dat geluidshinder vaak een accumulatie is van een aantal zaken. Geluidshinder op een autosnelweg wordt veroorzaakt door alle gebruikers van die weg. De wegbeheerder moet daaraan verhelpen door middel van gerichte maatregelen, bijvoorbeeld geluidsschermen of een geluidsarmer wegdek, al dan niet in samenspraak met de overheden. Het kan absoluut niet de bedoeling zijn om alle weggebruikers een hindertaks op te leggen. Dat kan eventueel in het kader van de exploitatie van de luchthaven een nuttige piste zijn. Maar dat moet samen met het maatregelenpakket voor ruimtelijke ordening worden bekeken. Het behoort tot de mogelijkheden, maar wij hebben er vandaag nog geen eenduidig antwoord voor.

Collega's, die kaarten zijn een zeer interessant instrument. Zij leveren ongelooflijk interessante informatie. Mijnheer Vrancken, het is absoluut de bedoeling om er actief mee om te gaan en er zeer actief op in te spelen en er beleidsmatig de juiste gevolgen aan te geven. Dat gebeurt nu al.

**De voorzitter:** Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. U hebt ons een voorbeeld van een dergelijke geluidskaart getoond. Dat is inderdaad zeer interessant. Daar kan heel wat informatie uit worden afgeleid. Maar het zal ook heel wat vragen oproepen. Iedereen zal zijn eigen situatie onderzoeken en oplossingen vragen. Niemand ziet al helder hoe dat moet worden aangepakt en of het allemaal betaalbaar zal zijn. Het wordt de komende jaren een uitdaging om daar effectief een antwoord op te geven.

U zegt dat de kaarten er zijn en dat u ze wilt verspreiden op de website, maar ik begrijp niet goed dat u daarvoor nog het fiat nodig hebt van de Inspectie van Financiën.

**Minister Hilde Crevits:** Dat moet worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het gaat om een dossier dat impact kan hebben en waaraan een actieplan moet worden gekoppeld. De regering moet die geluidskaarten vaststellen. En daarvoor is een advies van de Inspectie van Financiën nodig. Dat hoeft niet zo lang te duren. Hoewel, straks komt er nog een vraag over de ganzen schade. Daar heb ik wel problemen met de Inspectie van Financiën, die in die aangelegenheid wel een beetje moeilijk doet.

Mevrouw Schauvliege, zo is de procedure. Ik kan zonder advies geen dossier laten goedkeuren door de Vlaamse Regering.

**Mevrouw Joke Schauvliege:** U verwijst naar de studie die vorig jaar zou zijn aanbesteed om een aantal instrumenten aan te reiken. Ik heb in 2006 een antwoord gekregen van uw voorganger. De stand van uitvoering eind 2005 was, ik citeer: "Voor wat betreft het project Integratie Hinderbeleid werd een studie uitgevoerd die de juridische en organisatorische mogelijkheden voor een verhoogde integratie van hinderbeleid in het beleid voor ruimtelijke ordening, mobiliteit, energie en wonen heeft onderzocht."

Ik ben al bijna drie jaar op zoek naar die studie. Niemand kan mij die studie geven. En hier staat toch uitdrukkelijk dat ze zou zijn afgerond. Vergis ik mij? Gaat het hier om een andere studie?

**Minister Hilde Crevits:** Het gaat zeker niet over de huidige studie. De huidige studie gaat heel specifiek over hoe je in het kader van de bestaande Europese verplichtingen een gepast maatregelenpakket kunt maken. Het gaat dan over wegen, het spoor en de luchthavens. U lijkt mij te verwijzen naar een globale hinderstudie. U kunt mij misschien eens die coördinaten bezorgen?

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Ik zal u het antwoord op die vraag bezorgen. Dat is een heel interessant instrument.

**Minister Hilde Crevits:** Het is wellicht iets wat in het kader van het Mina-plan 3 werd uitgevoerd. Ik moet dat eens bekijken.

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

**De heer Bart Martens:** Dank u, minister, voor uw antwoord. Ik snap ook niet waarom dat met die kaarten zo lang moet duren. Een advies van de Inspectie van Financiën kan er toch zeer snel zijn? Het gaat hier niet om actieplannen waaraan financiële consequenties verbonden zijn, maar om een loutere vaststelling van de huidige niveaus van geluidsbelasting. Daar heb je geen interpretatie. Je kunt dat niet anders vaststellen. Ik hoop, mevrouw de minister, dat de Vlaamse Regering nog deze legislatuur de meeste geluidsbelastingkaarten zal vaststellen en ter beschikking zal stellen van het publiek, en dat we ook al een serieuze aanzet kunnen geven tot die actieplannen. De mensen zitten daar echt wel op te wachten.

Mevrouw Van den Eynde, ik heb er de vorige keer in mijn interpellatie op aangedrongen dat het Vlaamse Gewest veel meer middelen zou toekennen aan lokale besturen die worden getroffen door geluidsoverlast tengevolge van gewestwegen. Dat was duidelijk het onderwerp van onze motie. Wij hebben toen een aanpassing van module 5 gevraagd. Voor gemeenten is een gewestweg of een autosnelweg door hun grondgebied geen cadeau. Dat is verkeer door in plaats van verkeer voor de gemeente. Het Vlaamse Gewest moet echt meer middelen vrijmaken om die lokale besturen te helpen bij het nemen van geluidsisolerende maatregelen. Wij zijn, voor alle duidelijkheid, voor extra gewestelijke middelen voor lokale besturen.

Ik vraag me gewoon af hoe de minister die geluidsbelastingstaks precies ziet. In haar antwoord op mijn interpellatie van oktober 2008 heeft ze verklaard dat ze dat instrument zou onderzoeken. Mij lijkt het in elk geval moeilijk de weggebruiker in functie van het weggebruik een dergelijke taks op te leggen. Dit zou eventueel een component van de aangekondigde kilometerheffing voor het vrachtverkeer kunnen vormen.

Wat de luchthaven van Zaventem betreft, moet het mogelijk zijn de luchtvaartmaatschappijen die nog steeds luidruchtige vliegtuigen met een hoge quota count inzetten hogere landingsrechten aan te rekenen. Op die manier kunnen we niet enkel bijkomende middelen verkrijgen. We moeten elkaar immers niets wijsmaken. De programma's die we moeten uitvoeren om de Europese doelstellingen te halen, zullen gigantisch veel geld kosten. We zouden dit instrument kunnen aanwenden om deze maatregelen mee te financieren. Dit instrument zou evenwel ook regulerend kunnen werken. Het zou de luchtvaartmaatschappijen ertoe kunnen aanzetten hun vloot sneller door geluidszwaardere



toestellen te vervangen. Dit instrument kan dan ook een aanvulling op het bestaande vergunningenbeleid met betrekking tot onze luchthavens vormen. Op die manier zouden we de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem sneller naar beneden kunnen brengen.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik ben tevreden met haar standpunt over module 5. Dit moet worden aangepast. De vraag is natuurlijk of dit nog tijdens deze legislatuur zal gebeuren. Die vraag zal de komende weken allicht meermaals worden gesteld. Aangezien we het einde van de legislatuur naderen, is de vraag vrij algemeen. Wat zal de minister van Leefmilieu in het kader van deze richtlijn nog uitvoeren?

Ik verwijs in dit verband naar een punt waarover ik eerder al een schriftelijke vraag heb gesteld. Het kan niet langer dat gemeenten voor het weren van de geluidsoverlast van de infrastructuur van de federale regering moeten opdraaien. Het gaat hier specifiek om de gemeente Schoten. Aangezien de hogesnelheidslijn langs de snelweg in Schoten is aangelegd, moet de gemeente de geluidsschermen financieren. Ik vind dit absurd. Hier moet grondig werk van worden gemaakt.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Martens, ik heb de Inspectie van Financiën niets verweten. Ik heb enkel gemeld dat de geluidsbelastingskaarten eind januari 2009 aan de Inspectie van Financiën zijn overgemaakt. We zijn nu halverwege februari 2009. Dat is nog niet zo lang. Er zijn heel veel dossiers aan de Inspectie van Financiën overgemaakt. Ik denk dat het aantal toekomstige dossiers die mensen eind vorig jaar net niet de-pressief heeft gemaakt. Dat is helemaal geen kritiek.

Het heeft natuurlijk lang geduurd. De verplichting had al sinds 2002 kunnen worden uitgevoerd. Ik weet niet of iedereen beseft dat het hier een titanenwerk betreft. Zeer veel wegen tellen meer dan 6 miljoen voertuigpassages. Een blik op de kaart toont dat het om een enorme taak gaat. Al die wegen zijn in zones van 100 meter verdeeld en bekeken. Het gaat hier om een bijzonder interessant werkinstrument. We zullen hier ongelooflijk veel mee kunnen doen. Vlaanderen is echter klein. Ons netwerk is zeer dicht. Indien we in 2002 van start waren gegaan, was het ook niet op tijd klaar geweest. Op dat vlak maak ik me weinig illusies. We zijn van start gegaan, en we naderen nu de finale fase.

Volgens mevrouw Schauvliege en de voorzitter zullen er heel wat reacties komen. Ik ben het daarmee eens. Zodra die gegevens op de website staan, zal iedereen ze kunnen zien. Dit boezemt me geen angst in. Dit is belangrijk. We moeten zien hoe we dit kunnen aanpakken.

Mijnheer Martens, ik heb u ongelooflijk graag horen verklaren dat de kilometerheffing een interessant instrument kan vormen. Ik ben er volledig voor de door de kilometerheffing gegenereerde middelen in de wegeninfrastructuur te investeren.

We moeten naar duurzame mobiliteit streven. Niet iedereen bevindt zich op dit vlak op dezelfde golflechte. De geluidsschermen en de andere maatregelen ter beheersing van de geluidshinder maken deel uit van de wegeninfrastructuur. Ik ben er helemaal voor die middelen hierin te investeren. Op dit vlak vinden we elkaar.

Mijnheer Martens, aangezien u dat zelf hebt aangehaald, vind ik het belangrijk dit nog eens te onderstrepen. We zullen hier zorgvuldig mee omgaan. Ik heb, naar aanleiding van de bespreking van de beleidsbrief, al verklaard dat geluid, net als een aantal andere zaken, de komende jaren in elk infrastructuurproject moet worden geïntegreerd.

In een bepaald dossier heb ik de vraag gekregen de geluidsschermen weer weg te nemen. Dat is waarschijnlijk een primeur voor Vlaanderen. Ik viel van mijn stoel toen ik die vraag las. In het merendeel van de gevallen krijg ik alleszins de vraag geluidsschermen te plaatsen. We moeten hier zorgvuldig mee omspringen.

Ik heb geleerd dat het esthetisch mooier is geen schermen te plaatsen. Groen kan ook een buffer vormen.

We moeten zorgvuldig omgaan met de wegdekkeuze en met de manier waarop daarmee wordt omgesprongen. Dat is een manier om dit zonder noodzakelijke grote ingrepen gedeeltelijk te verminderen.

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

**De heer Bart Martens:** Ik wil nog even iets over die kilometerheffing zeggen. Ik heb gesuggereerd eventueel een aparte component in functie van de geluidsbelasting van de voertuigen in te voeren. Indien ik het goed heb begrepen, groeit binnen het Europees Parlement ook een akkoord in die zin. De wijziging van de richtlijn betreffende het eurovignet zou ons toelaten de reële maatschappelijke kosten, inclusief de aan geluidsoverlast verbonden kosten, aan te rekenen.

Dit betekent bijvoorbeeld dat we vrachtwagens en dan vooral geluidsbelastende vrachtwagens in een stedelijke agglomeratie een hoger bedrag zouden kunnen aanrekenen. De opbrengsten zouden we kunnen investeren in maatregelen om de geluidsoverlast te beperken.

Mij lijkt het in elk geval belangrijk de opbrengsten van de kilometerheffing in duurzame mobiliteit om te zetten. Indien we die middelen kunnen inzetten om alternatieve vervoersmodi te versterken, is dat ook positief

voor de vermindering van de geluidsoverlast. Een daling van de congestie houdt immers ook een daling van de geluidsoverlast in.

Laat ons nu niet zeggen dat elke euro die de kilometerheffing opbrengt, in wegeninfrastructuur moet worden geïnvesteerd. Dat wil ik niet gezegd hebben. Nee, de opbrengst moet gaan naar duurzame mobiliteit en dat is meer dan geluidsarme wegen.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw de minister, u hebt nu duidelijk kunnen horen dat er wel een verschil in visie is tussen u en de heer Martens.

Duurzame mobiliteit betekent voor sp.a geen investering in infrastructuur. We stellen vast dat er de laatste jaren enorme geldstromen naar openbaar vervoer zijn gegaan en dat de investeringen in infrastructuur in verhouding zeer laag zijn. Onderhoud van gewestwegen is absoluut noodzakelijk. U hebt een tekort aan middelen om dit te doen en dat is de grote contradictie en de oorzaak waarom het niet gebeurt.

**De heer John Vrancken:** Mevrouw de minister, u zegt dat we naast geluidsschermen ook moeten spelen met infrastructuur zoals geluidsdempende wegen aanleggen. Op luchthavens worden maatregelen genomen om het nachtlawaai te beperken door nachtvluchten terug te dringen. Maar op de meeste intensief bereden snelwegen houdt de verkeersfrequentie ook 's nachts aan. Denk maar aan de E314, een van de belangrijkste wegenassen van Duitsland naar het centrum van het land. 's Nachts is het verkeer er even intens als overdag. Dat is een probleem omdat de meeste mensen hun nachtrust nodig hebben die hierdoor zwaar wordt verstoord.

**Minister Hilde Crevits:** Het opnemen van componenten van geluidsbelasting in een tarief dat wordt geheven, is uiteraard een interessante piste. De detailparameters van een kilometerheffing moeten nog worden uitgewerkt, maar het is nuttig.

Wat me vooral interesseert, is dat de geluidshinder wordt aangepakt. Ik heb niet gezegd dat we alle euro's in geluidsschermen moeten investeren – er is ook al met de regering over gesproken –, maar duurzame mobiliteit betekent ook ervoor zorgen dat het wegdek in goede staat is. Hoe je iemand belast is van belang, maar hoe je iets oplost en bestrijdt en hoe je de middelen daarvoor aanwendt, is ook van belang. Er is dus de input en de output. Het is belangrijk om ook aandacht voor de output te hebben. Hoe wenden we de middelen aan?

Ik wilde ons meningsverschil toch wat nuanceren en minder geprononceerd maken.

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

**Interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de rol van Vlaamse zeehavens in de export van afvalstromen naar ontwikkelingslanden**

**Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het illegaal transport van afvalproducten naar de derde wereld**

**De voorzitter:** Het antwoord wordt gegeven door minister Crevits.

De heer Daems heeft het woord.

