

# VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C115 – LEE18**

zittingsjaar 2009-2010

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening  
en Onroerend Erfgoed

van 9 februari 2010

## INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de aanhoudende verontreiniging van Vlaamse waterlopen	
Vraag om uitleg van de heer Chris Janssens tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de vervuiling van de Jeker	3
Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de opvolging van de illegale afvalexport naar ontwikkelingslanden	7
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de mogelijke nefaste invloed van windmolenparken in zee op zeezoogdieren	13
Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over slapende riooldossiers	15
Vraag om uitleg van de heer Hermes Sanctorum tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het voortdurende uitstel van het afvalvervoer van de provincie Vlaams-Brabant over water	18
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het recuperatiesysteem met betrekking tot dampen bij tankstations	22
Vraag om uitleg van de heer Hermes Sanctorum tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de mogelijke vergunning van biomassa centrales die geheel of gedeeltelijk werken op palmolie	26

■

**Voorzitter: de heer Bart Martens**

**Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de aanhoudende verontreiniging van Vlaamse waterlopen**

**Vraag om uitleg van de heer Chris Janssens tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de vervuiling van de Jeker**

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

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Voorzitter, minister, collega's, nadat in december 2009 de Zenne zwaar vervuild werd door het buiten werking stellen van het zuiveringsstation Brussel-Noord, de Dender vervuild werd door een probleem met de waterzuivering in Wallonië, blijkt nu opnieuw een Vlaamse waterloop verontreinigd te zijn, de Jeker, wellicht als gevolg van een probleem in Wallonië.

In de periode van 14 tot 18 januari heeft de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) de waterkwaliteit van de Jeker nauwkeurig gevolgd om de impact van het milieu-incident te evalueren. Het duurde enkele dagen voor de verontreiniging Vlaanderen had verlaten, want de Jeker loopt verschillende keren via Vlaams grondgebied terug naar het Waalse Gewest om dan uit te monden in de Maas. Volgens de VMM was de verontreiniging wellicht afkomstig van Wallonië. Het was echter wel de VMM die de Waalse milieu-inspectie verwittigde waarna het Waalse Gewest de alarmbelprocedure in de Internationale Maascommissie in werking liet treden. Deze Maascommissie, en dus ook de alarmbelprocedure, is tijdens de vorige legislatuur opgericht na een zware verontreiniging van de Maas.

Minister, dit was het zoveelste incident op 1 maand tijd. Veel Vlamingen vragen zich dan ook af hoe vaak we dit nog moeten meemaken. Opnieuw wordt eerst de verontreiniging in Vlaanderen vastgesteld, waarna de Waalse regering een alarmbelprocedure instelt. Dit is de omgekeerde wereld. Wordt er dan wel voldoende controle uitgeoefend op de Waalse waterlopen? Welke rol speelt de milieu-inspectie daar?

De omvang van de verontreiniging in de Jeker en de gevolgen voor de fauna en flora zijn nog niet duidelijk. Het is wel duidelijk dat het strooizout ongetwijfeld ook een negatieve rol speelt in de kwaliteit van de waterlopen.

Minister, op welke manier werd u op de hoogte gebracht van de verontreiniging? Welke afspraken werden er bij het laatste overleg met de andere gewesten gemaakt om verontreiniging van waterlopen tegen te gaan? Is er volgens u voldoende milieu-inspectie in Wallonië, die nauw toekijkt op het naleven van de wetgeving ter zake, of is de milieuwetgeving in Wallonië niet streng genoeg waardoor er opnieuw verontreinigingen, veroorzaakt in Wallonië, worden vastgesteld? Op welke manier wilt u paal en perk stellen aan de reeks van verontreinigingen op onze Vlaamse waterlopen? Bent u bereid om mee naar alternatieven te zoeken voor strooizout, aangezien strooizout ook een zeer negatief effect heeft op dier en natuur? Ik lees dat men in Nederland ook volop alternatieven zoekt. Men spreekt er over pekelzout, maar ik weet ook niet welke impact pekelzout heeft op de natuur. Misschien kunt u daar ook een antwoord op geven?

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

**De heer Chris Janssens:** Minister, voorzitter, ik sluit me aan bij mevrouw Van den Eynde, die de verontreiniging van onze waterlopen in een breder kader heeft geplaatst. Mijn bekommernis betrof vooral de vervuiling van de Jeker.

Op 14 januari werd de vervuiling van de Jeker vastgesteld door een inwoner van Maastricht die witte vlokken op het water had gezien. De VMM heeft op twee meetplaatsen in Tongeren en Riemst waterstalen genomen waaruit bleek dat het zuurstofgehalte onder de kwaliteitsnorm lag en dat de geleidingswaarden sterk gestegen waren.

De Jeker stroomt Vlaanderen binnen vanuit Wallonië, kronkelt nog even over Vlaams en Waals grondgebied om in Maastricht uit te monden in de Maas. De vervuiling was dus mogelijk afkomstig van Wallonië. Minister, u zult wel weten hoe de vork in de steel zat. De VMM heeft intussen de waterkwaliteit nauwkeurig opgevolgd. Volgens de laatste berichten zou de toestand genormaliseerd zijn.

Minister, kunt u een indicatie geven van de ernst en de oorzaak van de verontreiniging? Kunt u bevestigen dat de toestand intussen is genormaliseerd? Welke conclusies kunt u trekken uit de analyseresultaten van de verontreiniging die u intussen ongetwijfeld hebt gekregen en gelezen? Wat was de omvang van de vervuiling? Had die ook gevolgen voor de vispopulatie in de Jeker? Hebt u intussen overleg gehad met uw Waalse collega? Zo ja, wat was de inhoud van het gesprek en welke maatregelen zijn hiervan het resultaat?

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

**Mevrouw Gwenny De Vroe:** Minister, bij de bespreking van 5 januari over de vervuiling van de Zenne en de Dender, hebt u overleg aangekondigd tussen de VMM en het Brussels Instituut voor Milieubeheer om afspraken te maken over de realtime-uitwisseling van meetgegevens. U had ook aangekondigd dat er op 25 januari een vergadering zou doorgaan met uw Waalse en Brusselse collega's. Ik ben zo vrij om even te informeren naar de stand van zaken over die twee vergaderingen.

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

**Minister Joke Schauvliege:** Voorzitter, collega's, dit is inderdaad een beetje voortbouwen op de discussie die we hebben gevoerd naar aanleiding van de incidenten in het waterzuiveringsstation van Brussel.

Ik ben op 14 januari door de VMM op de hoogte gebracht van de vervuiling van de Jeker. Het is juist dat ik op 25 januari een vergadering heb gehad met Brussels minister Huytebroeck en Waals minister Henry. U weet dat er officiële afspraken zijn die vastliggen en die geactualiseerd worden. Ze gelden niet alleen voor Vlaanderen, Wallonië en Brussel, maar ook voor Nederland en ruimer. Daarnaast hebben we met die ministers afspraken gemaakt voor een betere communicatie. Los van de officiële communicatie, zullen de kabinetten, maar ook de ministers elkaar onmiddellijk op de hoogte brengen. Het gaat dus over het nog meer voorkomen en beheren van milieuaangelegenheden en verontreinigingen die gewestoverschrijdend zijn.

Er is ook afgesproken om een gezamenlijke studiedag te organiseren met de drie administraties. Op die studiedag zullen ervaringen worden uitgewisseld en zullen er afspraken worden gemaakt over procedures die kunnen worden verbeterd. Een exacte datum is er nog niet, maar het zal op korte termijn zijn.

Er is ook afgesproken dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest de dagelijkse meetgegevens van de waterkwaliteit van de Zenne na zuivering in het Brusselse zuiveringsstation in realtime overmaakt aan het Vlaamse Gewest. Dat is een zeer goede zaak. Het was ook zo afgesproken in de ambtelijke werkgroep en het is nogmaals bevestigd op 25 januari. Dat zijn dus drie belangrijke afspraken.

Mevrouw Van den Eynde, u vraagt of er in Wallonië wel voldoende controle is. De Waalse milieu-inspectie noch de Waalse milieuwetgeving behoren tot mijn bevoegdheid. Ik kan en mag daar dus geen uitspraken over doen.

U vraagt ook of wij wel voldoende in handen hebben. U kent de VLAREM-wetgeving. Er is het decreet en de uitvoeringsbesluiten over de milieuhandhaving en milieuschade. Wij zijn ervan overtuigd dat de diverse bevoegde milieudiensten en toezichthoudende en controlerende instanties voldoende instrumenten hebben om gepaste preventieve, inperkende en remediërende maatregelen op te leggen of zelf te ondernemen. Het feit dat we snel op de hoogte waren van de vervuiling van de Jeker via onze eigen VMM, bewijst dit.