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is niet omdat ik u niet graag zie, maar ik vind het jammer dat ik op twee dagen tijd twee interpellaties heb gesteld aan minister-president Kris Peeters en dat hij die niet zelf heeft beantwoord. De eerste ging over de pps-constructie voor de luchthaven van Deurne, de tweede over de afvaltrafiek naar de derde wereld.

Ik wou in de eerste plaats de minister-president aanspreken omdat hij als patroon van de regering en als minister voor de havens een belangrijke verantwoordelijkheid heeft. Met alle respect, vind ik ook dat dit dossier een beetje uw milieubevoegdheden overstijgt. Ik was van plan om eerst de minister-president aan te spreken en nadien concrete vragen aan u te stellen. Ik zal de zaak nu een beetje omkeren. Ik zal u een aantal concrete vragen stellen en nadien de minister-president aanspreken op zijn ethisch-maatschappelijke verantwoordelijkheid als baas van de Vlaamse Regering en als baas van de zeehavens.

Ik heb vorige week uw reactie gelezen. Ik ben tevreden dat u zelf heel geschokt was door de uitzending. Ik was iets minder gelukkig met uw uitspraak dat de Vlaming al bij al nog op zijn twee oren kan slapen omdat ons systeem, via de containerparken, 100 percent sluitend is.

Dit probleem overstijgt de stroom die via de containerparken naar de officiële circuits gaat. Ik denk ook dat het circuit niet 100 percent sluitend is. Ook daar zijn er nog problemen.

Bovendien vind ik dat Vlaanderen iets te weinig doet om die illegale stromen in kaart te brengen. U zegt dat OVAM geen vergunningen verleent voor dat soort trafieken. Het zou nogal straf zijn als men dat wel zou

doen, maar uiteindelijk zijn er een aantal stromen waar ook OVAM geen zicht op heeft en die eigenlijk compleet illegaal vertrekken. Ook dat punt wil ik stellen, naast het heel belangrijke punt van de doorvoer van elektronisch afval via de haven van Antwerpen. Elektronisch afval komt bijvoorbeeld vanuit Duitsland met vrachtwagens of binnenschepen en wordt via de haven van Antwerpen verscheept, net omdat men weet dat de haven van Antwerpen een kaas met heel grote gaten is.

Mijnheer de voorzitter, ik wil even een feitenrelaas geven over het dossier. Ik heb het - niet altijd plezierige - voorrecht gehad om, samen met een cameraploeg en een redacteur van De Standaard, een week in Ghana te verblijven. Dat was niet zomaar een uitstapje van een week. Ik ben al een jaar of twee bezig met dit dossier. De concrete aanleiding was eigenlijk een onderzoek van the European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law (IMPEL) uit de periode 2004-2005, een samenwerking tussen alle milieu-inspecties van twaalf West-Europese landen, vooral gefocust op havens, waaruit bleek dat Antwerpen een heel belangrijk aandeel heeft in de illegale trafieken naar bijvoorbeeld Azië en Afrika.

Dat was voor mij de reden om verder te spitten. We hebben er uiteindelijk, puur symbolisch, een trafiek uitgepikt. Ik had evengoed een trafiek naar India kunnen kiezen, want die bestaat ook. We hebben gekozen voor West-Afrika, voor Ghana, omdat daar heel veel West-Europees elektronisch afval terecht komt en omdat het land niet over de capaciteit beschikt om er zelf iets aan te doen.

We hebben twee schepen, twee rederijen, gevolgd: de Julie Delmas, die begin januari was vertrokken en de MSC Suez, die op 8 januari vertrok. We hebben onze uitstap naar Ghana gepland in functie van de aankomst van deze twee schepen in de havenstad Tema. Op het moment dat wij daar waren, kwamen die twee schepen toe.

We wisten via allerlei informatie, dankzij de milieu-inspectie, de douane, maar ook dankzij bepaalde heel milieubewuste mensen op de kaaien, dat er een aantal verdachte stromen aanwezig waren, vooral doorvoer van andere landen. Na enig zoekwerk zijn we erin geslaagd om een aantal van deze containers effectief te traceren en vast te stellen dat er voor een gedeelte ook elektronisch, soms ook tweedehands, materiaal inzat. Dat tweedehandsmateriaal komt op een vrij goed georganiseerde tweedehandsmarkt terecht in West-Afrika. So far, so good, zou ik zeggen. Maar uiteindelijk, na een of twee jaar, komen deze tweedehandstoestellen, die meestal al zeer oud zijn, ook terecht op de plaats waar ze gedumpt worden. Daarnaast is er een stroom van afval die gewoon rechtstreeks naar de dumpingplaatsen gaat.

Ik ga er niet verder over uitweiden, maar wat we daar hebben gezien, tart gewoon alle verbeelding. Jonge kinderen slaan in openlucht allerlei dingen kapot en verbranden

loodbatterijen, in de hoop een beetje lood of andere metalen mee te kunnen pikken om te overleven.

De haven van Antwerpen heeft niet zo'n schitterende reputatie als het gaat over afvalexport. Het is een belangrijke doorvoerhaven. Ik heb met mensen op het terrein gesproken, met mensen van de vakbond, douaniers en binnenschippers, en ze hebben allemaal bepaalde kaaimuren aangegeven die eigenlijk berucht zijn. Aan de kaaimuren 009, 420 en 869 op Rechteroever en 1700 en 1742 op Linkeroever vertrekt veel van dat soort afval. Ik had een goed gesprek met een binnenschipper die bijna wekelijks trafieken verzorgt tussen Rotterdam en Antwerpen. Hij wou niet voor de camera komen of een officiële verklaring afleggen, want hij verdient er zijn brood mee, maar hij zegt dat hij van Rotterdam naar Antwerpen vaart omdat hij in Rotterdam veel moeilijker binnengeraakt.

Ik kom tot de beleidsaspecten. Mevrouw de minister, dit overstijgt uw bevoegdheid en het overstijgt zelfs het Vlaamse bevoegdheidsniveau. Ik denk dat in de eerste plaats federaal minister Magnette, bevoegd voor de federale milieu-inspectie, en federaal minister Reynders, bevoegd voor douane, serieus wat werk moeten verrichten. Wat dat betreft, stellen mijn collega's in Kamer en Senaat ook vragen.

Mevrouw de minister, u bent bevoegd voor in- en uitvoer en ook voor de EVOA-verordening, dat is de verordening die het overbrengen van afvalstoffen regelt naar niet-OESO-landen. Ik denk dat het vooral gaat over het feit of we met z'n allen, wars van politieke belangen, een signaal kunnen geven naar deze maatschappij, om een soort omslag te realiseren, want wat daar gebeurt, is compleet onethisch. Voor mij gaat het er niet om, om in plaats van twee inspecteurs, tien inspecteurs te hebben. Voor mij gaat het erom dat, door een uiting van maatschappelijk ongenoegen, dit op alle fronten aangepakt moet worden. Vandaar dat ik ook graag de minister-president had geïnterpelleerd.

Mijn vraag aan de minister-president was of hij iets gaat doen aan de maatschappelijke verantwoordelijkheid van het havenbedrijf. Het havenbedrijf pakt ook heel graag uit met duurzaam ondernemen, corporate governance en dat soort dingen. Ik vind dat het havenbedrijf dan niet kan toelaten dat dat soort dingen, bijvoorbeeld vanuit Antwerpen, vertrekt. Havenschepen Van Peel heeft in de gemeenteraad naar het schijnt gezegd dat hij de diensten van de havenkapitein de opdracht heeft gegeven om iets meer een oogje in het zeil te houden. Dank u wel, havenschepen, maar dat is niet genoeg. Er moet iets meer gebeuren dan een oogje in het zeil houden.

Mijn eerste vraag aan de minister-president was: zet het op de agenda bij de havenbedrijven dat dat niet

meer kan. Dat was de kern van mijn discours. Gezien uw bevoegdheden, mevrouw de minister, wil ik enkele meer specifieke punten aanhalen. Ik zal het u vergeven als u vandaag niet op alles kunt antwoorden omdat u de vragen niet op voorhand hebt gekregen.

Het grote punt is de aanvaardingsplicht van wit- en bruingoed. Volgens de officiële statistieken voor Vlaanderen komt ongeveer 8 kilogram per inwoner in het officiële verwerkingscircuit terecht in Vlaanderen en misschien in een aantal buurlanden. Wat gebeurt er met de rest van de stroom, die ik voorzichtigheidshalve maar grijze stroom zal noemen? Ik denk dat een deel ook compleet zwarte stroom is, die ofwel naar de schroot gaat ofwel naar de derde wereld. Wat gebeurt er volgens u met die tweederde van de stroom? Recupel lanceerde vorige week een persmededeling naar aanleiding van dit gebeuren, maar dat was volgens mij compleet naast de kwestie. Men is al tevreden als een derde van die stroom officieel wordt verwerkt want, zo zegt men, we zitten al boven de Europese doelstellingen. We zitten inderdaad boven de Europese doelstellingen, maar ik ben bezorgd om de totale stroom en ik wil weten waar die naartoe gaat. Hoe kunnen we proberen om ook vanuit Vlaanderen die stroom wit te maken, bijvoorbeeld door tussenhandelaren uit te schakelen? Ik denk dat daar binnen uw bevoegdheden mogelijkheden liggen.

Uw administratie is bevoegd voor de EVOA-verordening voor het overbrengen van afvalstoffen. Wij stellen vast – en ik heb daar al meerdere schriftelijke vragen over gesteld – dat er amper administratieve voor- en namelingen gebeuren voor dergelijke trafieken. Er zijn er een beetje voor Azië, voor Afrika nooit. U hebt de mogelijkheid om via die kapstok iets meer te doen in de richting van bedrijven die exporteren. Namelingen gebeuren amper in het land van bestemming, waarbij iemand zegt dat het afval goed is aangekomen en dat het wordt verwerkt. Dat ben ik in uw antwoorden nog amper tegengekomen.

Mijn volgende vraag gaat concreet over inspectie. Volgens mijn informatie zijn er slechts twee tot drie milieu-inspecteurs in de haven van Antwerpen die toezicht houden op containers: eentje voor Linkeroever en eentje voor Recheroever. Als u weet dat naar schatting ongeveer 6000 containers met afval ontsnappen aan de controle, net omdat er geen inspecteurs zijn, dan is mijn vraag: bent u bereid om meer inspecteurs in te zetten om ook die poort te sluiten?

Ik heb in Ghana een concreet idee opgepikt, met name de verhoging van de capaciteit van de overheid van – in dit geval – Ghana, maar wat mij betreft mag dat ook internationaal worden voorzien. Nederland heeft een project opgezet om de milieu-inspectie naar West-Afrika te sturen om de mensen daar op te leiden over de Bazelconventie, de EVOA-verordening, de manier van inspectie uitvoeren en dergelijke. Het is een soort van capacity building. Bent u eventueel bereid om te bekijken of binnen de

Vlaamse middelen dergelijke ondersteuning kan worden uitgebouwd – en ik heb het niet specifiek over één land?

Mijn volgende vraag gaat over de rol van u en van deze regering in de onderhandelingen op Europees vlak. Op dit moment zijn een aantal belangrijke richtlijnen in dit verband in herziening. Er wordt nog minstens tot het einde van het jaar over onderhandeld. Onder meer de richtlijn over wit- en bruingoed is in herziening, maar ook een belangrijke richtlijn in verband met het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen in elektrische en elektronische apparatuur. Zoals u weet mogen bepaalde zware metalen niet meer in een computer zitten, maar er wordt heel erg gelobbyd om dat lijstje uit te breiden. Men wil er bijvoorbeeld voor zorgen dat broomhoudende vlamvertragers, die vandaag wel in computers en andere toestellen zitten, ook op die lijst van verboden producten komen. Dit is voor mij de kern: het schoner maken van het product.

Wat is uw positie in deze onderhandelingen, en in de onderhandelingen over de herziening van de richtlijn in verband met wit- en bruingoed? In laatstgenoemde onderhandeling wordt gestreefd naar een iets grotere producentenaansprakelijkheid. Ik zei het al: Recupel is tevreden omdat het een derde van de stroom inzamelt, maar ik ben daar helemaal niet tevreden mee. Ik zou willen dat de producentenaansprakelijkheid wordt uitgebreid, en wat mij betreft, dat de Recupelbijdrage die wij allemaal betalen als we een nieuw toestel kopen, wordt afgeschaft. Op Europees niveau zijn daarover denksporen. Wat is uw standpunt hierover?

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

**De heer John Vrancken:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de heer Daems heeft een zeer goed verhaal over dit onderwerp gebracht dat de probleemstelling goed schetst. Ik wil de zaak wat situeren in het verleden.

In 2005 heb ik daar een schriftelijke vraag over gesteld en ik heb van de toenmalige minister van Leefmilieu Peeters een aantal antwoorden gekregen. Ik wil een aantal kritische opmerkingen maken bij de antwoorden die ik toen heb gekregen. Hij schetste hoe de controles verliepen. Ik kan aanhalen dat hij in 2005 al stelde dat de OVAM actief meewerkte aan het Seaport Project dat in juni 2003 werd gestart onder de vlag IMPEL-TFS. Het doel van het project was om de haveninspecties in de Europese lidstaten op elkaar af te stemmen. De OVAM zelf voert jaarlijks 20 tot 30 gerichte havencontroles uit, zegt zij, in samenwerking met de scheepvaartpolitie. Zij zegt verder: “Op basis van de controles in 2004 kan geconcludeerd worden dat grootschalige uitvoer vanuit Vlaanderen naar Afrika van afgedankte elektrische en elektronische apparaten en afvalbanden aan banden is gelegd.”

Vervolgens heeft de minister een overzicht gegeven van alle controles die hebben plaatsgevonden. Hij besluit dan ook: “Gelet op het bovenstaande kan gesteld worden dat de regelgeving niet faalt en dat een internationale aanpak inzake inspectie noodzakelijk is. De OVAM werkt daarom actief mee aan de uitbouw van een internationaal controlenetwerk in het kader van IM-PEL/TFS.”

We stellen nu vast dat er drieënhalf jaar later voor de Belgische havens nog altijd slechts twee federale en twee Vlaamse milieu-inspecteurs zijn en dat de douane de verdachte containers met lede ogen ziet vertrekken. Vaak worden de officiële aangiftes voor dergelijke containers pas heel laat ingediend, waardoor er geen tijd meer is om te controleren. Nederland staat op dit vlak natuurlijk veel verder dan Vlaanderen. Zoals de heer Daems al heeft aangegeven, zouden de transporten van daaruit vertrekken, via Antwerpen.

Ik heb dus kritiek op het feit dat al in 2005 minister Peeters een aantal positieve antwoorden heeft gegeven, maar dat drieënhalf jaar later op dat vlak eigenlijk nog niet veel is gebeurd. Als we vragen stellen in de commissies, en we krijgen daar antwoorden op, dan zou daar toch wel gevolg aan mogen worden gegeven. Het beleid mag niet worden beperkt tot het verschaffen van antwoorden op vragen in de commissies. Er moet ook daadwerkelijk iets aan worden gedaan. Ik stel vast dat er in deze kwestie heel weinig of niets is gebeurd. We zitten nog altijd met diezelfde transporten, die via Antwerpen vertrekken.

Mevrouw de minister, we zijn nu drieënhalf jaar verder. Ik zou graag van u vernemen hoe de controles ondertussen werden verscherpt en de netwerkstrategie haar vruchten heeft afgeworpen, als we ervan uitgaan dat België in totaal maar vier inspecteurs heeft. Wat is uw standpunt ten overstaan van deze evoluerende problematiek? Hoe zult u die transporten nog efficiënter en resultaatgericht laten controleren?

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

**De heer Bart Martens:** Mijnheer de voorzitter, ik denk dat het sleutelwoord in deze kwestie ‘samenwerking’ is. Er zijn zo veel verschillende diensten die moeten toezien op deze stromen: de federale politie, de douane, de Vlaamse Milieu-inspectie en ook de Havenkapiteindienst.

Mijnheer Daems, ik heb gisteren inderdaad havenschepen Van Peel geïnterpelleerd in de Antwerpse gemeenteraad. Hij heeft zich ertoe verbonden de Havenkapiteindienst te verplichten ogen en oren open te houden en verdachte stromen te signaleren aan de bevoegde inspectiediensten, zodat die kunnen optreden. Dat lijkt me ook een belangrijke stap. Mevrouw de minister, ik hoop dat u die Havenkapiteindienst ook zult betrekken

bij het door u aangekondigde overleg. Alle actoren op het terrein moeten dat signaal krijgen.

Ik hoor ook van de Milieu-inspectie dat er een probleem rijst, in die zin dat wordt toegestaan dat bepaalde containers op het schip worden geladen, zonder dat die al over de nodige papieren beschikken. Dat zou de controles op het terrein ook bemoeilijken. Wat dat betreft, moeten er eveneens afspraken worden gemaakt.

Ik ben het met de heer Daems eens dat de haven meer moet doen dan alleen de Havenkapiteindienst opdragen een signaalfunctie te vervullen. Ik heb dat gisteren ook al gezegd in de gemeenteraad van Antwerpen. Er moet ook over worden nagedacht in welke mate de expediteurs en rederijen waarlangs die illegale stromen gaan, kunnen worden geresponsabiliseerd, met een soort boetesysteem of weet ik veel. We moeten daar eens creatief over nadenken. Ook zij hebben een verantwoordelijkheid. Het kan niet dat rederijen of expediteurs een oogje dichtknijpen voor een dergelijke problematiek. Als dat transport daadwerkelijk altijd langs dezelfde kades verloopt en als het dezelfde rederijen en expediteurs zijn die dat onder hun ogen laten gebeuren, dan moet daartegen worden opgetreden. Dan moeten ook die bedrijven voor hun verantwoordelijkheid worden geplaatst.

Mijnheer de voorzitter, de meerderheid heeft ook een voorstel van resolutie ingediend over deze problematiek. Ik had verwacht dat dit voorstel eveneens op de agenda zou staan. Blijkbaar is dat om een of andere reden nog niet gelukt, maar het laatste woord is hierover nog niet gezegd. Ik hoop dat we een van de volgende weken met die voorstellen van resolutie en misschien ook aan de hand van het antwoord van de minister vandaag, concrete aanbevelingen kunnen formuleren aan de Vlaamse Regering, zodat die problematiek op de agenda wordt gehouden. Dit probleem is immers te belangrijk om dat zomaar over ons heen te laten gaan.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil duidelijk stellen dat ik het uiteraard niet goedkeur dat er bezwarende afvaltransporten naar ontwikkelingslanden gaan, tenzij het natuurlijk gaat over materiaal dat in die landen nog herbruikbaar is. Er zijn inderdaad problemen met afvaltransporten. Dat wil ik niet ontkennen. In het verleden heb ik al diverse vragen gesteld over textielafvaltransporten. Het gaat dus niet alleen over afvaltransporten via de zee, maar ook over transporten langs de weg.

Mijnheer Daems, ik kan echter niet aanvaarden dat u met uw interpellatie en uw reis naar Ghana zomaar met een beschuldigende vinger komt wijzen naar de haven van Antwerpen, alsof de haven verantwoordelijk zou zijn voor alles wat er gebeurt. U hebt het duidelijk over

de rol van de Vlaamse zeehavens in die uitvoer. Ik vind dit nogal bezwarend. Het Antwerpse havenbestuur doet absoluut wat het kan.

**De heer Rudi Daems:** Dat is net de kern van mijn be-  
toog: het bestuur doet niet wat het kan.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Het doet wel wat het kan.

**De voorzitter:** Voor alle duidelijkheid, een vraag of interpellatie in een commissie is gericht aan de minister, en niet aan de politieke tegenstanders.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Op zijn nieuwjaarsreceptie liet het Antwerpse havenbestuur duidelijk blijken dat het goed beseft dat het probleem bij de douane ligt. Het bestuur noemt dat zelf kaas met gaten. We moeten onderhandelen met de federale regering. Dat is in mijn ogen de grote schuldige.

Mevrouw de minister, u wil meer controles doen, maar dat is een end-of-the-pipe-oplossing. Controles zijn noodzakelijk, maar ik vind dat we het probleem bij de bron moeten aanpakken. Die controles kunnen uiteraard alleen maar tijdelijk zijn, tot de problemen bij de bron daadwerkelijk zijn aangepakt. Ik denk dat er nog voldoende andere milieuproblemen zijn die moeten worden opgevolgd.

Ik heb het ook bijzonder moeilijk met de uitspraken in de interpellatie over de Vlaming. U wilt hen een schuldgevoel aanpraten. U spreekt over de doorvoer van afval. Ik denk dat elke Vlaming enorm veel werk maakt van afvalsortering, het wegbrengen naar containerparken en het afleveren van oude elektrische apparaten bij de verkopers. We moeten de Vlamingen niet met een schuldgevoel opzadelen. Ik wil de problematiek niet ontkennen, laat dat duidelijk zijn.

U had het over verschillende beleidsaspecten, een slagkrachtiger douane en justitie, een vervijfvoudiging van het aantal milieu-inspecteurs, een herziening van de wetgeving rond afgedankte elektrische en elektronische apparaten en over de Europese wetgeving. Ik vind daar geen beleidsaanbeveling in terug, maar wel een beschuldigende vinger naar het havenbestuur. Ik ben ervan overtuigd dat het havenbestuur zijn werk doet. We moeten eerst de kaas met gaten aanpakken. Een overleg met de federale regering is noodzakelijk. Heeft dat overleg al plaatsgevonden voor u beleidsinitiatieven hebt aangekondigd?

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

**Minister Hilde Crevits:** Dames en heren, ik dank u voor de vragen. Eerst wil ik u zeggen dat ik oprecht geschokt was toen ik de reportage zag op tv. Het was voor mij zeer ontluisterend. De nonchalance ook, waarmee wordt omgegaan met de zaken. Ik had onmiddellijk

een hele resem vragen. Hoe kan dat nu? Waar zitten de knelpunten? Wat is het eigenlijke probleem?

We zitten zoals u zegt, mijnheer Daems, met een bevoegdheidsoverschrijdende problematiek. Ik ben bevoegd voor Leefmilieu, en afval valt daaronder. De verwerking van afval valt volledig onder mijn bevoegdheid. De doorvoer van afvalstoffen is een federale bevoegdheid. Dan is er nog de federale milieu-inspectie, onder bevoegdheid van minister Magnette.

Ik heb met mijn kabinet direct na de uitzending beraad gehouden. Om te beginnen hebben we geprobeerd de structuur van de problemen vast te leggen. Er zijn onze eigen elektronische apparaten. Binnen dat deel van het afval hebben we de apparaten die een tweedehandsbestemming krijgen, en de apparaten die een afvalbestemming krijgen. Waar komt dat terecht? Dan is er het afval dat doorgevoerd of geëxporteerd wordt. Dat heeft wellicht geen afval-, maar een tweedehandsbestemming. God weet welke beschrijving in de vrachtbrief gebruikt wordt. Wat vervoerd wordt, stemt daar zeker niet mee overeen.

We hebben zo'n oplijsting gemaakt. We beseffen dat er een aanpak moet komen. Er moet efficiënter worden opgetreden. Om alle vragen die we ons stellen te kunnen beantwoorden, heb ik vorige week een vergadering belegd waarop alle actoren waren uitgenodigd. Ik heb me in eerste instantie beperkt tot de overheden: de federale minister bevoegd voor Douane en Accijnzen, de federale minister bevoegd voor de Milieu-inspectie en de administraties. Dat overleg ging vorige week jammer genoeg door zonder minister Reynders en minister Magnette. Ze stuurden hun kat. Zij waren niet vertegenwoordigd. Ik heb ondertussen van een van beide verontschuldiging gekregen en vernomen dat mijn uitnodiging op te korte termijn kwam. Voor mij had de reportage een enorme impact. Als men mij had uitgenodigd op zo'n overleg, dan had ik alles laten vallen om ernaartoe te gaan. Dat argument van een late uitnodiging gaat voor mij niet op.

We moeten absoluut de handen in elkaar slaan. Op de eerste vergadering werden een aantal pijnpunten blootgelegd en afspraken gemaakt. Ik zal daar straks meer uitleg over geven. Er volgen nog vergaderingen. Het is een proces waarmee we willen komen tot een optimalisatie van de toestand en het efficiënter inzetten van de beschikbare middelen. Als alle diensten zeer nauw gaan samenwerken, moet dat lukken.

Ik zal de problemen één voor één toelichten. Om te beginnen is er het inzamel- en verwerkingssysteem van afgedankte elektrische en elektronische apparaten. U weet dat die inzameling bij ons georganiseerd wordt door Recupel en past binnen de aanvaardingsplicht voor afgedankte elektrische en elektronische apparaten.

Het inzamel- en verwerkingsnetwerk wordt op verschillende vlakken door Recupel zelf gecontroleerd, maar daarnaast is er ook een controle door de OVAM, voor wat de aanvaardingsplicht betreft, en door de afdeling Milieu-inspectie of de gemeentelijke milieudiensten als het gaat om milieuvergunningen klasse I of klasse II.

Elke burger heeft gratis toegang tot het inzamelnetwerk van afgedankte elektrische en elektronische apparaten. Die toegang gebeurt ofwel via de elektrohandel ofwel via de containerparken ofwel via de kringloopcentra. Er zijn dus drie kanalen waar de burger terecht kan met afgedankt gerief.

Elk bedrijf dat elektrische en elektronische apparaten afdankt, kan gebruik maken van dit netwerk via zijn leverancier, via de kringloopcentra of via de regionale overslagstations, dat zijn de zogenaamde ROS'en.

Voor professioneel afgedankt elektrisch en elektronisch materiaal biedt Recupel een inzamelmogelijkheid aan via het charter waarbij het bedrijf dat afval geproduceerd heeft, contact opneemt met een chartercontractant om onderling een dienstverlening en kostenafpraak te maken.

Het circuit wordt grondig gecontroleerd door de sector zelf, door Recupel dus, via jaarlijkse audits van alle bedrijven – alle bedrijven, zonder onderscheid – waar Recupel mee samenwerkt. Het gaat zowel om de samenwerking als ROS, als chartercontractant, als erkend overbrenger of als vergunde verwerker. Iedereen wordt gecontroleerd. Ook de OVAM doet in het inzamel- en verwerkingsnetwerk controles op de naleving van de aanvaardingsplicht van eindverkopers, containerparken, ROS'en, charters, erkende overbrengers en vergunde verwerkers. Er is bovendien een controle a priori via lastenboeken die door de overheid goedgekeurd moeten worden, en er is ook een controle van de kandidaat-contractanten: er wordt nagekeken of ze voor de activiteiten waarvoor ze met Recupel een contract willen afsluiten, over de juiste erkenning als overbrenger en/of een vergunning als verwerker beschikken. Is dat niet het geval, dan kan en zal Recupel met dat bedrijf geen contract afsluiten. Dat geldt niet alleen voor de contractant, maar ook voor de onderaannemers van die contractant. Bovendien wordt er ook jaarlijks geëvalueerd op het moment dat Recupel zijn jaarlijks rapport aan de overheid moet bezorgen.

De naleving van de milieuvergunning bij de verwerkers en de naleving van de erkenning als overbrenger worden door onze afdeling Milieu-inspectie gecontroleerd. Het gaat uiteraard niet over die twee mensen, maar over de algemene afdeling Milieu-inspectie, laat dat duidelijk zijn.

Vandaag bestaat dus een grondige controle op alles wat in het circuit van Recupel terecht komt, maar we moeten vermijden dat mensen denken dat de toestellen die ze

afgeven aan het reguliere circuit allemaal in de illegaliteit terecht komen. Ik heb dan ook onmiddellijk de boodschap verspreid, op een zo duidelijk mogelijke manier, dat het inzamelstelsel werkt – ook al verschillen u en ik mening over de vraag of het een goed of slecht stelsel is. Mensen betalen bij de aankoop van een nieuw toestel inderdaad een Recupelbijdrage, maar wie zijn afgedankt materiaal via de kanalen die ik opsomde, als afgedankt toestel inbrengt, mag erop rekenen dat de inzameling en de verwerking op een correcte wijze gebeuren.

Ondanks het feit dat het inzamel- en verwerkingsnetwerk operationeel is en gecontroleerd wordt door de sector en door de bevoegde overheden, blijkt dat een deel van de afgedankte elektrische en elektronische apparaten het netwerk niet bereikt. Vaak gebeurt dat onnadenkend of misschien uit gemakzucht van zowel bedrijven als van particulieren. Het is dus van belang dat het inzamel- en verwerkingsnetwerk zoals het bestaat, zo veel mogelijk van die afgedankte elektrische en elektronische apparaten kan vatten: het moet een soort stofzuigerfunctie hebben.

Het is goed dat de geleverde inspanningen regelmatig bekeken en aangescherpt worden. U weet dat er een paar maanden geleden een discussie was met Recupel over de vergoeding aan de containerparken en ROS'en. Naar aanleiding van die gesprekken werd de heel duidelijke afspraak gemaakt dat de inzameldoelstellingen worden opgetrokken tot 11 kilogram per inwoner tegen 2012. De inzameling in 2007 bedroeg 8,89 kilogram per inwoner. De Richtlijn Afgedankte Elektrische en Elektronische Apparaten bepaalt 4 kilogram per inwoner, we zitten daar dus een pak boven.