Er is ook het handhavingsrapport dat de Vlaamse Hoge Raad voor de Milieuhandhaving jaarlijks dient op te maken. Ze zullen de handhavingprocedures en -programma's evalueren en waar nodig aanpassen in functie van milieurisico's.

Om de negatieve effecten van strooizout op het milieu zo minimaal mogelijk te houden, is het in eerste instantie raadzaam om er spaarzaam mee om te gaan. U weet dat. Wij hebben die discussie ook gehad naar aanleiding van de actuele vragen over het sneeuwvrij maken van de wegen. Minister Crevits heeft een overleg gestart om de goede praktijken uit te wisselen en om de lokale besturen bewust te maken van wat goede praktijken zijn.

Maximaal ruimen vooraleer te strooien, is aangewezen. Je moet geen tonnen zout strooien op hardgereden sneeuw, want dat heeft weinig effect. Pekel wordt al gebruikt. Het is een alternatief. Volgens het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) wordt het nu al standaard gebruikt bij het preventieve strooien, wanneer er vriesweer wordt aangekondigd. Pekel is verdund, maar het heeft toch ook effect op het leefmilieu.

We voerden al de discussie met minister Crevits, die bevoegd is voor het onderhoud van de wegen, over het overschakelen op zand, grind of kunstmest. Dat is volgens de diensten van AWV geen optie omdat er heel wat verstoppingen in de afvoerbuizen zijn. Daardoor ontstaan veel problemen in het waterzuiveringsproces. We blijven zoeken naar alternatieven.

Mijnheer Janssens, de door de Vlaamse Milieumaatschappij in de Jeker uitgevoerde veldmetingen en de resultaten van de analyses van de genomen stalen geven aan dat er een sterk verhoogde fysicochemische belasting is opgetreden op de waterloop. Op 18 januari 2010 werden op de Jeker visueel nog kleine vlokjes waargenomen, maar de zuurstofhuishouding had zich op dat ogenblik al volledig hersteld. Op basis van de veldmetingen werd vastgesteld dat zowel de zuurstofconcentratie, de zuurtegraad als het geleidend vermogen voldoen aan de basiskwaliteitsnormen. In Lauw, bij de grensovergang tussen het Waalse en Vlaamse Gewest, voldeden alle onderzochte parameters opnieuw aan de basiskwaliteitsnormen. In Sluizen en Kanne was dat nog niet het geval. Daar waren er overschrijdingen van het biologisch zuurstofverbruik, het chemisch zuurstofverbruik, zwevende stoffen en orthofosfaat. In Kanne overschreed daarenboven ook het Kjeldahlstikstof de norm. Dat is de som van organisch stikstof, ammonium en ammoniak. De verontreinigingsgolf had Vlaanderen toen nog niet volledig verlaten, maar de toestand leek zich te stabiliseren.

Alle beschikbare resultaten van het opvolgmeetprogramma van de Vlaamse Milieumaatschappij staan op de website [www.vmm.be](http://www.vmm.be). Dat is een bijzonder interessante website, die mij sterkt in de overtuiging dat wij de opvolging perfect uitvoeren.

De gevolgen van de verontreiniging op korte termijn zijn zeer beperkt. Er is geen melding gemaakt van vissterfte. Er is ook weinig effect op het actief biologisch leven. Wij hadden in klimatologisch opzicht geluk: het was erg koud, wat de organismen minder kwetsbaar maakt. Er was sowieso al weinig leven in die waterloop.

Wat de eventuele gevolgen op langere termijn zijn, zal biologische monitoring in de lente en de zomer moeten uitwijzen. Wij verwachten dat dit zeer beperkt of zelfs nihil zal zijn.

Mijnheer Janssens, op uw vijfde vraag heb ik geantwoord naar aanleiding van een vraag van mevrouw Van den Eynde. Wij hebben dat overleg gehad en er zijn goede afspraken gemaakt.

Voor uw zesde vraag veroorloof ik mij te verwijzen naar de vragen die op 5 januari 2010 werden gesteld. Toen is zeer uitvoerig ingegaan op de kwaliteit van het binnenstromende oppervlaktewater, hoe dat gemeten wordt, hoe het zit met de internationale stroomgebieden van de Maas en de Schelde, en hoe dat wordt opgevolgd. Ik herhaal dat in het voorjaar de procedure wordt geactualiseerd zodat die opvolging beter en sneller kan gebeuren.

Op 5 januari 2010 werd ook gevraagd of wij niet constant kunnen meten. Dat is technisch onmogelijk omdat je altijd een analyse moet uitvoeren. Je moet altijd in een lab een aantal

biologische proeven uitvoeren. Zaken die wel onmiddellijk te controleren zijn, kan de VMM bij de metingen zelf uitvoeren.

Mevrouw De Vroe, ik heb – denk ik – ook op uw vragen geantwoord.

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

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Minister, u kunt toch moeilijk ontkennen dat onze Vlaamse waterlopen het de laatste maand heel zwaar te verduren hebben gehad. De Zenne, de Dender, de Rupel, de Schelde, de Jeker: er mag wel eens een eind aan komen. Vandaar mijn bezorgdheid en mijn vraag. Dit alles gebeurt door toedoen van ofwel Wallonië ofwel Brussel. De oorzaak lag niet in Vlaanderen. Dat moeten we toch heel duidelijk stellen. Daarom ook mijn vraag: moeten wij ons geen vragen stellen over het milieubeleid in Wallonië en in Brussel? Ik begrijp dat u zegt dat u daar geen uitspraken over mag doen, maar naar aanleiding van al die verontreinigingen op al die belangrijke waterlopen mogen we ons die vraag wel eens stellen.

Werd er nu eigenlijk een verantwoordelijke gevonden voor die verontreiniging? Wat is de oorzaak? En dan de alarmprocedure. De VMM deed een melding bij de Waalse milieu-inspectie. Dat is de omgekeerde wereld. Wallonië moet Vlaanderen op de hoogte brengen van een verontreiniging die gebeurd is op de Jeker. Als het in Wallonië is gebeurd, dan moet Vlaanderen dit niet vaststellen. Wallonië moet ons verwittigen als er problemen zijn. Minister, ik heb het gevoel dat Wallonië deze zaak niet ernstig neemt. Hebt u na dit voorval nog contact gehad met de Waalse minister van Leefmilieu en met de Waalse milieu-inspectie, die verslag heeft uitgebracht over het onderzoek naar de veroorzaker van de verontreiniging? Ik blijf na uw antwoord op mijn honger zitten.

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

**De heer Chris Janssens:** Minister, ik heb op de website van de VMM al eens doorgeklikt naar de opvolging van het milieu-incident in de Jeker. Ik lees daar dat daar vanaf deze maand geen intensieve controles meer zullen gebeuren, dat men opnieuw overschakelt naar de routinematige controle. Wordt u van de resultaten daarvan ook onmiddellijk op de hoogte gebracht? Hoe volgt u dat op?

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

**Minister Joke Schauvliege:** Ik moet een duidelijk onderscheid maken tussen het incident dat zich heeft voorgedaan in Brussel, toen de waterzuivering van bijna heel Brussel was stilgelegd en toen het vervuilde water constant onze richting uitging, en een kort incident in een waterloop. Die incidenten hebben altijd bestaan. Je kunt dat nooit uitsluiten. Wij hebben dat ook in Vlaanderen. Dat is nu in de belangstelling gekomen door het zo frappante incident van de Zenne. Dat was echt heel ernstig. Vandaar ook onze reactie om daartegen in kort geding te reageren. Die korte incidenten lossen normaal zichzelf op. Dat zien we nu ook in de Jeker. Wallonië en nagenoeg alle Europese regio's en landen doen dat op dezelfde manier. Ik heb daar trouwens op de informele Europese Raad voor Leefmilieu met een aantal collega's over gepraat. Dat gebeurt overal op dezelfde manier. Iemand die een vergunning heeft om te lozen, voert zelf de controle uit en moet rapporteren wanneer er iets fout loopt, zodat daarop kan worden ingespeeld.

Er is een incident geweest. Wallonië heeft dat onderzocht. De oorzaak is achterhaald. Een bedrijf had een tijdelijk incident. Het is goed doorgepraat met mijn collega Henry. Die rapportering moet veel efficiënter gebeuren. Die afspraken zijn gemaakt en het moet op die manier opgevolgd worden. Als dat niet zo is, zal dit uiteraard een vervolg krijgen en zullen wij daar krachtig tegen reageren.