Mijnheer Daems, u stelt dat dit maar één derde van het totaal is en u maakt een vergelijking. U stelt dat tegenover de 8,89 kilogram per inwoner staat dat er ongeveer 21 kilogram per inwoner per jaar op de markt wordt gebracht in Vlaanderen. Ik denk dat het fout is om te zeggen dat die 21 kilogram ook het afval is dat jaarlijks wordt geproduceerd. Volgens de OVAM zijn daar meerdere redenen voor: de levensduur van dergelijke aangekochte apparaten bedraagt veel meer dan 1 jaar. Het is bovendien niet zo dat elke aankoop dient voor de vervanging van een oud toestel: veel gezinnen hebben een tweede koelkast voor dranken of ze geven het oude toestel door aan iemand anders of het wordt gebruikt voor de inrichting van het kot voor hun kinderen.

Er is vandaag ook nog steeds een toenemende consumptie als gevolg van nieuwe apparaten die op de markt komen. De hoeveelheid afgedankte elektrische en elektronische apparaten die jaarlijks geproduceerd worden, bedraagt volgens OVAM 13 kilogram per inwoner. Als je die 8,89 kilogram tegenover die 13 kilogram zet, bedraagt het inzamelpercentage vandaag

ongeveer 70 percent. We moeten dat percentage absoluut verhogen. Dat is ook zo afgesproken met de sector in het kader van de milieubeleidsvereenkomst. De doelstelling van die overeenkomst is 11 kilogram per inwoner tegen 2012.

Met die 11 kilogram zitten we natuurlijk nog niet aan 13 kilogram, maar het zal sowieso moeilijk zijn om aan een inzamelpercentage van 100 percent te komen. Je kunt bijvoorbeeld niet vermijden dat sommigen hun afgedankte elektrische en elektronische apparaten gewoon bij het restafval stoppen.

Naar aanleiding van de discussie over de vergoedingen aan de containerparken heb ik mijn engagementen aangegeven. De sensibilisering om de juiste inzamelkanalen te gebruiken, is heel belangrijk. Er zal op dat vlak ook een tandje worden bijgestoken. Er is een paar maanden geleden een akkoord afgesloten met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten om, een beetje als tegenprestatie voor de vergoeding die ze krijgen, in de infobladen extra aandacht te besteden aan de inzameling van afgedankte elektronische producten via de inzamelcircuits.

Naast die controle op het Recupelcircuit zijn er vandaag ook controles op andere bedrijven die actief zijn in het ophalen en verwerken van afgedankte apparaten. Dat gaat dan over bedrijven die niet binnen het Recupelcircuit werken. Zij worden voor hun erkenning als overbrenger gecontroleerd door de afdeling Milieu-inspectie of Milieuvergunning, afhankelijk van de klasse, of door de gemeentelijke diensten als het om klasse 2 of klasse 3 of niet-ingedeelde inrichtingen gaat. De controle op niet-erkende overbrengers en niet-vergunde verwerkers gebeurt ook door die instanties. Bovendien heeft ook de federale en de lokale politie op dat vlak een aantal bevoegdheden.

De invoer en de uitvoer van afvalstoffen via de havens of andere grensovergangen wordt gecontroleerd door de afdeling Milieu-inspectie. De doorvoer van afvalstoffen is een federale bevoegdheid, namelijk van de FOD Leefmilieu, afdeling Federale Leefmilieu-inspectie. De acties die de afdeling Milieu-inspectie onderneemt met het toezicht op de uitvoer van afval via de zeehavens, worden jaarlijks vastgelegd in het milieubespectieplan.

Ik geef u wat cijfers mee: in 2008 voerde de Milieu-inspectie 20 routinehavencontroles uit, waarvan 9 in Zeebrugge, 7 op Antwerpen Rechteroever en 4 in de Waaslandhaven. Maar omdat in die laatste het Deurganckdok in 2008 op volle toeren begon te draaien en door de verhuis van enkele grote scheepslijnen naar dit dok, werd het voor de Milieu-inspectie ook daar interessant om volwaardige havencontroles te gaan uitvoeren.

2008 was ook het jaar waarin het parket van Antwerpen het initiatief nam om het project Afvalfraude Antwerpen op te starten. Dat project moet zorgen voor een betere

coördinatie tussen de entiteiten die betrokken zijn bij de afvalcontroles in de Antwerpse haven en, bij uitbreiding, in de Waaslandhaven. De Federale Leefmilieu-inspectie, de scheepvaartpolitie, de douane, de Milieu-inspectie en de OVAM nemen deel aan dat project. Door die verbeterde afspraken heeft het project in 2008 al tot een toename van meldingen van illegale transporten door andere entiteiten aan de Milieu-inspectie geleid, en dat buiten de twintig geplande routinecontroles.

De Milieu-inspectie inspecteerde in 2008 in totaal 225 containerpartijen. Een eerste schifting wees uit dat 113 daarvan afkomstig waren uit andere gewesten of lidstaten. Die dossiers werden, afhankelijk van de herkomst van het afval, overgemaakt aan de Brusselse, Waalse of federale collega's. De 112 partijen afkomstig uit het Vlaamse Gewest waren goed voor 260 containers of 6263 ton afval. Dat betekent een stijging ten opzichte van 2007 met 81 partijen, wat voornamelijk te verklaren valt door het toegenomen aantal meldingen van de douane aan de Milieu-inspectie.

Ten opzichte van 2007 is het aantal vaststellingen van illegale zendingen opnieuw gestegen, van 12 percent naar 21 percent. Wat ligt aan de basis daarvan? Ten eerste zien we een verbeterde samenwerking in het kader van het project Afvalfraude Antwerpen. Ten tweede is er een verbeterde samenwerking met de autoriteiten in China en Hong Kong. Ten derde zijn er enkele recidivisten die meerdere overtredingen begingen, en die intussen zijn stilgelegd. Ten vierde worden malafide bedrijven beter opgespoord.

Ter vergelijking geef ik de resultaten van een Europees IMPEL-onderzoek voor de periode 2007-2008, waaraan ook door de afdeling Milieu-inspectie werd meegewerkt. Uit dat rapport blijkt dat bij 15 percent van de gecontroleerde afvaltransporten een overtreding werd vastgesteld, met een heel grote ratio per lidstaat. 61 percent daarvan waren administratieve overtredingen. Voor België werd bij 20 percent van de gecontroleerde afvaltransporten een overtreding vastgesteld, wat dus volkomen in de lijn ligt van de eigen resultaten van de afdeling Milieu-inspectie.

De Milieu-inspectie verlegt haar aandacht meer van de containerterminals naar opslagplaatsen rond de haven, waar net die illegale partijen vertrekken. Door de terreincontroles van de laatste jaren, gecombineerd met een analyse van de gegevens in de databank van douaneaangiftes, is de Milieu-inspectie beter dan vroeger in staat om haar inspanningen te richten op malafide bedrijven, en het toezicht te verminderen op bedrijven waarmee weinig problemen te verwachten zijn.

De Milieu-inspectie neemt daarnaast ook deel aan het TFS-WEE-project. Dat heeft als doel – en dat is een belangrijk pijnpunt – om de sector van de uitvoer van



tweedehands elektronica naar Afrika in kaart te brengen en hiervoor een interventiestrategie uit te werken. Langs de ene kant is er afval, maar langs de andere kant is er tweedehands. Het komt daar zo toe, en dan blijkt de helft niet meer gebruikt te kunnen worden. Dat is een belangrijk project waaraan moet worden meegewerkt.

Voor de controles moet worden samengewerkt door de verschillende diensten. Het project van het Antwerpse parket wil die samenwerking verbeteren. Het parket heeft zelf gevraagd om naar die informatievergadering te mogen komen en was ook aanwezig.

De voornaamste taak berust bij de douane. Zij moeten de verdachte ladingen op grond van herkomst, bestemming en andere criteria signaleren en blokkeren en de bevoegde diensten verwittigen. De douane kan een container maximaal drie dagen blokkeren. Als die in die periode niet geïnspecteerd is, wordt de container vrijgegeven. De douane heeft dus een signaalfunctie, en dan moet je maken dat er volk is dat actie onderneemt.

In totaal heeft de Milieu-inspectie in 2008 dertig tot veertig meldingen gekregen van de douane in de Antwerpse haven. In al deze gevallen werd ofwel een onmiddellijk antwoord aan de douane gegeven, ofwel werd de partij geblokkeerd onder onze eigen bevoegdheid, zijnde het Afvalstoffendecreet. De Milieu-inspectie heeft in alle gevallen geantwoord binnen de periode van drie dagen. Er moest dus geen partij vrijgegeven worden omdat ze de moeite niet gedaan hebben om te gaan kijken.

Het grootste deel van de meldingen door de douane aan de Milieu-inspectie in 2008 is bovendien gebeurd naar aanleiding van controles gevraagd door de Milieu-inspectie of door de scheepvaartpolitie. Als de Milieu-inspectie aanwijzingen heeft dat een bedrijf in het Vlaamse Gewest zich regelmatig bezighoudt met illegale uitvoer, dan wordt hiervoor extra aandacht gevraagd aan de douane. Die risicoprofielen worden op vraag van de Milieu-inspectie of de scheepvaartpolitie opgesteld door het risicoanalysesteam van de douane (RAS), die dat doorgeeft aan de verificateurs op de kaaien.

Ook in naam van de minister-president onderstreep ik dat de Vlaamse havens alles in het werk moeten stellen om illegale transporten te voorkomen. Het Havenbedrijf, in casu de havenkapiteindienst, kan ook een actieve rol spelen in de controle op de wetgeving. Zo houdt de afdeling gevaarlijke goederen van de havenkapiteindienst zich bezig met controles op gevaarlijke goederen in de haven. Of bepaalde goederen al dan niet als gevaarlijk beschouwd worden, hangt af van internationale wetgeving. Tweedehands elektronische toestellen worden niet beschouwd als een gevaarlijk goed. De havenkapiteindienst voert met een zestal personen controles uit in de haven en concentreert zich vooral op de goederen die voor de haven en de omwonenden gevolgen kunnen hebben qua

milieu en gezondheid. Het Havenbedrijf moet dus zeker betrokken worden in het overleg voor een betere samenwerking tussen die controlediensten.

Binnen het thema Onderzoek en Innovatie van Flanders Logistics wordt ook bijzondere aandacht besteed aan de recente evoluties op het vlak van afvalstromen (waste logistics) en retourstromen (reverse logistics). Meer en meer groeit het besef dat het in de logistiek niet enkel gaat om nieuwe producten die van de plaats van productie tot bij de klant moeten worden gebracht, maar dat de logistieke keten ook oog moet hebben voor de afvoer of de recuperatie van het product bij het einde van de gebruiksduur. De combinatie van de beide logistieke stromen kan belangrijke economische schaalvoordelen opleveren, wat zich onmiddellijk vertaalt in een reductie van de impact op de samenleving.

Ook in havengebieden kunnen meer inspanningen geleverd worden om zorgvuldig om te gaan met die afval- en retourstromen. Ter ondersteuning van Flanders Logistics werd hiertoe reeds wat denkwerk verricht door het Steunpunt Goederenstromen. Er wordt bijvoorbeeld momenteel nagegaan in hoeverre een pilootproject voor 'intelligent container en waste monitoring en screening' kan worden opgezet. De haalbaarheid van een dergelijk pilootproject vereist absoluut een nauwe samenwerking tussen de diverse spelers, in de eerste plaats de OVAM, de scheepvaartpolitie en het Havenbedrijf Antwerpen. Hierbij zijn de uitgangspunten onder meer: een gecentraliseerde monitoring van de afvalstromen, het voorzien in havenontvangstfaciliteiten voor afvalstromen, het creëren van gescheiden afvalstromen, onder meer door een selectieve afvalcollectie met bijvoorbeeld de intelligente afvalcontainers.

Ik heb de verschillende toezichthouders vorige week bij mij geroepen. Het was een constructieve vergadering. Iedereen heeft zich bereid getoond om concrete werkafspraken te maken. Het is van belang dat de controlemogelijkheden op afvaltransporten niet enkel voor afgedankte toestellen, maar voor alle afvalstoffen verbeterd worden. Daarom wordt onderzocht of de invoering van een verplicht identificatiebord voor vrachtwagens en containers die afvalstoffen vervoeren, mogelijk is. Dat is het fameuze A-label. Het heeft mijn voorkeur dat we daarmee dan in de drie gewesten zouden beginnen. Het kan een oplossing zijn.

Hoeveel inspecteurs er nodig zijn om een adequate controle te verzekeren, zal worden bepaald. Iedereen is aan het werk gezet om die werkafspraken te implementeren. Bovendien zal ik, collega's, op de eerstvolgende Interministeriële Conferentie Leefmilieu voorstellen doen om het samenwerkingsakkoord betreffende de coördinatie van het beleid inzake in-, uit- en doorvoer van afvalstoffen, dat dateert van 1994, te actualiseren. Ik wil dat een werkgroep tegen de zomer van dit jaar

voorstellen doet voor concrete werkafspraken zodat we de samenwerking kunnen verbeteren.

Er zijn ook vragen gesteld over de Europese reglementering. U weet dat de verordening waarvan sprake is, in herziening is. In de nieuwe verordening worden extra bepalingen voor handhaving opgenomen. Er wordt ook nadruk gelegd op samenwerking tussen de lidstaten. De verordening zet de eerste stappen naar een betere opvolging van de afvalstoffen van de groene lijst. Dat zijn de zogenaamde niet-gevaarlijke afvalstoffen die bestemd zijn voor nuttige toepassingen. Dat heeft onder andere tot gevolg dat de bepalingen met betrekking tot terugzending bij illegale overbrenging ook op die groene lijst van toepassing zijn.

De Europese Commissie heeft bovendien in december 2008 een voorstel ingediend tot wijziging van de AEEA-richtlijn. Er wordt voorgesteld om de Correspondence Guideline over AEEA op te nemen in de richtlijn zelf, zodat dat wettelijk bindend wordt. Die handleiding bepaalt precies wat het onderscheid is tussen een tweedehandsproduct en een afvalstof. Nu is dat enkel een handleiding, het zit er niet dwingend in. Zo'n handleiding kan een houvast bieden, ook aan controleurs, om dat onderscheid te maken. Dat zal hun controletaak vergemakkelijken. Het is heel belangrijk dat België dat voorstel voor 100 procent ondersteunt.

Het is ook van belang dat we op Europees niveau streven naar meer controles in de landen van oorsprong. Mijnheer Daems, u hebt gezegd dat we een doorvoerland zijn en dat het heel moeilijk is om illegale transporten terug te sturen naar het oorspronkelijke land van verzending. We moeten ook proberen ervoor te zorgen dat de controles goed gebeuren in het oorspronkelijke land. Dat geldt zowel voor ons land als voor de andere landen.

Ik heb hier resultaten van het rapport van 2004 en 2005 waarnaar u verwees. Nederland bevond zich toen in een dramatische situatie. Als het gevolg is dat het afval ergens anders wordt gestuurd, dan is dat niet goed. We moeten dus zorgen voor een goede controle in het land van oorsprong.

De markt van het afvalstoffentransport is voortdurend in beweging als gevolg van de prijsschommelingen van de verhandelde stoffen, de wijzigende wetgeving, druk door inspectiediensten en een aantal opportunisten die denken dat ze daar gemakkelijk geld aan kunnen verdienen. Vandaar dat afvalstromen op korte termijn kunnen worden verlegd. Ik maak me daar zorgen over. Als bepaalde kanalen tijdelijk opdrogen, worden er bijna dagelijks nieuwe bedrijfjes uit de grond gestampt door personen die zich in Europa gemakkelijk kunnen bewegen. Het is dus van belang dat we Europees de handen in elkaar slaan met het doel om de eerstelijnsdiensten, zoals politie en douane, beter aan te sturen in de richting van risicovolle afvalstromen en bedrijven.

Mijnheer Daems, u stelde ook een vraag over EVOA. Mijn raadgever meldt dat er een schriftelijke vraag over gesteld is. Die zit in het circuit. Het antwoord ligt klaar op mijn kabinet. Ik heb dat niet bij. U deed een interessante suggestie om de Afrikaanse toezichhouders beter op te leiden. We werken daar nu aan mee, maar iets te voorzichtig. Er zijn pilootprojecten lopende, maar het is goed om het toezicht ter plaatse te versterken.

Ik heb geprobeerd om hier een vrij omvangrijke stand van zaken te geven. Op de vraag of mijn personeelsinzet al of niet zal stijgen, kan ik enkel antwoorden dat zodra de werkafspraken concreet zijn en als blijkt dat er een substantiële extra inzet nodig is, we ons daarachter zullen scharen. Het is nu vooral van belang dat we optimaal gaan samenwerken en dat we de gaten in de kaas kleiner maken door efficiënt samen te werken. De eerste werkvergadering wordt gevolgd door zoveel vergaderingen als er nodig zijn. Het doel is dat er concrete resultaten uit voortvloeien. De eerste zijn er al vandaag. Het wordt in elk geval hoog op de agenda gesplaatst.

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

**De heer Rudi Daems:** Mevrouw de minister, bedankt voor uw uitgebreid antwoord en voor de ernst waarmee u het dossier zult opvolgen. Ik vind dat goed. Sommige punten blijven wel nog te veel in het vage, maar we zullen proberen daar verder werk van te maken in de komende periode. Zoals u weet, hebben we vorige week bij hoogdringendheid een resolutie ingediend. Ik heb aan de collega's gevraagd om een gezamenlijk signaal te geven. Ik hoop dat dat lukt.

Over het inzamelsysteem wil ik nog iets verduidelijken. Uiteraard is het ook mijn ambitie niet om de burger op het verkeerde been te zetten inzake inzameling. Heel veel van wat via de officiële circuits binnenkomt, wordt goed verwerkt, maar helaas niet alles. Ik steun u in uw ambitie om dat inzamelpercentage te verhogen. Ik begrijp uit de persmededeling van de federatie van de milieubedrijven, waar heel die sector in vertegenwoordigd is, dat ze vragende partij zijn voor een verhoging van de doelstelling inzake inzameling, maar ook om de monopoliesituatie van Recupel te doorbreken. Ik vind dat een slechte situatie en zal dat altijd blijven vinden.

Door die monopoliesituatie wordt een onterechte druk gelegd op een aantal privébedrijven om hun werk beter te doen dan vandaag het geval is. Bovendien is mijn punt ruimer dan enkel het Vlaams inzamelcircuit.

Mevrouw Van den Eynde, ik appelleer hier wel aan de verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf. Het is voor mij een kwestie van en-en. De douane moet extra mogelijkheden krijgen en benutten. Ik heb echter evenzeer hooggeplaatste mensen in informele circuits binnen de haven horen zeggen dat douaniers en inspecteurs

lastpakken zijn die de containertrafiek op onze kaaien onnodig vertragen, tot grote boosheid van sommige reders. Voor mij is dat een heel grote verantwoordelijkheid van deze havenbedrijven zelf.

Mevrouw de minister, u hebt verwezen naar een aantal cijfers en naar het feit dat uw inspectie kort op de bal speelt wat het opvolgen van opzijgezette containers betreft. Met alle respect, mevrouw de minister, maar het aantal inspecties ligt nog altijd bedroevend laag. Bovendien zijn douaniers niet in staat om heel veel containers te bekijken om de simpele reden dat – en dat is een verschil met de haven van Rotterdam – de vrachtbrieven er niet zijn of bewust 's avonds laat worden binnengebracht, wetende dat het schip 's ochtends om 4 uur vertrekt. Dit soort 'truken van de foor' kan door een accuratere douane en door een accurater havenbeleid opgevangen worden.

Mevrouw de minister, u hebt ook gezegd dat u wilt werken aan een actualisering van het samenwerkingsakkoord van 1994. Dat is heel belangrijke informatie. Ik hoop dat u daar nog deze legislatuur de aanzet toe geeft.

Ik wil er ook op aandringen dat u met uw federale collega's, in dit geval uw partijgenoot op Justitie De Clerck, gaat praten over het vervolgingsbeleid inzake milieudelicten. Dat is een heel groot pijnpunt. Er worden nog altijd te weinig effectief vastgestelde milieudelicten vervolgd door de parketten. Zolang daar de deur niet wordt gesloten, blijft de zaak verder uit de hand lopen.

Wat ik niet begrijp in uw antwoord, mevrouw de minister, is waarom het moeilijk is om containers die bijvoorbeeld uit Wiesbaden of Stuttgart komen, terug te sturen. Dat is net een heel belangrijk ontradend signaal. De Milieu-inspectie beschikt over de mogelijkheid om die containers terug te sturen. Misschien zal men dan in de toekomst vanuit Wiesbaden die containers iets minder vlot naar de haven van Antwerpen brengen. Dat moet praktisch en juridisch te organiseren zijn.

Ik zal geen motie aankondigen, net omdat er een resolutie is. Ik hoop dat we daar over veertien dagen over kunnen praten.

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

**De heer John Vrancken:** Mevrouw de minister, u hebt een heel uitgebreid antwoord gegeven. Ik wil echter toch verwijzen naar het antwoord dat de minister-president in augustus 2005 heeft gegeven op mijn schriftelijke vraag. Ik stel vast dat de mazen van het net nog altijd niet zijn gedicht.

Er schort nog wat aan de informatie over wat Recupel effectief doet. Ik heb in de gemeenteraad van Houthalen een vraag gesteld aan het bestuur. Bij het inzamelen van de autobanden moesten particulieren die de banden

kwamen afgeven, een heffing betalen, terwijl Recytyre de banden gratis komt ophalen. In dezelfde lijn zou dit probleem met Recupel kunnen worden gesteld. Recupel doet zijn werk, maar toch verdwijnen bepaalde zaken nog altijd in een bepaald circuit.

Ik wil u vragen om deze zaak accuraat op te volgen. Daartoe zal een bevoegdheidsoverschrijdende samenwerking nodig zijn.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mevrouw de minister, u neemt deze problematiek zeer ernstig zonder specifiek te wijzen op één bepaalde verantwoordelijke zoals omschreven in de titel van de interpellatie. Ik hoop alleen dat het geen initiatief van het Vlaamse Gewest alleen is, gelet op de afwezigheid van belangrijke ministers van de federale regering.

We zullen uw initiatieven ter zake goed blijven opvolgen. Wij liggen immers wel degelijk wakker van de problematiek van de afvaltransporten.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Daems, wat het aantal controles betreft, wil ik u erop wijzen dat Douane & Accijnzen echt actie moet ondernemen. Bijna alle controles gebeuren op vraag van de Milieu-inspectie of van de diensten van de havenbedrijven. Er gebeuren dus heel weinig meldingen op eigen initiatief.

Ik heb me even verdiept in de vrachtbrieven. Daarin staat waar de containers naartoe gaan en wat ze vervoeren. Men zou eigenlijk perfect kunnen zeggen dat men zich dit jaar prioritair zal richten op Ghana en het jaar daarna op iets anders. Dat zijn werkafspraken die volgens mij gemaakt kunnen worden. Dat vereist dan wel een eigen initiatief.

Ik geloof dat het ook u was die verwees naar de minister van Justitie. Ik wil u gewoon zeggen dat ik de afwezigen genoemd heb, maar de aanwezigen niet. De minister van Justitie en zijn diensten waren aanwezig op het overleg.

Mijnheer Vrancken, u had het over het antwoord in 2005. De huidige problematiek gaat ook over het spanningsveld tussen tweedehandsgoederen en afval. Dat is dus ruimer dan vroeger. Uiteraard vergroot de kennis met de jaren. U ziet ook wat de evolutie is. Een maatregel in de haven in Nederland heeft tot gevolg dat er plots een groter probleem ontstaat in een haven bij ons. Als wij het gat dichten, dan doet het probleem zich misschien voor in Hamburg of elders. Het probleem in Ghana is daarmee echter niet opgelost. We moeten er gewoon voor zorgen dat de zaak globaal wordt aangepakt en dat we het kwaad aan de bron uitroeien.

Er was ook een opmerking over de banden. Mensen betalen voor het systeem om zaken in te zamelen. Er is een onderscheid tussen Recupel en Recytyre. U kunt in de verslagen zien dat daar zeer nauwgezet op wordt toegezien. Alle Vlaamse gemeenten hebben een overeenkomst met Recupel, zeker nu ze correct vergoed worden. Het is heel belangrijk dat die inzamelkanalen blijven bestaan. Die kanalen zijn betrouwbaar.

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

**De heer Rudi Daems:** Mevrouw de minister, ik wil toch nog even reageren op wat u hebt gezegd. Ook de Milieuinspectie kan in de haven autonoom te werk gaan dan nu het geval is. Ze moet niet altijd haar lot verbinden aan die van de douane. Ik stel vast dat die dienst vandaag het leven soms moeilijk wordt gemaakt om toegang te verkrijgen tot die kaaien. Ze moeten bijvoorbeeld allerlei pasjes hebben van de havendiensten. Voor mij betekent dat dat de wil ontbreekt om er iets aan te doen.

Ik ben blij dat minister De Clerck op de vergadering aanwezig was. We hebben de afgelopen tijd een carrousel van ministers gehad. Aan de hand van een aantal schriftelijke vragen in het federale parlement is gebleken dat het bijzonder triestig gesteld is met de vervolging van milieudelicten bij verschillende parketten. Ik zal de goede leerlingen opnoemen: Gent en het district van minister De Clerck. In Hasselt, Oudenaarde, Tongeren en zelfs Antwerpen is het 'gene vette'. Op Linkeroever, dat onder Dendermonde valt, is het ook 'gene vette' op het vlak van vervolgingen. Ik hoop dat er effectief iets zal gebeuren.

In Antwerpen is er een veelbelovend arrondissementeel actieplan. Als ik kijk naar de percentages van de vervolgingen, dan is het er nog altijd zeer erg gesteld.

Ten slotte is er ook nog een algemeen ethische kwestie. Ik heb het dan over het verband tussen tweedehands en afval. Ik begin me stilaan af te vragen of het verantwoord is dat de Westerse wereld computers van tien jaar oud naar een land stuurt, waar die computers dan twee jaar draaien. Na die twee jaar, op een moment dus dat ze twaalf jaar oud zijn, kunnen we er zeker van zijn dat ze terecht komen in een absoluut onaanvaardbaar circuit. Ofwel zeggen we dat we eens goed zullen nadenken over het soort tweedehandsgoederen dat uit de Westerse wereld vertrekt, ofwel verhogen we de aansprakelijkheid bij de producenten. In dat geval moeten we ervoor zorgen dat de producent kwaliteitsvollere toestellen maakt en dat ze ook verantwoordelijk worden gesteld voor de verwerking eens ze op de dumpingsite in Ghana belanden. Dat is een heel belangrijke ethische kwestie.

Mevrouw de minister, u hebt niet geantwoord op mijn vraag naar uw positie in de onderhandelingen over de herziening van de richtlijn inzake de gevaarlijke stoffen. Ik zal daar later nog op terug komen. Ik weet dat daarover

een bikkelhard debat, een keiharde strijd wordt gevoerd tussen de producenten, die absoluut niet willen dat een paar chemische stoffen uit de computers worden gehaald en verboden worden. Zeker na dit voorval zou ons land een voorloper mogen zijn op dit vlak.

### **Met redenen omklede motie**

**De voorzitter:** Door mevrouw Van den Eynde en de heer Pieter Huybrechts werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

---

### **Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de samenwerkingsovereenkomst en toekenning van milieu- en natuurwerkers**

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

**De heer Bart Martens:** Mevrouw de minister, net als bij de vorige samenwerkingsovereenkomsten tussen gemeenten en de Vlaamse overheid voorziet de samenwerkingsovereenkomst 2008-2013 in de inzet van minawerkers voor de realisatie van een aantal doelstellingen betreffende de thema's afval, water, natuur en energie. Jaarlijks worden in Vlaanderen via de samenwerkingsovereenkomst een paar honderd minawerkers tewerkgesteld. Minawerkers worden gerekend tot de doelgroepwerknemers van ondernemingen in de sociale economie. Dat betekent dat ze behoren tot de kansengroepen op onze arbeidsmarkt. De samenwerkingsovereenkomst zorgt dus voor win-winsituaties. Ze creëert nieuwe jobkansen voor mensen die al lange tijd werkloos zijn, of die op de reguliere arbeidsmarkt telkens uit de boot vallen, en ze levert tevens een reële bijdrage aan het natuur- en milieubeleid, afvalbestrijding en energiebesparing.

Het aantal voltijdequivalenten dat maximaal kan worden gesubsidieerd per gemeente, wordt bepaald door het aantal inwoners en de oppervlakte van de gemeente en varieert van twee tot zes minawerkers. De toekenning van minawerkers gebeurt op basis van de volgende criteria: de indiening volgens de voorgeschreven procedure en indiendata; de milieukwaliteit van het werkplan; het beschikbaar contingent. Naar verluidt zien sommige gemeenten die in het verleden een bepaald aantal minawerkers kregen toegewezen, deze nu plots, met terugwerkende kracht, namelijk in december 2008 voor het jaar dat bijna achter de rug was, teruggeschroefd wat hen uiteraard voor problemen plaatst.

Ik geef het voorbeeld van de gemeente Retie: hoewel het werkplan inhoudelijk werd goedgekeurd, inclusief de vier minawerkers die daar bij hoorden, werd bij de definitieve goedkeuring eind 2008 het aantal minawerkers teruggebracht tot twee. De gemeente moest daardoor plots uit eigen zak die twee minawerkers waarop zij had gerekend, financieren. Dit betekent voor die gemeente gigantisch veel extra kosten, die op voorhand niet konden worden voorzien.

Mevrouw de minister, er is blijkbaar altijd een grote discrepantie tussen het aantal gevraagde minawerkers en het beschikbare contingent. Het is voor de gemeenten onduidelijk op basis van welke criteria dat gat wordt dichtgereden en het beschikbaar contingent uiteindelijk wordt verdeeld. Het ergste is dat men pas op het eind van het jaar te weten komt op hoeveel minawerkers men voor dat jaar kan rekenen.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van dit probleem? In hoeveel gemeenten werd de subsidiëring van het aantal minawerkers op het einde van het jaar, dus nadat ze bijna een jaar gewerkt hadden, terugschroefd? Over hoeveel voltijdse equivalenten (VTE's) gaat het hier?