Mijnheer Janssens, de VMM rapporteert altijd. Als ze die opvolging en die studies doen, worden wij daarvan altijd op de hoogte gebracht. Ik denk zelfs dat ze altijd op de website worden gepubliceerd.

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

■

**Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de opvolging van de illegale afvalexport naar ontwikkelingslanden**

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

**De heer Dirk Peeters:** Ongeveer een jaar geleden trok mijn voorganger en voormalig parlements lid, Rudi Daems, samen met een ploeg van Terzake naar Ghana. Daar kon hij vaststellen en bewijzen dat er vanuit de Antwerpse haven een hele stroom illegale afvaltrafiek vertrok. Kinderen moeten in Ghana op dumpingsites onze afgedankte elektronica, en dan vooral computers, verwerken in allesbehalve gezonde omstandigheden.

Op 30 april werd als gevolg daarvan kamerbreed een resolutie goedgekeurd over de export van illegale afvalstromen naar ontwikkelingslanden. Vorig jaar bleek nog dat het systeem om via vzw Recupel alles in te zamelen, toch niet sluitend is. Onder meer vanuit de Antwerpse haven vertrokken nog altijd containers met illegaal elektronisch afval naar ontwikkelingslanden. Het feit dat die kinderen dat afval daar in die omstandigheden moesten verwerken, noemden we hier in deze commissie een onaanvaardbare sociale en ecologische dumping.

Enkele maanden nadat de resolutie werd goedgekeurd, is nog maar eens in de praktijk bevestigd hoe nodig die was. De Wereld Douane Organisatie (WDO) bracht in de nasleep ervan en in het kader van de operatie-Demeter tussen maart en mei 2009 het illegale afvaltransport tussen Europa en Azië en Afrika in kaart. Men sprak vrij snel van 30.000 ton illegaal elektronisch afval dat in beslag werd genomen. Vanuit Antwerpen werden veertien illegale ladingen onderschept.

De problematiek is vrij complex omdat er nogal wat niveaus bij betrokken zijn. Ik heb het dan over het Verdrag van Bazel, het OESO-besluit, de EVOA-verordening en de Europese richtlijn over afgedankt elektronisch afval. Het wordt pas echt complex wanneer we de Belgische staatsstructuur mee in kaart brengen: de samenwerking tussen politie, douane en milieudiensten en de samenwerking tussen federale en gewestelijke overheden. Het wordt dus een hele opdracht voor het beleid om alles op elkaar af te stemmen en in goede banen te leiden.

Mensen die actief op het terrein werken, zijn positief. Zij voelen dat er meer aandacht is voor de problematiek en dat er prioriteiten worden gelegd. Zij voelen zich meer ondersteund op het vlak van personele inzet en zijn extra gemotiveerd.

Vrij recent waren er ook andere hoopgevende ontwikkelingen. In Ghana was er in november 2009 een forum. Dat wordt volgende maand herhaald. Er is ook samenwerking tussen Europa en het Ghanese ministerie van Milieu. Er is ook overleg geweest met de procureurs-generaal op het federale niveau. Dat leidt tot een moeras aan wetgeving wanneer het gaat over artikel 44 van de Politiewet. Tot slot was er ook een overleg tussen de gewesten en de federale overheid op het vlak van de samenwerkingsovereenkomst tussen politie en milieu-inspectiediensten. Al deze zaken tonen aan dat er beweging is in het dossier. Dat is echter niet voldoende om te zeggen dat alles is opgelost. Er moet nog heel wat gebeuren voor deze problematiek onder controle is.

Het wordt ook steeds moeilijker voor de milieu-inspectiediensten om toegang te krijgen tot het systeem van Paperless Douane en Accijnzen (PLDA). Dat systeem toont nog kinderziektes en is nog niet operationeel voor de douanediens zelf. Toch is de milieu-inspectie vragende partij om daar toegang toe te krijgen.

Een blijvend knelpunt is ook het onderscheid tussen afvalstoffen en tweedehandstoestellen. We moeten daar dringend duidelijkheid over creëren. Ook Recupel drong afgelopen najaar aan op een intensieve handhaving op dat vlak door de regionale overheid.

Ondanks de verbeteringen bestaat de problematiek nog altijd. Met mijn vraag wil ik nagaan of de Vlaamse overheid zich ingevolge de resolutie van vorig jaar, genoeg gewapend heeft om dit dossier in de goede richting te duwen en een einde te maken aan deze problematiek die nog steeds in omvang toeneemt in Ghana zelf.

Ik heb mijn vragen ingedeeld in vier rubrieken.

Wat de samenwerking tussen de diensten en de verschillende niveaus betreft, zou ik u willen vragen wat u hebt ondernomen om de samenwerking tussen gewestelijke en federale milieu-inspecties en douane en politie te maximaliseren. Werden er stappen ondernomen om te voorzien in het nodige inspectiepersoneel zodat een efficiënte controle mogelijk wordt? Zo ja, welke? Werd de federale overheid gevraagd om de inspectiecapaciteit in de zeehavens te verhogen?

Werd de federale overheid gevraagd om de inspectiecapaciteit in zeehavens te verhogen en meer middelen, werkingskosten en mensen in te zetten bij de douane en de parketten? Zo ja, wat is het resultaat? Wanneer zal de milieu-inspectie doeltreffend gebruik kunnen maken van het PLDA-systeem?

Wat de diensten in de Antwerpse haven betreft, vraag ik me af of de problemen over het betreden van de terminals door mensen van de milieu-inspectie en de douane en de zogenaamde Alfapass, die hun de toegang moet verlenen, opgelost zijn. Men zou die toegang vergemakkelijken. Is dat gebeurd?

Zijn er na eventuele bemiddeling en tussenkomst van de diensten van de havenkapitein bijkomende voorwaarden opgelegd aan de concessiehouders in de Antwerpse haven op het vlak van melden en/of weigeren van verdachte afvalladingen? Heeft de havenkapitein voorzien in voldoende middelen om voertuigen en containers te kunnen uitladen op de havenconcessies, om de inspectie voor douane en leefmilieu te vergemakkelijken? Wordt er initiatief genomen om de havenkapiteindiensten als toezichthouder toe te voegen aan het Handhavingsdecreet?

Wat de opdracht van de OVAM betreft, waren er vroeger lijsten van bedrijven die na screening en opgedane ervaring een speciale opvolging moesten krijgen. Zijn die lijsten er nu opnieuw?

Hoeveel bedrijven die de EVOA-richtlijn niet respecteerden, werden in 2009 effectief geïdentificeerd en bestraft? Bestaat daar een overzicht van?

Werd al gewerkt aan ondersteuningsprogramma's voor de sanering van stortplaatsen in de betrokken ontwikkelingslanden? Dat werd in het vooruitzicht gesteld bij de goedkeuring van de resolutie.

Zijn er al verbeteringen merkbaar bij het toezicht op de inzamelsystemen om verdachte tussenhandel sneller op te sporen en te elimineren? Zo ja, welke?

Wanneer mogen we weer algemene overzichten van de OVAM verwachten van de uitvoer van afval die onder de EVOA-procedure valt? Hoeveel aanvragen voor EVOA-transporten naar niet-OESO-landen werden goedgekeurd en hoeveel werden er afgekeurd?

In welke mate kan de OVAM toezicht houden op de sociale en milieukarakteristieken van de reële bestemming? In welke mate bieden internationale en lokale afvaltraders inzage in de reële bestemming? Er zijn problemen met de voor- en namelding bij aankomst, waarborgstellingen en ladingen die op zee vijf à zes keer van eigenaar veranderen. In het verleden werd altijd gezegd dat dit een moeilijke juridische materie is voor de OVAM. Is er intussen al verbetering zichtbaar?



De Vlaamse Regering heeft aan Europa gevraagd om werk te maken van de uitbouw van een agentschap voor milieu-inspectie.

De Vlaamse Regering heeft ook aan Europa gevraagd om duidelijkheid te scheppen over wat precies afval is en wat precies tweedehandse goederen zijn. Is er een Europese omschrijving voor die producten?

Wat heeft de Vlaamse Regering ondernomen bij de Europese Commissie en het Europees Parlement om de producentaansprakelijkheid te verhogen en om via een brongerichte aanpak het productbeleid op het vlak van minder gevaarlijke stoffen te versterken? Dit is geen Vlaamse bevoegdheid, maar Vlaanderen ging wel aansturen op richtinggevend beleid. Is dat gebeurd?

Heeft de Vlaamse Regering iets ondernomen bij de Europese Commissie en het Europees Parlement om de hiermee verbonden terugnameplicht uit te breiden naar export van tweedehandstoestellen? Zo ja, wat is er dan ondernomen door Vlaanderen?

Plant u over deze problematiek van illegale afvalexport nog speciale initiatieven tijdens het Belgische EU-voorzitterschap in 2010?

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

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Mijnheer Peeters, op de vergadering van de Interministeriële Conferentie Leefmilieu (ICL) van 25 maart 2009 werd beslist om het samenwerkingsakkoord van 1994 betreffende de coördinatie van het beleid inzake invoer, uitvoer en doorvoer van afvalstoffen te actualiseren. De eerste vergadering werd op 19 mei samengeroepen op initiatief van het Vlaamse Gewest, dat ook het secretariaat van de werkgroep verzorgde. Tussen mei en september vonden in totaal zeven vergaderingen plaats, waar alle bevoegde autoriteiten aan deelnamen: de gewesten, douane, politie, openbaar ministerie en justitie. De ontwerpakte die daaruit voortkwam, werd op 14 december vorig jaar principieel goedgekeurd door de vergadering van de ICL.

Het nieuwe samenwerkingsakkoord voorziet in een verbeterde samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de partners, de oprichting van een coördinatieteam voor de uitwerking van richtlijnen voor inspecties, opsporing en vervolging, en een vereenvoudigde financiële regeling voor de ambtenaren die ter beschikking worden gesteld.

De ICL heeft ook de opdracht gegeven om de instemmingsprocedure voor dit samenwerkingsakkoord te starten. Zolang het samenwerkingsakkoord niet formeel is geratificeerd op de gewestelijke en federale niveaus, kunnen de leden van het coördinatieteam niet formeel worden aangeduid. Op informele basis is echter wel al gestart met de implementatie van de afspraken die in het akkoord vervat zitten.

Sinds januari 2010 wordt er op kwartaalbasis overlegd om de meest urgente problemen op het terrein aan te pakken. Er wordt gestart met de stroomlijning van de meldingen door de douane aan de bevoegde autoriteiten, de optimalisering van het risicobeheerssysteem voor afvalexport bij de douane, en de rapportering van controles en vaststellingen aan de Europese Commissie. De afdeling Milieu-inspectie voorziet in elke buitendienst in één personeelslid dat gespecialiseerd is in de controle op grensoverschrijdende afvaltransporten. In Oost- en West-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en Limburg wordt dat personeelslid bijgestaan door een back-up. Het aantal geplande gecoördineerde havencontroles werd in het Milieu-Inspectieprogramma 2010 vastgelegd op twintig.

Nu het Paperless Douane en Accijnzensysteem (PLDA) operationeel begint te worden, verwacht de afdeling Milieu-inspectie meer meldingen van verdachte transporten door de douane. Daarom werd besloten om de capaciteit in de Antwerpse haven te verhogen, zodat de milieu-inspectie beter kan inspelen op die meldingen. Op die manier werd de capaciteit van de milieu-inspectie voor controles op de uitvoer via de Antwerpse haven en alle inspecties en

administratie die daarbij komen kijken, verhoogd met 0,25 voltijdse equivalenten tot 1,65 voltijdse equivalenten.

In het samenwerkingsakkoord werd door de douane toegezegd om haar algemene controlebevoegdheid met betrekking tot de invoer, de uitvoer en de doorvoer over het douanegebied van de Europese Gemeenschap en de haar door de Europese verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA) toegewezen taken op zulke wijze in te vullen, dat de door haar uitgeoefende controles de kans verhogen op het ontdekken van illegale overbrengingen van afvalstoffen.

De afdeling Milieu-inspectie is voorlopig geen vragende partij om inzage te krijgen in het PLDA-systeem. De milieu-inspectie is voorstander van een samenwerking waarbij de eerste selectie en vaststellingen gebeuren door de douane, en waarbij de milieu-inspectie onmiddellijk bijspringt als de douane een verdacht transport meldt. Momenteel wordt er binnen het informele coördinatieteam van het samenwerkingsakkoord enerzijds bekeken welke informatie uit het PLDA-systeem kan worden gehaald, en anderzijds hoe de bevoegde autoriteiten informatie kunnen aanleveren aan de douane om een meer gerichte inspectie mogelijk te maken.

De afdeling Milieu-inspectie heeft de toegang tot de terminals nooit als zeer problematisch beschouwd. Het Handhavingsdecreet voorziet immers in het recht op toegang. Toezichthouders mogen altijd, zonder voorafgaande verwittiging, elke plaats vrij betreden en het benodigde materiaal meenemen. Zij moeten daarbij wel de interne en externe veiligheidsprocedures respecteren. De incidenten die zich in een recent verleden nog voordeden op bepaalde terminals, werden opgelost door te dreigen met een proces-verbaal voor weigering van toezicht.

De afdeling Milieu-inspectie werkt inhoudelijk mee aan het initiatief van de havenkapiteindienst om het reglement voor de Antwerpse haven wat betreft het melden en weigeren van verdachte afvalladingen aan te scherpen. Er wordt gekeken naar duidelijke criteria voor de staat van tweedehandsvoertuigen en voor de inhoud van deze voertuigen.

Op de vergadering van het Project Afvalfraude Antwerpen van 16 december 2009 werd afgesproken dat de havenkapiteindienst het initiatief zou nemen om de problemen met het uitladen van voertuigen en containers op de voorkaai op te lossen. De havenkapiteindiensten vallen onder een specifieke wetgeving, meer bepaald de wet van 5 mei 1936. Naar aanleiding van de gestelde problematiek zal de wettigheid en de opportuniteit om de havenkapiteindiensten als toezichthouder toe te voegen aan het Milieuhandhavingsdecreet, onderzocht worden.

Het opstellen en regelmatig actualiseren van lijsten met bedrijven en afvalstromen die strikter moeten worden opgevolgd, past in de implementatie van het eerder genoemde samenwerkingsakkoord. Die informatie moet in de eerste plaats worden gecompileerd door de bevoegde autoriteiten of milieuadministraties, en voor gebruik worden doorgegeven aan zowel douane als politie. Binnen het informele coördinatieteam wordt momenteel bekeken hoe dat praktisch moet worden georganiseerd en hoe die informatie via het risicobeheersysteem van de douane landelijk kan worden verspreid.

Naar aanleiding van de actualisatie van het doelstellingschema voor het Project Afvalfraude Antwerpen voor de periode 2010-2011, heeft de afdeling Milieu-inspectie voorgesteld om ook hier een formele manier van informatieverspreiding uit te werken voor bedrijven en afvalstromen die meer toezicht behoeven.

De afdeling Milieu-inspectie controleerde in 2009 196 partijen afval van Vlaamse oorsprong die via de zeehavens werden uitgevoerd, tegenover 112 controles in 2008. Daarvan waren er 28 illegaal, of 13 percent. In 2008 was dat 23 percent. De belangrijkste verklaring voor het lagere overtredingspercentage is de terugval in de activiteiten van enkele Belgische exporteurs die in de voorgaande jaren geregeld illegale transporten van elektronisch afval en

teerhoudend kabelafval naar China organiseerden. Die bedrijven waren in 2008 het onderwerp van gerichte acties door de inspectiediensten in de Antwerpse haven.

Het totale aantal vaststellingen van illegale grensoverschrijdende afvaltransporten door de afdeling Milieu-inspectie bedroeg in 2009 39. Daarbij waren 36 verschillende opdrachtgevers betrokken. De milieu-inspectie stelde in 13 gevallen zelf een proces-verbaal op. In 5 gevallen werd het proces-verbaal opgesteld door een andere autoriteit, zoals de politie.

Het Vlaamse Gewest neemt momenteel niet deel aan ondersteuningsprogramma's voor saneringen van stortplaatsen in ontwikkelingslanden. Dergelijke projecten worden best op Europees of zelfs mondiaal niveau aangepakt. Zo neemt de OVAM wel deel aan het Partnership for Action on Computing Equipment (PACE), dat opgericht werd onder het Verdrag van Bazel. PACE heeft als missie de milieuvriendelijke verwerking van afgedankte computerapparatuur op een duurzame manier te stimuleren. Dat gebeurt door het promoten van de dialoog tussen overheden, industrie, ngo's en academici, het zoeken van innovatieve oplossingen die tot concrete en praktische resultaten kunnen leiden in het kader van het verdrag, en het samenwerken met betrokken actoren in het e-wastedossier.