Is het vooralsnog mogelijk om een oplossing te vinden voor de VTE's die een volledig jaar hebben gewerkt maar waarvoor geen financiële middelen werden verkregen?

Gemeenten gaan uit van het principe van continuïteit en verwachten dat ze hetzelfde aantal VTE's kunnen behouden. Waarom worden ze er laattijdig van op de hoogte gesteld dat dat blijkbaar een verkeerde aanname is?

Is het systeem voor minawerkers, zoals het nu is voorzien in de samenwerkingsovereenkomst, voldoende duurzaam? Hoe kunnen gemeenten die een langetermijnbeleid willen voeren, dat doen als ze jaarlijks opnieuw in de onzekerheid zijn of de nodige en gevraagde minawerkers wel toegekend zullen worden? Die onzekerheid leeft trouwens niet alleen bij de gemeentebesturen maar ook bij de minawerkers zelf. Als je job jaar na jaar moet afhangen van het al dan niet toekennen van de nodige subsidies, dan is dat niet echt bevorderlijk voor de werkzekerheid.

Kunnen er, zoals voor de groenjobs, geen langetermijnovereenkomsten worden opgemaakt met sociale-economiebedrijven, die dan zorgen voor goedgekeurde contracten met gemeenten en zo een kwalitatieve en duurzame dienstverlening kunnen garanderen?

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

**Minister Hilde Crevits:** Dank u, mijnheer Martens. Op deze heel technische vraag volgt een heel technisch antwoord.

Voor 2008 hebben de gemeenten in totaal 386,38 VTE minawerkers aangevraagd. Hiervan werden er 378,049 VTE's inhoudelijk goedgekeurd, terwijl het beschikbare contingent voor subsidiëring 260 VTE's bedroeg. In het inhoudelijk goedgekeurde aantal moesten er dus 128,049 VTE's worden geschrapt.

Bij de verdeling van het contingent van 2008 is men uitgegaan van het continueringsprincipe. Daarnaast werd er bij de verdeling van het beschikbare contingent ook rekening gehouden met een aantal andere criteria.

Eerst en vooral is er het continueringsprincipe. Dat betekent concreet dat bij de verdeling van het contingent de gemeenten hetzelfde aantal VTE's krijgen als was goedgekeurd bij de rapportering 2007. Er werd dus naar de rapportering 2007 gekeken omdat die de recentste gegevens bevatte waarover mijn administratie beschikte. Dat was het uitgangspunt.

Sommige gemeenten hebben op het moment van de verdeling van het contingent 2008 nog bijkomende informatie gevraagd over de rapportering 2007. Waar de bijkomende informatie voornamelijk formeel van aard was, bijvoorbeeld een ontbrekende factuur, kon de evaluator wel al aangeven hoeveel VTE's maximaal konden worden goedgekeurd. Dat aantal werd dan consequent overgenomen in de planning 2008.

Er waren ook een aantal gemeenten waar voor de rapportering 2007 inhoudelijke bijkomende informatie was gevraagd en waar het potentieel aantal inhoudelijk goedgekeurde VTE's nog niet door de evaluator kon worden opgegeven. In dat geval werd het aantal VTE's dat was goedgekeurd bij de planning 2007 overgenomen. Tot daar was, denk ik, alles behoorlijk opgelost.

Om onder het continueringsprincipe te vallen, was het wel essentieel dat gemeenten over hun minawerkers hadden gerapporteerd via het Milieujaarprogramma. U weet dat we daar een vereenvoudiging hebben doorgevoerd: men kan nu via dat jaarprogramma rapporteren. Een aantal gemeenten hebben dit niet gedaan. Daardoor was mijn administratie er niet van op de hoogte dat die gemeenten in de praktijk een bepaald aantal VTE minawerkers tewerkstelden. Dat was het geval in de gemeente Retie. Daar was het mogelijk dat er in de praktijk vier VTE's werden tewerkgesteld zonder dat mijn diensten daar kennis van hadden. Retie had geen Milieujaarprogramma 2007 ingediend waarin moest gerapporteerd worden over het jaar 2006 en waarin ook de planning voor 2007 moest opgenomen worden. In april 2007 vroeg Retie uitstel voor het indienen van het Milieujaarprogramma. In oktober 2007 is er hierover nog telefonisch contact geweest tussen mijn diensten en de milieudienst van Retie, maar toch werd door de gemeente geen Milieujaarprogramma ingediend. Dus kon men daar geen gebruik maken van het continueringsprincipe.

Via dat principe werden op die manier 165,203 van de 260 VTE's verdeeld. Wat nog beschikbaar was, werd verdeeld over de 'oude' en de 'nieuwe' gemeenten. 'Oude' gemeenten zijn gemeenten die al met minawerkers hebben gewerkt en daarover ook hebben gerapporteerd. Sommige gemeenten vroegen meer minawerkers aan dan wat via het continueringprincipe al was toegewezen. 'Nieuwe' gemeenten zijn gemeenten die geen rapportering minawerkers 2007 hebben voorgelegd. Zij kregen in de volgende stap een bepaald aantal VTE's toegewezen.

Bij deze toewijzing werden volgende criteria gehanteerd. Ten eerste, maximale regionale spreiding. Ten tweede, prioriteit voor steden en gemeenten die vandaag geen minawerkers hebben. Ten derde, het thema water moet de prioriteit vormen. Ten vierde, er moet een evenwichtige verdeling komen over de werkvormen in de sociale economie, schaalgrootte van de onderneming in de sociale economie en de kwaliteit van de dienstverlening.

141 gemeenten hebben minawerkers aangevraagd. Hier van hebben 114 gemeenten minder VTE's toegewezen gekregen dan inhoudelijk is goedgekeurd. Het aantal subsidieerbare VTE's is op 260 VTE's vastgelegd. De samenwerkingsovereenkomst bepaalt dat de toekenning van de minawerkers ook van het beschikbare contingent afhankelijk is. Indien nu nog zou worden beslist om een bepaalde gemeente meer VTE's toe te kennen, zouden een of meerdere gemeenten minder VTE's toegewezen krijgen. Dit is voor mij niet haalbaar. We kunnen de gemeenten waaraan al VTE's zijn toegewezen moeilijk vertellen dat we die VTE's weer willen afnemen. Mij lijkt het niet verkeerd van het principe van de continuïteit uit te gaan.

Wat de laattijdige kennisgeving van het aantal goedgekeurde VTE's betreft, wil ik erop wijzen dat 2008 een speciaal jaar was. Het was immers het eerste jaar van de nieuwe samenwerkingsovereenkomst. De gemeenten hadden tot 1 mei 2008 de tijd om in te tekenen en om een planning voor minawerkers voor 2008 in te dienen. De samenwerkingsovereenkomst bepaalt onder meer dat de gemeenten de evaluatie van de ingediende plannen inzake minawerkers voor 2008 pas tegen 1 oktober 2008 zouden ontvangen. We hebben dan ook duidelijk te kennen gegeven dat de inzet van minawerkers geheel op eigen risico gebeurde. Voor nieuwe gemeenten was dit een risico. Voor de gemeenten die in het verleden al minawerkers hadden ingezet en hierover op de juiste wijze hadden gerapporteerd, was het risico kleiner. Ze konden zich immers op de goedgekeurde aanvragen uit het verleden baseren.

De gemeenten hebben de definitieve evaluatie pas op het einde van 2008 ontvangen. Dat is iets later dan contractueel is bepaald. Alle gemeenten die een aanvraag voor 2008 hadden ingediend, hebben op 1 september een e-mail met een voorlopige evaluatiefiche ontvangen. Die

fiche vermeldde onder meer het aantal inhoudelijk goedgekeurde VTE's. In de begeleidende e-mail stond duidelijk vermeld dat het aantal definitief goedgekeurde VTE's nog indicatief was. Aangezien nog geen rekening was gehouden met het advies van het Vlaams Subsidieagentschap voor Werk en Sociale Economie (WSE) en met het beschikbare contingent, kon het aantal definitief goedgekeurde VTE's nog afwijken.

De vertraging van de definitieve evaluatie was spijtig genoeg ook gedeeltelijk het gevolg van het feit dat het WSE laattijdig een advies heeft uitgebracht. Voor 2009 zijn in elk geval betere afspraken gemaakt. Hierdoor zou de evaluatie sneller moeten worden afgerond. Mijn diensten en het WSE plegen regelmatig overleg om de gegevensuitwisseling snel te laten verlopen.

De richtlijnen van de samenwerkingsovereenkomst stellen dat de gemeenten jaarlijks een nieuwe aanvraag voor minawerkers moeten indienen. Indien gemeenten dezelfde werkzaamheden plannen, hoeft dit op zich geen probleem te vormen. Een activiteit die met betrekking tot een bepaald jaar is goedgekeurd, zal ook met betrekking tot het volgende jaar worden goedgekeurd.

Zoals ik daarnet al heb verklaard, wordt bij de verdeling van het contingent het principe van de continuïteit gehanteerd. Dat betekent dat de gemeenten wel degelijk een grote mate van zekerheid over het toegekende aantal VTE's hebben. Ze moeten natuurlijk wel op een correcte wijze een aanvraag indienen en rapport uitbrengen.

De procedures van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie en van het WSE zijn nog niet volledig op elkaar afgestemd. Er wordt intens overleg gepleegd over de wijze waarop de aanvraag- en toekenningsprocedure voor minawerkers kan worden verbeterd. Dit moet de gemeenten vooraf meer zekerheid bieden over het aantal VTE's dat zal worden toegekend.

De samenwerkingsovereenkomst laat een harmonisering tussen de minawerkers en de zogenaamde groenjobs toe.

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

**De heer Bart Martens:** Ik wil de minister voor haar antwoord bedanken. De discrepantie tussen het aantal aangevraagde minawerkers en het contingent toont aan dat we hier in de loop van de komende jaren meer middelen voor moeten inschrijven. Op dit ogenblik stel ik spijtig genoeg vast dat het aantal gesubsidieerde minawerkers in een aantal gemeenten daalt. Er zijn nochtans allerlei nieuwe opdrachten en taken. Zo moet het gemeentelijk groenbeheer ten gevolge van een tijdens de vorige legislatuur goedgekeurd decreet pesticidevrij zijn. In die omstandigheden lijkt een daling van het aantal gesubsidieerde medewerkers me moeilijk te verantwoorden. Ik heb gemerkt dat 376 dossiers gegrond en

volledig zijn verkaart. Hoewel ze vanuit milieukundig opzicht allemaal in de orde zijn, kunnen slechts 260 dossiers worden gehonoreerd. Die kloof lijkt me te groot.

De criteria die als basis voor de verdeling van het contingent worden gehanteerd, moeten duidelijker worden. Duidelijke communicatie met de gemeenten is noodzakelijk. Ook de wegingsfactoren moeten duidelijk worden meegedeeld. In welke mate weegt elk criterium door? In mijn ogen met de continuïteit van de tewerkstelling hier zwaar in doorwegen.

Wat het concrete dossier van de gemeente Retie betreft, meen ik dat misschien toch een materiële fout is begaan. De minister heeft beweerd dat de gemeente in 2007 geen milieujaarprogramma heeft ingediend. Volgens een schrijven van de gemeente is dit echter wel gebeurd. In de loop van het najaar van 2007 heeft Retie een milieuprogramma ingediend. Het gemeentebestuur beschikt zelfs over een op 5 februari 2009 ontvangen brief met als hoofding 'definitieve evaluatie rapportering 2007: goedkeuring'. In die brief stelt de minister dat het dossier volledig is goedgekeurd. Volgens mij betreft het hier mogelijk een materiële fout. Ik zou de minister dan ook willen vragen dit nog eens na te kijken. Voor de betrokken gemeente betekent dit immers een ernstige adering. Bovendien blijken meerdere gemeenten zich in deze situatie te bevinden.

Tot slot wil ik opmerken dat de timing niet te verantwoorden valt. De gemeenten vernemen pas op het einde van het jaar op hoeveel minawerkers ze voor het lopende jaar recht hebben. We moeten dit systeem aanpassen. De gemeenten moeten voor of ten laatste bij de aanvang van het jaar duidelijkheid krijgen over het aantal gesubsidieerde minawerkers. Anders laat je de gemeenten te veel aan hun lot over. Zij kunnen moeilijk inschatten hoeveel extra middelen ze moeten inschrijven in hun begroting. Deze praktijk kan niet blijvend worden getolereerd. Ik hoop dus dat de aanpassing van het systeem ertoe zal leiden dat men vooraf duidelijkheid krijgt over het aantal minawerkers dat het Vlaams Gewest zal subsidiëren.

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Martens, u zegt dat het niet juist is en dat er wel een brief is gekomen met een definitieve evaluatie. Maar staat erin dat er over minawerkers is gerapporteerd? Je kunt wel rapporteren over een samenwerkingsakkoord, maar je moet ook rapporteren over de minawerkers. We zullen het nakijken. Men heeft het zeer duidelijk zo bezorgd bij mijn administratie.

U zegt dat we meer middelen moeten inzetten. Ik stel dan voor om een zeer warme oproep te doen aan minister Van Brempt die bevoegd is voor sociale economie. Zij zet 50 procent van de middelen in, en alles gebeurt in onderlinge afspraak.

Er is in de milieusamenwerkingsovereenkomst bepaald dat er op 31 januari definitief uitsluitsel moet worden

gegeven aan de gemeenten over het aantal minawerkers dat kan worden ingezet. Mijn diensten zijn volledig klaar, maar het Vlaams Subsidieagentschap Werk en Sociale Economie heeft nu pas zijn oproep gelanceerd en zal maar advies geven op 1 april. U moet dus minister Van Brempt vragen of dit sneller kan. Het ligt zeker niet aan mijn administratie.

We werken eraan om het zo vlot mogelijk te laten verlopen. U hebt gelijk dat men het snel moet weten, maar nu moet ik de bal toch even verrollen naar iemand anders.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Patrick De Klerck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de landbouwschade veroorzaakt door ganzen**

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

**De heer Patrick De Klerck:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's,

sinds vele jaren klaagt de landbouwsector erover dat overwinterende ganzen enorme schade berokkenen aan hun gewassen en hun grasweiden. In het poldergebied tussen Zuienkerke en Varsenare overwinteren elk jaar duizenden ganzen, waardoor dit gebied elk jaar opnieuw geconfronteerd wordt met dit probleem.

Er moeten twee soorten ganzen onderscheiden worden: de trekkers en de blijvers. De trekkers zijn de kleine rietganzen en de kolganzen. Die overwinteren massaal in de Vlaamse oostkustpolders. Het weidse open landschap van de polders zorgt ervoor dat ganzen al van ver hun vijanden zien naderen waardoor ze op tijd kunnen wegvliegen.