In 2009 werden de afspraken tussen de OVAM, de politie en de milieu-inspectie rond het doorsturen van informatie over mogelijke illegale trafiek van afgedankte elektrische en elektronische apparatuur verbeterd. In uitvoering van het Project Afvalfraude Antwerpen van het parket Antwerpen wordt er ook samengewerkt tussen het parket, de afdeling Milieu-inspectie, de federale inspectie Leefmilieu, de douane en de OVAM, om zo de illegale handel en uitvoer efficiënter aan te pakken.

Op de OVAM-website is sinds eind 2009 opnieuw een overzicht te vinden van alle kennisgevingen die bij de OVAM werden ingediend. De laatste 5 jaar werden 150 kennisgevingen voor de uitvoer van niet-gevaarlijke afvalstoffen naar niet-OESO-landen goedgekeurd door de OVAM. Er werden 26 kennisgevingen voor de uitvoer naar niet-OESO-landen geweigerd. De voornaamste redenen voor de weigeringen zijn het ontbreken van informatie over de ontvanger van de afvalstoffen, het ontbreken van een contract tussen de kennisgever en de ontvanger van de afvalstoffen, het ontbreken van de vereiste handtekening op de kennisgeving en het ontbreken van de toestemming van de autoriteit van het land van bestemming.

Bij de behandeling van een kennisgeving wordt onder andere gecontroleerd of de aangeduide verwerkingsinrichting bestaat en vergund is in het land van bestemming. De OVAM controleert in het kader van de aanvaardingsplicht de activiteiten van de ophalers. De controle bestaat uit een administratieve verificatie of de betrokken bedrijven en hun onderaannemers beschikken over alle vereiste machtigingen: erkenning overbrenger, registratie vervoerder, milieuvergunning, kennisgeving enzovoort. Dit gebeurt, binnen het kader van de milieubeleidsvereenkomst voor het collectief systeem, voordat het beheersorganisme een overeenkomst afsluit op basis van het door de OVAM goedgekeurde lastenboek. Ook bij de jaarlijkse rapportage door het beheersorganisme wordt gecontroleerd of er wordt gewerkt met vergunde verwerkers.

In 2009 heeft de OVAM een ISO-methodiek uitgewerkt om de gerapporteerde gegevens te controleren. Deze methodiek zal worden toegepast door onafhankelijke keuringsinstellingen die voor ISO gecertificeerd zijn. Een gelijkaardige administratieve controle gebeurt eveneens bij de inzameling en verwerking van AEEA binnen het kader van een individueel afvalpreventie- en afvalbeheersplan. Daarnaast doet de OVAM ook controles ter plaatse bij alle vergunde verwerkers in het Vlaamse Gewest binnen het kader van haar toezichtsbevoegdheden op de aanvaardingsplicht.

Tijdens controles op de uitvoer van afval naar niet-OESO-landen in het algemeen stelt de afdeling Milieu-inspectie nog regelmatig vast dat de werkelijke eindbestemming, de effectieve verwerker dus, niet wordt opgegeven op de transportdocumenten. Er wordt dan

geschermd met het commercieel geheim. De milieu-inspectie maakt voor dergelijke overtredingen steeds proces-verbaal op.

De Europese Commissie hecht heel veel belang aan de correcte implementatie van de Europese afvalstoffenregelgeving. Een van haar initiatieven is een onderzoek naar de oprichting van een Europees 'Waste Implementation Agency'. In 2009 heeft de Europese Commissie hierover twee workshops georganiseerd waaraan vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest hebben deelgenomen. Er is hierover nog geen officieel Vlaams standpunt aan de Commissie meegedeeld. De 'correspondents' guidelines' over AEEA geeft het gemeenschappelijke standpunt van alle lidstaten weer over de interpretatie van de Europese verordening, maar is niet wettelijk bindend. In het voorstel tot herziening van de AEEA-richtlijn, dat momenteel wordt besproken door de Europese Raad en het Europees Parlement, wordt dit richtsnoer wel opgenomen in de bijlage van de richtlijn. Het Vlaamse Gewest steunt deze opname in de AEEA-richtlijn. Zo zal het richtsnoer wettelijk van kracht worden en voldoende rechtsgrond bieden.

Naast de herziening van de AEEA-richtlijn loopt momenteel ook de herziening van de Restriction of Hazardous Substances-richtlijn (RoHS), de beperking van gevaarlijke stoffen in elektrische respectievelijk elektronische apparatuur. Het Vlaamse Gewest is voorstander van een uitbreiding van het toepassingsgebied van deze richtlijn, zodat het gebruik van gevaarlijke stoffen wordt verminderd. Wel moet worden opgemerkt dat het hier om productnormering gaat en dus om een federale bevoegdheid.

Op Vlaams niveau moet door de beheersorganismen in het kader van de aanvaardingsplicht overeenkomstig de afgesloten milieubeleidsvereenkomst een beheersplan worden opgesteld. Dit plan bevat ook maatregelen voor preventie met inbegrip van ecodesign, gericht op het minimaliseren van de milieu-impact, en initiatieven ter bevordering van de kwantitatieve en kwalitatieve preventie en producthergebruik. Een gelijkaardige stimulans voor preventie zit ook in de afvalpreventie- en afvalbeheersplannen van de bedrijven die op individuele basis aan de verplichtingen van de aanvaardingsplicht op AEEA voldoen.

De OVAM is recent een onderzoek gestart met de bedoeling hergebruikscriteria voor AEEA op te stellen. Er wordt gezocht naar objectieve en praktisch toepasbare milieucriteria die toelaten om te bepalen of het zinvol is om een afgedankt elektrisch en elektronisch toestel nog als tweedehands te hergebruiken. De criteria zullen toegepast worden bij tweedehandswinkels en kringloopcentra, en bij de uitvoer van AEEA om een snelle controle te doen op tweedehandstoestellen.

De Europese Commissie heeft aangegeven veel belang te hechten aan de correcte naleving van de verordening. Het is in eerste instantie aan de Commissie om hiervoor initiatieven te starten. Het is afwachten of dit tijdens het Belgische voorzitterschap zal gebeuren. In het kader van het EU-voorzitterschap zal België een grootschalig controleproject organiseren gericht op grensoverschrijdende afvaltransporten, waarbij vooral zal worden onderzocht hoe de controles door de politiediensten kunnen worden verbeterd. De afdeling Milieu-inspectie en de OVAM bieden inhoudelijke ondersteuning bij de opmaak van de achtergrond-documenten en technische ondersteuning tijdens de controleacties.

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

**De heer Dirk Peeters:** Minister, bedankt voor uw antwoord. Het waren veel vragen. Ik had er werk van gemaakt om ze nog eens op te lijsten.

Het is een verhaal waarin we perspectief en oplossingen zien en waaraan wordt gewerkt. Ik stel vast dat op het federale, het politionele en het Europese vlak grenzen worden verlegd. Ik vind alleen de inzet van het Vlaams beleidsniveau wat zwak als het gaat over de inzet op het terrein.

U hebt een overzicht gegeven van het aantal controles. Het zijn er niet zoveel, maar toch blijkt er een groot aantal overtreders te zijn. De pakkans verhoogt blijkbaar wanneer men de controles doet.

Vlaanderen is ook en vooral bevoegd voor uitvoer in de havens. Dat is een belangrijke verantwoordelijkheid. Mijn vraag is of we niet meer kunnen inzetten op de effectieve controles. Ik ken in de haven van Antwerpen mensen die actief betrokken zijn. Als ze op een bepaalde kaai hun werk doen, dan is het afval wel weg, maar het verschuift naar een andere kaai of een andere haven. Het zou nog al eens verschuiven – zo wordt mij gezegd – tussen Hamburg en Le Havre. Ik denk dat Vlaanderen meer moet overleggen met de andere havens.

Ik ben ook blij wanneer er wordt gewerkt aan het onderscheid tussen afval en tweedehands. Het is hier ook al tijdens vorige besprekingen gezegd dat van de afgedankte elektronische apparaten afkomstig van de professionele sector, er nog geen 5 percent wordt gerecupereerd. Het zijn net die toestellen die nog een commerciële waarde hebben die in het tweedehands-circuit worden gebracht, maar die verdwijnen – en zeker niet in de Recupel-statistieken terecht komen – en wel eens op boten terecht kunnen komen. Het lijkt me belangrijk dat er voor die afvalsoorten en de professionele sector extra aandacht komt om dit beter te kunnen opvolgen.

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

**Minister Joke Schauvliege:** U vraagt of er niet te weinig controles zijn. Het klopt dat er meer controles moeten gebeuren. Er is nu al een inhaalbeweging, daarom is er ook meer personeel ingezet voor een aantal probleemgevallen. Het kan dus enkel in stijgende lijn gaan.

Het zal wellicht zo zijn dat er een verschuiving is binnen Europa. Daarom is een Europese aanpak ook heel belangrijk. We kunnen moeilijk in Hamburg controles gaan doen. Het moet op Europees niveau eens grondig worden besproken. Het engagement is er wel en de bezorgdheid is doorgedrongen tot de Europese Raad en de Europese Commissie. Het is iets om onder de aandacht te brengen als wij Europees voorzitter zijn. Materialenbeheer is een van onze prioriteiten tijdens het Europees voorzitterschap. Dit zou daar perfect in kunnen passen.

U zegt dat er door de professionele sector maar 5 percent wordt gerecupereerd. Er is natuurlijk een onderscheid tussen afval en gerecupereerd materiaal. Er wordt ook wettelijk een duidelijk onderscheid tussen gemaakt.

Ik heb in mijn antwoord gezegd dat bijsturing mogelijk is en dat de OVAM op dat vlak zeer goed werk levert en goed opvolgt.

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

■

#### **Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de mogelijke nefaste invloed van windmolenparken in zee op zeezoogdieren**

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

**De heer Pieter Huybrechts:** Minister, voorzitter, collega's, windmolenparken in zee zouden nefast kunnen zijn voor zeezoogdieren zoals dolfijnen en bruinvissen. De door de windmolenparken veroorzaakte geluidsgolven onder de zeespiegel zouden een zeer negatieve invloed uitoefenen op zeezoogdieren, met mogelijke tijdelijke doofheid, bloedingen in hun organen en stikstofbellen in de bloedvaten tot gevolg. Ook het richtingsgevoel zou ernstig worden verstoord. Een Deense studie kwam tot de conclusie dat bruinvissen 2 jaar na de bouw van windmolenparken in zee nog steeds ver uit de buurt van deze windmolens blijven.

Minister, hebt u weet van een mogelijke nefaste invloed van de door windmolenparken op zee veroorzaakte geluidsgolven onder de zeespiegel op zeezoogdieren? Werd er in Vlaanderen reeds een onderzoek uitgevoerd of windmolenparken op zee het leven van zeezoogdieren mogelijk verstoren? En zo ja, wat is hiervan het resultaat? Zo neen, gaat u eventueel een dergelijk onderzoek opstarten? Anders denk ik dat Global Action in the Interest of Animals (GAIA) of andere dierenrechtenactivisten vroeg of laat wel eens aan uw deur zouden kunnen staan.

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

**Minister Joke Schauvliege:** Voorzitter, collega's, de heer Huybrechts haalt een problematiek aan die bekend is. Dat is dan ook de reden waarom ik een onderzoek heb bevolen en waarom we de toestand van de windmolenparken in zee van nabij blijven opvolgen.

Zowel in België als in andere landen werd de laatste jaren wetenschappelijk onderzoek verricht over het door u aangehaalde probleem. Er werd onder meer onderzoek verricht naar het mogelijke effect van windturbines op mariene fauna, gaande van epifauna – dieren die op een harde ondergrond leven – tot vissen en zeezoogdieren. Hierbij werd niet alleen gekeken naar de mogelijke impact van geluidsgolven, maar eveneens naar wijzigingen in het substraat en de verdichting van de bodem en het effect op de mariene biota en stroompatronen.

Het Instituut voor Natuur en Bosonderzoek voerde als wetenschappelijke instelling van de Vlaamse overheid in 2008 een studie uit naar de effecten van windturbines op vogels en vleermuizen in Vlaanderen in het algemeen. Er bestaan zeer weinig wetenschappelijke studies over de effecten van offshore windparken op zeezoogdieren. Zeker over effecten op de bruinvis – het enige zeezoogdier dat in relevante aantallen voorkomt in het Belgische deel van de Noordzee – is het aantal studies eerder summier. In twee Deense windparken, te weten Horns Rev en Nysted, is uitgebreid onderzoek verricht naar de effecten van windparken op zeezoogdieren, met name op de bruinvis.

Voor de beoordeling van de effecten van windmolenparken op zeezoogdieren moet een onderscheid worden gemaakt tussen de constructiefase en de operationele fase. Tijdens de constructiefase en vooral tijdens het heien van de pylonen van het Horns Rev-windpark, werd een sterke impact vastgesteld op het gedrag en de verspreiding van bruinvissen. Wanneer het heien begon, verlieten de bruinvissen het gebied. Echter enkele uren na het beëindigen van de heiwerkzaamheden keerden de eerste individuen alweer terug. Niettemin werden tijdens de bouwwerkzaamheden tot op 15 kilometer afstand verminderde aantallen bruinvissen vastgesteld. Die afstand werd bevestigd door akoestische waarnemingen. In de pre-constructiefase werden bruinvissen meestal rustig zwemmend aangetroffen, wat wijst op foerageeractiviteit. De dieren die tijdens het heien in het windparkgebied werden aangetroffen, vluchtten altijd weg van de activiteiten.

Wat betreft de effecten van operationele offshore windparken op de verspreiding van zeezoogdieren bestaan tot op heden weinig studies. Twee studies zijn vooral relevant en die laten gedeeltelijk tegengestelde resultaten zien. Beide studies behandelen de effecten op korte termijn, tot enkele jaren na de aanleg. Er is tot op heden geen enkele studie die de effecten op lange termijn heeft onderzocht.

Tijdens de operationele fase zijn er drie potentiële effecten relevant voor de bruinvis: verandering van habitat, zowel in positieve als in negatieve zin; verstoring door onderwatertrillingen die worden veroorzaakt door de turbines; verstoring door onderhoudswerken. Ten aanzien van deze factoren kan op grond van de Deense onderzoeken waarnaar ik al verwees en deels vertaald naar de situatie aan de Belgische kust gesteld worden dat het verlies aan habitat als gevolg van de aanwezigheid van pylonen verwaarloosbaar is; dat verstoring door geluid waarschijnlijk beperkt blijft tot de directe omgeving van de pylonen; dat de overige verstoring kortdurend en verwaarloosbaar is.

In het Deense windpark Horns Rev is uitgebreid onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van zeezoogdieren voor en na de bouw van de windparken, zowel door middel van visuele observaties als met behulp van zogenaamde T-POD's. Dit zijn akoestische dataloggers die de geluiden die door deze vissen worden geproduceerd, registreren. Zowel voor als na de bouw van het windpark werden substantiële aantallen zeezoogdieren vastgesteld in het windparkgebied. Er werd geconcludeerd dat de aanwezigheid van het windpark geen effect had op de verspreiding en het gedrag van de bruinvis. In het andere Deense park, Nysted, werd wel een significante afname van het aantal bruinvissen vastgesteld. Maar ook in het referentiegebied buiten het park was er een sterke afname. Omdat de afname in het referentiegebied significant kleiner was dan in het windpark concluderen de onderzoekers dat in het Nysted-windpark kort na de bouw een negatief effect meetbaar was. Nochtans vertoonden de bruinvissen die nog wel in het park aanwezig waren, geen gedragsveranderingen. 2 jaar na de constructie waren er lichte indicaties van herstel.

Hieruit kan worden geconcludeerd dat tijdens de constructiefase zeer negatieve effecten kunnen optreden tot op enkele kilometers afstand van de werken. De grootschaligheid van de werken zal dus mee de impact op de bruinvispopulatie bepalen. Ook in de operationele fase kunnen negatieve effecten optreden. Die blijven echter beperkt tot de directe omgeving van het park, en waarschijnlijk zijn ze tijdelijk. De veldonderzoeken en modelmatige studies die tot nu toe werden uitgevoerd, geven geen directe aanleiding tot bezorgdheid over sterk negatieve effecten op kleinere tandwalvissen zoals de bruinvis. Er moet worden opgemerkt dat de onderzoeken waarnaar ik verwees, betrekking hebben op de eerste generatie windturbines en dat er dus nog geen resultaten beschikbaar zijn die de effecten behandelen van de grotere turbines, zoals die ook in het Belgische deel van de Noordzee worden gebruikt.