Daarnaast zijn onze winters vrij zacht. 'Vriesganzen' leven immers bij een relatief constante temperatuur, net iets boven het vriespunt. Volgens Natuurpunt zakt tot 90 procent van de totale Svalbardpopulatie, rietganzen, 's winters naar onze contreien af om er te overwinteren. Het gaat over 30.000 tot 35.000 dieren. In het voorjaar trekken deze ganzen terug naar hun broedgebieden in het hoge noorden. De jacht op kleine rietganzen is reeds meer dan vijf jaar verboden.

Daarnaast zijn er de blijvers. Dit zijn de grauwe en de Canadese gans. Het zijn verwilderde ganzen die afstammen van enkele Oost-Europese exemplaren die vroeger in het Zwin zijn uitgezet. In de winter verblijven ze vooral in de achterhaven van Zeebrugge, in het voorjaar komen ze in de Vlaamse oostkustpolders broeden.

Deze ganzenpopulaties vormen voor landbouwers in en rond de Vlaamse oostkustpolders een echte nachtmerrie. Immers, akkers met gras of groeiende gewassen zijn voor ganzen als het ware een gedekte voedertafel. Ganzen zijn echte vegetariërs en leven voornamelijk van gras, maar ook van gewassen en oogstrestanten op aardappel- en bietenvelden.

De huidige regeling voor schadevergoedingen, waarbij landbouwers in lange juridische procedures komen, is te ingewikkeld. Het kan soms tot acht jaar duren vooraleer ze een vergoeding krijgen. De gerechtskosten voor het verkrijgen van deze schadevergoeding kunnen bovendien oplopen tot 2500 euro.

Het uitvoeringsbesluit om de schade vlotter af te handelen met geld uit het Minafonds laat reeds achttien maanden op zich wachten. Bovendien zal met de uitbreiding van het Zwin de ganzenpopulatie in de oostkustpolders enkel toenemen, met meer schade tot gevolg.

Volgens het INBO, het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, worden niet enkel landbouwers getroffen door schadeproblemen, maar wordt in natuurgebieden ook schade aan de vegetatie ondervonden. Maatregelen om de populatie niet meer te laten toenemen en om de schade aan de landbouw te vergoeden zijn hoogst noodzakelijk.

Mevrouw de minister, wat doet de regering om de geschetste problemen te voorkomen? Hoe groot is de schade voor landbouwers en andere grondgebruikers? Waarom laat het kwestieus uitvoeringsbesluit zo lang op zich wachten? Wanneer zal het ter goedkeuring worden voorgelegd? Welke maatregelen worden genomen om de populatie onder controle te houden?

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

**De heer Jos De Meyer:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u begrijpt dat als er een collega komt vragen naar de uitvoeringsbesluiten van een decreet waarvoor ik het initiatief nam, het mijn morele plicht is om hier aanwezig te zijn. Mijnheer De Klerck, ik wil u danken voor de ondersteuning van mijn decreet en voor de ondersteuning van de vraag naar de uitvoeringsbesluiten. Ik ben ook tevreden dat de voorzitter deze vraag heeft toegelaten, want ook dit was in het verleden niet altijd een evidentie.

Mevrouw de minister, zoals ik in het verleden al heb gedaan bij u en uw voorganger, dring ik aan op de uitvoeringsbesluiten om die zo spoedig mogelijk te laten goedkeuren. U hebt me destijds beloofd dat het zeker en vast deze legislatuur zou gebeuren. Ik ben dan ook gerust dat het ook nog deze legislatuur zal gebeuren.

Ik weet dat er wat achterhoedegevechten waren, enerzijds vanuit het ministerie van Financiën en anderzijds vanuit fundamentalistische groene hoek, om alles aan elkaar te

koppelen. Ik zou u alleen maar de suggestie kunnen geven om u niet te laten afleiden door de ene of de andere. Concentreer u op de essentie: eenvoudige regels om op een efficiënte manier de wildschade te kunnen vaststellen, om ze nauwkeurig te kunnen ramen en om snel de vergoeding, als ze terecht is, uit te betalen zodat we gespaard blijven van alle overbodige administratieve rompslomp.

Samengevat, ik ben ervan overtuigd, mevrouw de minister, dat deze uitvoeringsbesluiten er komen. Mocht u al kunnen meedelen wanneer en onder welke omstandigheden, zouden we nog gelukkiger zijn. Mocht dat nog niet het geval zijn, blijf ik ervan overtuigd – en ik hoop dat u dat kunt bevestigen – dat het zeker nog deze legislatuur gebeurt.

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

**De heer Leo Pieters:** Mijnheer de voorzitter, ik wil me aansluiten bij de vraag. Ik heb me een tijdje geleden ook aangesloten bij de vraag van mevrouw Dua over de aalscholvers, maar dan specifiek over de ganzen.

De heer De Klerck geeft aan dat het alleen een probleem zou zijn in de Oostkustpolders, maar ook in het Maasland is het probleem zeer groot. In de uiterwaarden langs de Maasoevers, en dan voornamelijk waar door ontgrinding veel plassen zijn, is de schade ook behoorlijk. Er is niet alleen de schade door begrazing, maar als de ganzen veel gras eten, komt daar ook nog overbemesting bij. Dat is een bijkomend probleem, waardoor melkvee langer op stal moet blijven.

Mevrouw de minister, wat gaat de regering daaraan doen? Wat wil men doen om de populatie onder controle te houden?

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

**Minister Hilde Crevits:** Ik zal proberen summier te zijn. Het is een problematiek waarover al heel veel vragen zijn gesteld.

Collega's, in 2008 heeft de Vlaamse Regering twee besluiten goedgekeurd die betrekking hebben op de jacht, waarin onder meer de jacht op ganzen wordt geregeld: het Jachtvoorwaardenbesluit en het Jachtopeningstijdenbesluit.

Die besluiten zijn tot stand gekomen na een uitgebreide consultatieprocedure met de jacht-, natuur- en landbouwsector en we hebben er ook in het parlement een aantal vergaderingen aan gewijd. Ze werden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 13 juni 2008 en staan ook op de website [www.natuurenbos.be](http://www.natuurenbos.be).

De jacht op grauwe ganzen is geopend van 15 augustus tot en met 30 september en op Canadese ganzen van 15 augustus tot en met 31 januari. Daarnaast is er een



bijzondere bejaging mogelijk ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, weide of eigendommen: op grauwe ganzen van 15 juli tot en met 14 augustus en op Canadese ganzen van 1 februari tot en met 28 of 29 februari en van 15 juli tot en met 14 augustus.

Collega's, er bestaat geen totaaloverzicht waarin op een objectieve grondslag de schade bij landbouwers of andere landgebruikers kan worden berekend. Mede met het oog op het objectief toepassen van regels in het nieuwe uitvoeringsbesluit heb ik aan het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) en het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO) van de Vlaamse overheid de opdracht gegeven om een studie uit te voeren naar schade die wordt veroorzaakt door ganzen.

Een eerste studie heeft concreet tot doel te komen tot snelle en betrouwbare meettechnieken die de opbrengstverschillen van gras en landbouwgewassen ten gevolge van de aanwezigheid van winterganzen op een aanvaardbare wijze kunnen schatten. Die studie zou tot een verslag moeten leiden tegen eind september 2009. Een tweede onderzoek richt zich op de schade die wordt veroorzaakt door zomerganzen aan gras en landbouwgewassen. Deze onderzoeksovereenkomsten worden nu onderhandeld met INBO en ILVO.

Collega's, na het vaststellen van de decreetwijziging werd een ontwerpbesluit ontworpen. Deze tekst is voorgelegd aan een aantal bevoegde adviesraden. Op 2 oktober 2008 heb ik in antwoord op een vraag om uitleg van de heer De Meyer een stand van zaken meegedeeld. Deze adviesraden waren relatief kritisch. Het daaropvolgende advies van de Inspectie van Financiën was zeer kritisch. Over een en ander is daarom in september van vorig jaar overleg gepleegd met de Vlaamse minister bevoegd voor Financiën en Begroting. Dat overleg vond plaats op het kabinet van de minister van Financiën, en zowel hij als ik waren daarbij aanwezig.

We hebben daar een aantal afspraken gemaakt, en die hebben geleid tot een grondige bijstelling van het ontwerpbesluit. Er is in grote mate gepoogd om aan de opmerkingen van de Inspectie van Financiën tegemoet te komen. Het ontwerpbesluit werd voor het jaareinde geagendeerd op de Vlaamse Regering. Het is klaar, en er wordt druk overleg over gepleegd op interkabinettenniveau.

Het is absoluut de bedoeling om het dossier nu af te handelen. Het onderzoek is gebeurd en we hebben een nieuw besluit. Het is natuurlijk moeilijk om op voorhand precies in te schatten wat de schade zal zijn. We kunnen dat niet op voorhand begroten, het hangt af van klimatologische omstandigheden. Ik kan onmogelijk zeggen dat we nu 100 dossiers zullen hebben en volgend jaar 200. We weten dat niet, en dat maakt het ook budgettair moeilijk om mee om te gaan. Er is een nieuwe poging ondernomen, en ik hoop dat we zeer spoedig zullen landen.

Mijnheer De Klerck, voor de winterganzen - kleine rietgans, rietgans en kolgans – zitten we met het probleem dat het gaat om soorten die Europeesrechtelijk beschermd zijn. De vraag naar populatiecontrole mag men zelfs niet stellen. Wel kan overwogen worden om over te gaan tot een verjagingsbeleid, maar dat kan maar als er grote, samenhangende gebieden aangeduid worden waarnaar men deze populaties zou verjagen. Als men ze van plaats A naar plaats B verjaagt, creëert men misschien een probleem op plaats B.

Voor de zomerganzen is het anders. Die kan men wel bestrijden. Dat is absoluut mogelijk. De regeling voor jacht en het voorkomen en bestrijden van wildschade, het besluit dat in aantocht is, moet dat toelichten. Dat is de stand van zaken.

Ik hoop dat er niet nog een vraag om uitleg nodig is alvorens ik de blijde boodschap kan brengen, want het is voor mij een prioritair punt om ook hier tot resultaat te komen. Ik denk dat het nu zeer goed in elkaar zit, alleen moeten we nog zien wat de IF en de drie kabinetten zeggen. Maar er zijn nu al twee van de drie kabinetten aanwezig, dat kan dus geen probleem zijn.

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

**De heer Patrick De Klerck:** Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord en voor de steun om zo snel mogelijk die dringende uitvoeringsbesluiten te realiseren. We hebben inderdaad wat gediscussieerd over het Jachtvoorwaardenbesluit en het Openingstijdenbesluit, en dat is maar goed ook. Uiteindelijk zijn we toch geland. Ik vind nu dat er een aantal zaken concreet moeten worden uitgevoerd.

Het is spijtig dat er geen overzicht van de schade is. Ik kaart dat niet alleen aan; de heer De Meyer kaart dat waarschijnlijk al jaren aan. Ik heb in de stukken gezien dat ook anderen via actuele vragen en vragen om uitleg het probleem al hebben gesteld. Ik pleit ervoor om daar effectief werk van te maken. Ik hoor van u, mevrouw de minister, dat eind september de resultaten eindelijk beschikbaar zullen zijn, want we hebben dringend nood aan een nulmeting of aan eerste resultaten daarover. Het is afhankelijk van een aantal factoren, zoals u zegt, maar we moeten toch ergens kunnen beginnen. We hebben dringend nood aan die cijfers. Ik dank u dat die, hoop ik, er tegen eind september zullen zijn.

Het ontwerpbesluit werd opgesteld. Er zijn inderdaad discussies geweest met de IF en ten aanzien van adviezen. Ik hoor u graag zeggen dat het nu rond is. Ik hoop dat er ook in andere fora een draagvlak is om dat effectief te kunnen realiseren.

Wat betreft het onderscheid tussen de winterganzen en zomerganzen, is het waar dat het voor de zomerganzen

simpeler ligt. Bij de winterganzen zitten we met de Europese randvoorwaarden. Is er effectief al gedacht aan een verjagingsbeleid? Men kan zeggen dat er over nagedacht moet worden en in die richting moet worden gekeken, maar wordt dat concreet toegepast? Ik weet dat er in mijn streek een aantal mensen zijn bijeengekomen, zowel mensen van Natuurpunt als jagers, die op bepaalde tijdstippen een verjagingsbeleid voeren. Ik heb echter de indruk dat dat een beetje ad hoc gebeurt, op basis van de goede wil die aanwezig is in bepaalde streken. Kan er geen systematiek komen in het verjagingsbeleid?

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

**De heer Jos De Meyer:** Het is niet omdat de minister van Financiën en zijn diensten de schade en de toekomstige schade niet juist kunnen schatten – want die is inderdaad niet nauwkeurig te schatten omdat ze mede afhankelijk is van klimatologische en andere omstandigheden – dat er geen schade is, en nog veel minder dat die schade niet moet worden vergoed. Ik doe de suggestie aan de heer De Klerck dat hij zijn partijgenoot, de minister van Financiën, er eens over ondervraagt en ik beloof dat ik dan ook naar die commissie kom om hem te ondersteunen zodat we de nodige uitvoeringsbesluiten krijgen waar de betrokkenen die schade lijden, recht op hebben.

**De heer Patrick De Klerck:** Ik zal alle bevoegde ministers daarover ondervragen.

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

**De heer Leo Pieters:** Ik dank de minister voor het antwoord. We zien de uitvoeringsbesluiten tegemoet.

Hoe is de relatie in verband met de Europese bescherming onder andere met Nederland? Het Zwingebied ligt naast Zeeland en het Maasland grenst aan Nederlands Limburg. We kunnen die beesten wel verjagen maar dan gaan we over de landsgrenzen. In welke mate zal er een uniform beleid zijn? Is daar al over gesproken?

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

**Minster Hilde Crevits:** Een verjagingsbeleid in Vlaanderen zelf is niet zo evident. Het is waar, zoals de heer De Klerck zegt, dat men een beetje goodwill nodig heeft maar men heeft vooral plaats nodig. Dat is geen evidente kwestie. We zijn op dit ogenblik volop bezig te proberen om het soortenbeleid in de steigers te zetten en te bekijken wat en hoeveel we waar nodig hebben. Daarbij kijken we ook over de grens. Over de principeaanpak zullen we nu vrijdag in de regering al kunnen praten, maar daarmee zijn we er nog niet. Het is een van de Europese verplichtingen. We moeten dat aanpakken, en we moeten er een akkoord over bereiken. Want als we die Europese verplichting naast ons neerleggen, zitten we nog meer in de problemen. Het zijn boeiende uitdagingen, maar ze zijn niet zo evident.