In België verricht de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM) van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (KBIN) onderzoek naar de effecten van offshore windparken op zeezoogdieren, met name de bruinvis. Er zijn tot op heden nog geen resultaten gepubliceerd over mogelijk effecten. Wel werd in een eerste rapportage het volgende gesteld: "Het onderzoek van onderwatergeluid tijdens de constructiewerken op de Thorntonbank toonde aan dat de geluidsniveaus gelijkaardig waren aan het geluidsniveau veroorzaakt door scheepvaart. Terwijl het mogelijk was dat bruinvissen de constructiesite vermeden, zoals ze gewoonlijk ook gemotoriseerde schepen vermijden, was dit geluid – gezien het niveau en de beperkte duur – geen reden tot bezorgdheid." Het onderzoek wordt voortgezet en verbeterd. Zo zullen de T-POD's voor de akoestische registratie worden ingezet en zullen er meer tellingen plaatsvinden om een betere inschatting te kunnen maken van de spatiale en temporele verspreiding van de bruinvissen in de Belgische wateren. Naast de bruinvis zal ook worden gekeken naar mogelijke effecten op de witsnuitdolfijn, die ook voor onze kust voorkomt.

In Vlaanderen is dus tot nog toe niet onderzocht of windmolenparken het leven van zeezoogdieren verstoren. Maar daar wordt aan gewerkt.

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

**De heer Pieter Huybrechts:** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan alleen maar hopen dat u de studies, die blijkbaar zullen worden voortgezet, nauwkeurig zult opvolgen.

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

■

**Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over slapende riooldossiers**

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

**De heer Jan Verfaillie:** Minister, u weet net zo goed als ik dat subsidiedossiers voor gemeentelijke rioleringen zeer belangrijk zijn. Als de lokale bestuurders geen subsidies zouden krijgen – en die kunnen oplopen tot 100 procent –, zouden zij niet in staat zijn om een aantal rioleringsprojecten uit te voeren. Vorige week stond in een krant nog te lezen dat een aantal rioleringen beschadigd zouden zijn en dat er waterinfiltratie of insijpeling zou zijn. Minister, u hebt, zoals uw CD&V-voorgangers op dit departement, belangrijke beslissingen genomen om de budgetten te verhogen en om vlot en efficiënt te kunnen investeren in rioleringen.

Maar wat blijkt? Om allerlei redenen zijn verscheidene dossiers geblokkeerd, ondanks het feit dat de budgetten vastgelegd zijn. Dat is nu een probleem. Voor alle Vlaamse gemeenten samen zou het gaan om een driehonderdtal dossiers. Als ik goed kan rekenen en tellen, is dat ongeveer één dossier per gemeente. De VVSG heeft geprobeerd om een zicht te krijgen op de belangrijkste oorzaken van deze vertragingen door een individuele bevraging van de gemeenten.

Zo maken alle gemeenten onder meer de algemene opmerking dat in het huidige subsidie-systeem de subsidiebudgetten niet kunnen worden ingepland. Het is dus hoogst onzeker voor een gemeente wanneer een project op het definitieve subsidieprogramma zal komen. Alle gemeenten vragen grotere zekerheid over het verkrijgen van subsidies. Als het tegenzit, worden verschillende projecten van een gemeente jarenlang niet opgenomen en daarna plots binnen korte tijd. Als de gemeenten financieel niet meer kunnen volgen omdat alle projecten samenkomen, zorgt dit nog eens voor extra vertragingen. Zo kan het ook voorvallen dat de gemeente al niet-gesubsidieerde dossiers heeft lopen, die niet te combineren zijn met gesubsidieerde dossiers die plots starten. Dit is nogal ingewikkeld, maar ik zal het onmiddellijk in mensentaal uitleggen.

De gemeenten hebben volgens de bevraging ook moeilijkheden met de eventuele planning van de projecten van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Minister, dit valt niet onder uw bevoegdheid, maar onder de bevoegdheid van minister Crevits. Voor een gemeente kan al dan niet aanbesteden een verschil maken van miljoenen euro. Bovendien valt dit zeer moeilijk te communiceren naar de inwoners.

Bij de aanvraag tot voorontwerp vragen de gemeenten dat er meer maatwerk mogelijk wordt bij de visievorming over de grootte van het project. Kleinere gemeenten kunnen de visie van de Vlaamse overheid over de grootte van de projecten soms niet volgen, terwijl financieel meer draagkrachtige gemeenten soms graag grotere projecten zouden uitvoeren dan toegelaten is in het kader van de subsidieverlening. Een verschuiving van het subsidiesysteem van een zuiver projectmatige subsidiëring naar een medefinanciering op basis van enveloppen en gekoppeld aan doelstellingen zou een remedie kunnen zijn.

Minister, de programmering wordt voor een deel opgemaakt door de VMM in samenspraak met de lokale besturen. Maar dat wordt dan niet aanvaard omdat dat noch voor de VMM noch voor Aquafin prioritair is. Dat wordt achteruitgeschoven en dan weer vooruitgeschoven. Er zijn gecombineerde projecten met AWV, VMM en Aquafin, en soms met de Vlaamse Landmaatschappij. De gemeenten moeten volgen.

Ik ben nu bijna 12 jaar burgemeester. Wij gaan dit najaar een rioleringsdossier uitvoeren dat werd beslist in het eerste jaar dat ik burgemeester was. Het heeft zolang geduurd omdat wij met het Vlaamse Gewest, met AWV, VMM en Aquafin rond de tafel moesten zitten. Ook de Vlaamse Landmaatschappij was betrokken partij in de subsidiëring. Om alles eindelijk in een goed kader te laten samenvallen, waarbij elk bestuur op hetzelfde moment dezelfde prioriteiten heeft en dezelfde budgetten vastlegt, moet je al veel geluk hebben. Dat hoor ik ook met betrekking tot andere dossiers in andere gemeenten en ook in mijn eigen gemeente, die soms jaren worden verdaagd omdat de ene budgettering niet volgt op de andere, met alle problemen van dien. Uiteindelijk worden alle projecten wel gerealiseerd, maar volgens de



VVSG zou er sprake zijn van driehonderd geprogrammeerde en gebudgetteerde dossiers waarvan de budgetten om de een of andere reden geblokkeerd zijn.

Minister, bent u op de hoogte van deze problematiek? Ziet u een mogelijkheid om een oplossing te creëren opdat de gemeenten zekerheid zouden krijgen over de verkregen subsidies? Hoe staat u ten opzichte van medefinanciering op basis van enveloppen en gekoppeld aan doelstellingen? Wat is momenteel het totaalbedrag van alle slapende rioleringsdossiers?

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

**Minister Joke Schauvliege:** Mijnheer Verfaillie, uiteraard ben ik op de hoogte van de problematiek van de slapende dossiers in het kader van het subsidiebesluit. Het actieplan met betrekking tot de reactivering van de slapende dossiers is trouwens door mijn administratie, de VMM, in overleg met mijn kabinet opgestart. De bedoeling is dat de beschikbare uitbetalingskredieten maximaal zouden worden benut.

In tegenstelling tot wat u in de inleiding van uw vraag stelt, is hier niet het ter beschikking stellen van het budget het probleem. Dat is er, maar het wordt niet aangewend.

In samenspraak met het vorige kabinet werd hier trouwens al uitvoerig over gecommuniceerd. Hierbij verwijs ik onder andere naar de VLARIO-dag van 2009, waar gefocust werd op de blokkering van deze dossiers en het belang, zowel voor de VMM als voor de rioolbeheerders, van het zo spoedig mogelijk benutten van de voor deze projecten voorziene kredieten. Ook heeft de VMM al verscheidene contacten gehad met de VVSG om zo veel mogelijk van deze dossiers weer op de sporen te zetten.

Met de vraag om meer zekerheid te bieden met betrekking tot de timing van de rioleringswerken zal rekening worden gehouden in het kader van de opmaak van het gebiedsdekkende uitvoeringsplan (GUP). Het is nu net de bedoeling dat daar een duidelijke timing aan wordt gekoppeld. In elk geval wordt nu al maximaal, in de mate van het mogelijke, rekening gehouden met de financiële mogelijkheden van de aanvrager, aangezien regelmatig via het bilateraal overleg tussen de VMM en rioolbeheerders gepolst wordt naar prioriteiten binnen de gemeente respectievelijk de rioolbeheerder. Alvorens een aanvraag opgenomen wordt op een definitief programma, wordt ook nagezien of dit haalbaar is voor de aanvrager. Zodra een project is opgenomen op een definitief programma, zijn er meerdere mogelijkheden om de timing van uitvoering naar voren of naar achteren te schuiven. Hierbij verwijs ik naar de mogelijkheid tot uitstel van de indiening van de eindafrekening en het as-buultplan, alsook de mogelijkheid tot versnelde aanbesteding door afwijking van artikel 20 van het subsidiebesluit.