Er is wel overleg met andere regio's, ook met Nederland. We kunnen echter niet zeggen dat Nederland met open armen klaarstaat en zegt: laat uw vogeltjes maar naar ons vliegen. Daar is misschien wel wat meer plaats. Het is een moeilijk verhaal, waar we met vallen en opstaan onze weg in zoeken.

Wat de IF betreft, hoop ik dat het in orde komt. Dat kunnen we ook overrulen, maar dat moet door de regering gebeuren en dat is een ultiem en allerlaatste redmiddel waar ik maar gebruik van zal maken als het echt nodig is.

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

---

**BIJLAGE**



**Bijlage bij de interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderzoek van de Vlaamse ombudsman inzake de interne werking van de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening**

*Deze bijlage is om redenen van privacy geanonimiseerd.*

Aan de heer Paul Arteel  
Vlaams ombudsman  
Leuvenseweg 86  
1000 Brussel

*uw kenmerk*

*ons kenmerk*  
ir. BB-165-09/938

*Brussel*  
30 januari 2009

Geachte heer,

**Betref:** Onderzoek door de Vlaamse Ombudsdienst van de melding van onregelmatigheden bij de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening.

Hierbij kunnen wij u de goede ontvangst bevestigen van uw schrijven van 12 december 2008, waarbij het samenvattend verslag van in aanhef vermeld onderzoek is gevoegd en waarin u ook een aantal aanbevelingen formuleert.

Het auditcomité van VMW nam op 19 december 2008 kennis van dit document en gaf aan het management opdracht te onderzoeken hoe de aanbevelingen in praktijk kunnen gebracht worden.

De raad van bestuur keurde op 30 januari 2009 de maatregelen goed, die het management voorstelt als reactie op de geformuleerde aanbevelingen.

Volgende initiatieven zijn in dit verband genomen of zijn in voorbereiding :

1. **Aanbeveling VMW-1** : Invoeren procedure voor de registratie van schroot, om te voorkomen dat inkomsten worden afgewend en om de naleving van de milieuwetgeving voor schroot te verzekeren.

Toen [REDACTED] in november 2007 tijdens een overlegvergadering van de boekhoudverantwoordelijken melding maakte van het feit dat in de directie West-Vlaanderen een deel van de opbrengst van een partij schroot rechtstreeks aan de vriendenkring van het personeel werd overgemaakt, is aan de verantwoordelijke provinciaal directeur onmiddellijk opdracht gegeven dit recht te zetten en alles te boeken. Toen naar aanleiding van het I-Force-onderzoek bleek dat dit geen eenmalig gebeuren was, is opdracht gegeven de bestaande procedure voor de afvoer van afvalstoffen o.a. schroot te actualiseren. De afdeling "Winning en Leefmilieu" van de centrale directie heeft dit

**Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening**

Burgerlijke vennootschap die de rechtsvorm van een coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid heeft aangenomen

Centrale directie – Belliardstraat 73 – B-1040 Brussel – tel. 02-238 94 11 – fax 02-230 97 98  
info@vmw.be – www.vmw.be – BTW BE 0224 771 467 – Dexia 091-0114912-93 – RPR Brussel

<i>uw kenmerk</i>	<i>ons kenmerk</i>	<i>blz</i>
	ir. BB-165-09/938	2

uitgewerkt met bijzondere aandacht voor de naleving van de bepalingen op het vlak van de afvalwetgeving, waar de procedures werden verfijnd. Inmiddels is een ontwerp van herziene procedure en van een bijhorende werkinstructie voor ondermeer schrootafvoer beschikbaar. Na validatie door de betrokken diensten zullen deze procedures van toepassing zijn en opgenomen in het gedigitaliseerd procedurehandboek (WEBISO), beschikbaar voor de hiërarchische lijn.

In afwachting van de formele validatie, hebben de provinciale directeurs de opdracht om persoonlijk erop toe te zien dat alle schrootinkomsten in de VMW-boekhouding worden geregistreerd en dat de door de afvalstoffenwet vereiste documenten en inventarissen worden opgesteld en bijgehouden.

Voor eventuele schrootafvoer en –verkoop door aannemers, die werken uitvoeren in opdracht van VMW, zijn thans ook eenduidige bepalingen opgenomen in de lastenboeken. In deze documenten is thans voorzien dat beschikbaar schroot door van de aannemer wordt afgevoerd en voor zijn rekening wordt verkocht. Hij is hierbij ook verantwoordelijk voor de naleving van de afvalwetgeving. In de opmetingsstaten is hiervoor nu een afzonderlijke post voorzien met vermoedelijke hoeveelheden en een door de aannemer te vermelden verkoopprijs. Deze opbrengsten worden in mindering gebracht op de aannemingsprijs.

2. Aanbeveling VMW-2 : Zorgen voor duidelijke gecommuniceerde, geïnventariseerde en gedateerde procedures, zodat alle bevoegde medewerkers, die organisatiebreed kennen en consulteren. De VMW moet zoveel mogelijk gebruik maken van een document – management-systeem om de procedures kenbaar te maken.

De VMW beschikt reeds meerdere jaren over enerzijds een documentatiemanagementsysteem (Open IMS) en anderzijds een gedigitaliseerd procedurehandboek (WEBISO).

In het documentatiesysteem worden alle belangrijke documenten opgenomen (contracten, verslagen van bestuursorganen, gunningsvoorstellen aan en -beslissingen van bestuursorganen, beleidsdocumenten, .....).

In het gedigitaliseerd procedurehandboek (WEBISO) zijn alle procedures en instructies opgenomen voor de bedrijfsprocessen.

Beide systemen zijn digitaal via het VMW- intranet beschikbaar voor de hiërarchische lijn. Bij de opstart van de systemen werden alle beschikbare documenten maximaal opgenomen, zodat er soms overlappingen voorkomen. Systematisch wordt dit nu bijgestuurd en worden de betrokken personeelsleden via opleidingen en equipevergaderingen attent gemaakt op de voor hen belangrijke procedures of documenten.

Voor gunningen wordt in het documentatiesysteem ook gebruik gemaakt van “workflows”, waarbij een vastgelegde goedkeuringsprocedure moet gevolgd worden en van alle documenten in elk stadium een audittrail steeds beschikbaar is.

#### **Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening**

Burgelijke vennootschap die de rechtsvorm van een coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid heeft aangenomen

Centrale directie – Belliardstraat 73 – B-1040 Brussel – tel. 02-238 94 11 – fax 02-230 97 98  
info@vmw.be – www.vmw.be – BTW BE 0224 771 467 – Dexia 091-0114912-93 – RPR Brussel

<i>uw kenmerk</i>	<i>ons kenmerk</i>	<i>blz</i>
	ir. BB-165-09/938	3

Het management besteedt permanente aandacht aan het gebruik en de optimalisering van het OpenIMS en WEBISO.

3. Aanbeveling VMW-3 : Controle op de aanwending van de middelen uit het Vormingsfonds, door facturen op te vragen en de aard van de betoelagde activiteiten en het aantal deelnemers te verifiëren.

Het vormingsfonds van de VMW stelt middelen ter beschikking van de representatieve vakbonden, voor de syndicale vorming van hun leden. Hiervoor is een algemeen kader vastgelegd en worden de modaliteiten contractueel tussen de partijen vastgelegd. Het toezicht vanuit de VMW beperkt zich thans tot het jaarlijks opvragen van het programma en het indienen van tussentijdse verslagen en een jaarlijks eindverslag van de georganiseerde activiteiten, waarbij het aantal deelnemers wordt meegedeeld. Facturen worden niet gecontroleerd.

Het management heeft de aanbevelingen van de Ombudsdienst in verband met het vormingsfonds meegedeeld aan de representatieve vakbonden. Hierover zijn ook reeds verkennende gesprekken gevoerd en uit een eerste reactie van de representatieve vakbonden blijkt dat zij bereid zijn om hun activiteiten meer in detail te verantwoorden (o.a. met voorlegging van facturen), zij het met respect voor de privacy, die geldt in syndicale aangelegenheden.

Deze elementen zullen in de contracten opgenomen worden indien hierover een akkoord tussen partijen is bereikt.

Zoals reeds medegedeeld aan de Ombudsdienst heeft het management de in het I-Force-verslag gerapporteerde vermeende onregelmatigheid bij de organisatie van een activiteit door een representatieve vakbond, onderzocht. Hierbij bleek dat de organisatie wel degelijk op de vermelde datum was georganiseerd door de betrokken vakbond maar dat de datum van de organisatie was verward met de factuurdatum.

4. Aanbeveling VMW-4 : Archivering van gunningsdossiers, om de controleerbaarheid ervan te waarborgen.

Zoals vermeld voert de afdeling "interne audit" van VMW een organisatiebreed onderzoek naar de toepassing van de wetgeving inzake overheidsopdrachten. Op basis hiervan zal het management de geldende procedures aanpassen en bijsturen. Hierbij zal de archivering van alle belangrijke documenten van een gunningsdossier ook aandacht krijgen. Opname in het documentatiesysteem zal verder doorgevoerd worden.

5. Aanbeveling VMW-5 : De verrekening en de opvolging van de autonome investeringskredieten (AIK's) in de globale boekhouding integreren, om de transparantie te verhogen en te voorkomen dat kosten ten laste van derden ten onrechte door de VMW ten laste worden genomen.

**Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening**

Rechtselijke vennootschap die de uitvoering van een coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid heeft aangenomen

Centrale directie – Belliardstrant 73 – B-1040 Brussel – tel. 02-238 94 11 – fax 02-230 97 98  
info@vmw.be – www.vmw.be – BTW BE 0224 771 467 – Dexia 091-0114912-93 – RPR Brussel

Het instrument AIK's is een dynamisch gegeven, waarbij de toepassingsmodaliteiten in overleg met de gemeentelijke vennoten regelmatig worden bijgestuurd en aangepast. Op dit ogenblik wordt op vraag van de raad van bestuur in elk provinciaal bureau, waarin de gemeentelijke vennoten vertegenwoordigd zijn, overleg gepleegd over de aanwendingsmogelijkheden en modaliteiten van de AIK's. Eenmaal dit afgerond zal de raad van bestuur aan de vennoten de nodige voorstellen doen voor een eenvormig basissysteem, rekening houdend evenwel met de gemeentelijke autonomie terzake. Wat de administratie van de AIK's betreft, gebeurt deze voortaan in een nieuwe module "projectadministratie" die toelaat nauwkeurig alle bewegingen te registreren. Aan de provinciale bureau's zullen voortaan ook niet alleen meer de vastleggingen (op basis van ramingen) voorgelegd worden maar ook de afrekeningen. Ook voor de problematiek van de "negatieve" AIK's van een vennoot wordt een oplossing gezocht in de richting van het solidariseren van een deel van de AIK's.

6. Aanbeveling VMW-6 : Het gebruik van beheerstools verplicht stellen.

Sinds een jaar is het gebruik van de projectmodule "Project Administratie" verplicht. Aandacht gaat in deze fase vooral naar de begeleiding en opleiding van de betrokken personeelsleden. Verwacht wordt dat het gebruik van projectadministratie in de loop van 2009 volledig zal kunnen geoptimaliseerd worden.

7. Aanbeveling VMW-7 : Integriteitsbeleid en organisatiebreed sensibiliseren over het belang van interne controle.

In navolging van initiatieven bij de Vlaamse Overheid wordt bij VMW op dit ogenblik een integriteitsbeleid met bijhorende code voorbereid. Dit gebeurt in afspraak met de representatieve vakorganisaties. De afronding hiervan is gepland in 2009. Tevens heeft het auditcomité de externe ondersteuning van de auditdienst verbreed en is gestart met een algemene risicoanalyse teneinde de hiërarchische lijn toe te laten de interne controle van hun bedrijfsprocessen hierop af te stemmen. Voor hun planning en evaluatie is dit ook een bijzonder aandachtspunt in 2009. De raad van bestuur heeft Guberna (Instituut voor Bestuurders), waarvan VMW lid is, ook gevraagd om hen te begeleiden bij een doorlichting van hun werking in het kader van een gestructureerd en efficiënt corporate governancebeleid.

8. Aanbeveling VMW-8 : Schijn van belangenvermenging bij gunningen voorkomen "en een procedure uitwerken om die schijn uit te sluiten.

Zowel op het niveau van het management als op dit van de raad van bestuur is het de bedoeling om dit element op te nemen in de codes vermeld onder het vorige punt.

**Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening**

Burgerlijke vennootschap die de rechten van een coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid heeft aangezien

Centrale directie – Belliardstraat 73 – B-1040 Brussel – tel. 02-238 94 11 – fax 02-230 97 98  
info@vmw.be – www.vmw.be – BTW BE 0224 771 467 – Dexia 091-0114912-93 – RPR Brussel



9. Aanbeveling VMW-9 : Meldingsprocedure uitwerken en gedragscode invoeren voor omgang met marktpartijen.

Hiervoor geldt dezelfde opmerking als voor aanbeveling VMW-8.

10. Aanbeveling VMW-10 : Goede werking auditfunctie, adequate opvolging van meldingen, doeltreffende rapporteringslijnen en correcte implementatie van de auditadviezen.

Het auditcomité en de auditfunctie werd een drietal jaren geleden bij VMW operationeel. De voorbije jaren werden een aantal processen doorgelicht en terzake een leerproces doorlopen.

Nu heeft de raad van bestuur beslist om de auditdienst te versterken en te laten ondersteunen door een in interne audit gespecialiseerd bureau. Na marktconsultatie is hiervoor Ernst & Young aangewezen en deze zijn in november 2008 gestart met in een eerste fase een risicoanalyse van de belangrijkste bedrijfsprocessen op basis waarvan het auditprogramma voor de komende jaren zal vastgesteld worden. De auditdienst krijgt zijn opdrachten van en rapporteert aan het auditcomité, dat op zijn beurt de Raad van Bestuur adviseert . De audit situeert zich dus als een van het management onafhankelijke functie tussen het management en de raad van bestuur , conform de principes van corporate governance. Het inschakelen van de afdeling van Vlaamse Gemeenschap zou op dit vlak deontologisch een probleem kunnen stellen omwille van de niet te vermijden vermenging van de bevoegdheden inzake administratieve controle (Vlaamse regering) en bestuur (raad van bestuur).

Deze aanbevelingen en maatregelen zullen in de toekomst verder opgevolgd worden door de interne audit. Ten gepaste tijde zullen wij u hiervan op de hoogte houden .

Hopend u hiermee van dienst te zijn geweest,

Met de meeste hoogachting,

Namens de heer Luc Asselman  
voorzitter

i.o. ir. B. Breda  
directeur-generaal

Kopie aan de heer Kurt Deketelaere, kabinetschef

**Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening**

Burgerlijk vennootschap die de rechtsvorm van een coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid heeft aangenomen

Centrale directie – Belliardstraat 73 – B-1040 Brussel – tel. 02-238 94 11 – fax 02-230 97 98  
info@vmw.be – www.vmw.be – BTW BE 0224 771 467 – Dexia 091-0114912-93 – RPR Brussel