Met betrekking tot uw voorstel tot enveloppenfinanciering, hier vorige week ook door de voorzitter gesuggereerd, moet erop worden gewezen dat een aantal randvoorwaarden moeten worden gerespecteerd. Financiering onder de vorm van een investeringsfonds is, gelet op de ervaringen uit het verleden, uitgesloten. Vroeger maakte dat deel uit van het Gemeentefonds. We merken dat het bedrag dat aan een gemeente werd gegeven om rioleringswerken uit te voeren, vaak voor iets anders werd gebruikt. Wij willen vermijden dat dit weer opgaat in een algemene pot en dat het niet wordt aangewend voor het uitvoeren van rioleringswerken.

Daarnaast dient in elk geval een kwaliteitsbewaking van de voorliggende projecten gewaarborgd te blijven, zeker met betrekking tot de toetsing aan de code van goede praktijk en de VLAREM-wetgeving. Voor deze centrale aansturing blijft de ambtelijke commissie, met vertegenwoordigers van de VMM, Aquafin en de provincie, het aangewezen orgaan.

Ten slotte dient duidelijk te zijn dat, onder welke vorm van financiering dan ook, het uitgesloten is dat alle investerings- en optimalisatieprojecten voor gemeentelijke rioleringswerken van een vorm van gewestelijke subsidiëring zouden kunnen genieten. In het verleden heeft de Vlaamse Regering het voor de gemeenten mogelijk gemaakt ook andere financierings-

bronnen, zoals de inning van de gemeentelijke saneringsbijdrage, aan te spreken om hun infrastructuur uit te bouwen. Dat was de bedoeling en het zal in de toekomst ook de bedoeling zijn dat dit effectief daarvoor wordt aangewend.

De slapende dossiers zijn te vatten in de volgende categorieën: dossiers waarvoor binnen een redelijke termijn na kennisgeving van de vastlegging van subsidie nog geen betalingsaanvraag werd ingediend; dossiers waarvoor een betalingsaanvraag lopende is die niet kon worden afgehandeld doordat al gedurende langere tijd niet geantwoord werd op een vraag naar verduidelijking of doordat er documenten ontbreken; dossiers met uitbetaald voorschot waarvoor binnen het jaar nog geen saldoaanvraag is ingediend.

Momenteel, volgens de stand van zaken op 4 februari 2010, staat er een bedrag van ongeveer 180 miljoen euro aan vastgelegde subsidies open. Daarbij moet wel vermeld worden dat dit een maximaal bedrag is, aangezien voor verscheidene dossiers door een gewijzigde btw-situatie, exclusief btw zal moeten worden uitbetaald hoewel de initiële vastlegging inclusief btw gebeurde. Ook omwille van diverse andere redenen zoals lagere aanbestedingsprijzen, kan het bedrag nog verlaagd worden.

Wij volgen dit probleem verder op. Er moet een oplossing gevonden worden. Het overleg zal zo veel mogelijk met de betrokkenen zelf en met de VVSG gebeuren

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

**De heer Jan Verfaillie:** Minister, ik dank u voor uw antwoord.

U hebt het over het Gemeentefonds. Vroeger was dat gedeeltelijk een investeringsfonds. Het was niet noodzakelijk om dat investeringsfonds te gebruiken voor rioleringswerken. Men kon het ook gebruiken voor gebouwen en andere vastgoedprojecten, zolang het maar werd gebruikt voor investeringen. Voor rioleringswerken kon men ook via de Vlaamse Milieu-maatschappij subsidies krijgen.

180 miljoen euro is een gigantisch bedrag. Hoogstwaarschijnlijk zult u voor een bepaald bedrag aanvragen tot uitbetaling krijgen. Ik kan me echter voorstellen dat u voor een groot deel van dat bedrag nooit betalingsaanvragen zult ontvangen. Dat betekent dus dat die middelen kunnen worden gebruikt om andere projecten versneld uit te voeren. Doordat die middelen zijn vastgelegd, zijn zij echter geblokkeerd. Zij blijven staan op de rekening van het Vlaamse Gewest, om het nogal simpel uit te leggen. Het hoofdbedrag kan niet worden gebruikt om te investeren voor datgene waarvoor het eigenlijk is bedoeld. Ik heb het dan bijvoorbeeld over gescheiden rioleringen, wat kan bijdragen tot een beter milieu in Vlaanderen.

Minister, kunnen die middelen waarvan wordt verwacht dat ze nooit zullen worden opgevraagd, gedeblokkeerd worden en gebruikt worden voor andere dossiers?

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

**Minister Joke Schauvliege:** Het gaat inderdaad om een serieus bedrag waarvan een deel wellicht niet zal worden geïnd. Daarom heb ik de VMM opgedragen om te bekijken of daar geen bedrag of percentage op gekleefd kan worden. Het moet mogelijk zijn een lijn te trekken wanneer dit over een aantal jaren wordt bekeken. Op die manier kunnen misschien middelen worden losgemaakt. Het is wel moeilijk om daar nu een bedrag of percentage op te kleven.

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

■

**Vraag om uitleg van de heer Hermes Sanctorum tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het voortdurende uitstel van het afvalvervoer van de provincie Vlaams-Brabant over water**

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

**De heer Hermes Sanctorum:** Minister, de provincie Vlaams-Brabant is al enkele jaren bezig met de organisatie van het afvaltransport over water. Dat is een heel positief initiatief dat echter veel tijd in beslag neemt.

Ik heb hier het persbericht van 7 juni 2007 bij me van de bevoegde gedeputeerde, de heer Olbrechts met als titel ‘Primeur voor Vlaanderen. 140.000 ton afvalvervoer over het water’. Er staat ook dat de meerkost van 12 euro per ton werd weggewerkt. Het gaat over een meerkost van het vervoer over water ten opzichte van het wegtransport. De meerkost zou opgelost zijn door de toenmalige minister van Leefmilieu, Kris Peeters. Vandaar dat provincieraadslid Leen Van Aken in de provincieraad de vraag stelde aan de gedeputeerde hoe het nu eigenlijk staat met dat afvaltransport over water.

Het volgende persbericht van de gedeputeerde was een stuk bescheidener, met als titel ‘De provincie ijvert voor transport afval via water’. Er staan ook nog twee bijkomende interessante zaken in. Er staat onder meer dat de meerkost nog altijd 18 euro per ton bedraagt. Er staat ook: “We zullen bij de Vlaamse en Europese overheden gaan aankloppen voor bijkomende subsidiëringen.”

Nogmaals, het is positief dat de gedeputeerde bezig is met afvaltransport over water. Er moet echter ook iets in de feiten gebeuren.

Minister, onderneemt u of de minister van Mobiliteit algemene maatregelen om het prijsverschil tussen water- en wegtransport van afval weg te werken? Hebt u een verklaring voor de toch wel sterke verhoging van 12 naar 18 euro per ton in 2,5 jaar? Bent u bereid om in te gaan op de vraag van de gedeputeerde om de kosten van dat transport te drukken? Hebt u er gezien de grote gewestelijke afhankelijkheid een idee van wanneer het afvaltransport van Vlaams-Brabant over water kan worden opgestart?

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

**Mevrouw Karin Brouwers:** Dit is een interessante vraag. Ik probeerde de heer Olbrechts op een andere manier bij te springen door contacten te leggen met het kabinet van minister Crevits. Misschien zijn er nog mogelijkheden via de OVAM. Voor zover ik heb begrepen, heeft de OVAM echter al haar duit in het zakje gedaan. Ik weet niet of daar nog mogelijkheden zijn.

Het probleem situeert zich ook bij het Zeekanaal, dat bepaalde prijzen hanteert. Ik heb daar expliciet naar verwezen in mijn vraag over de kilometerheffing. Afvaltransport of ander transport over het water blijkt nog altijd veel duurder dan over de weg. De vraag is hoe we dit oplossen. De bijkomende 18 euro per ton kunnen onmogelijk zomaar gecompenseerd worden, zo bleek uit mijn eerste contacten met het kabinet. Ik stelde een pilootproject voor, maar de vraag is dan wat er zal gebeuren met de daaropvolgende projecten. Een pilootproject is bedoeld om nadien uitgerold te kunnen worden over onze waterwegen. Men zoekt volop naar een manier om dat bedrag te verminderen.

De gedeputeerde heeft intussen een afspraak gevraagd op het kabinet van de minister van Openbare Werken en Mobiliteit. We wachten af wat daaruit zal blijken. We denken eveneens in de richting van Europa. Misschien zijn er nog Europese subsidies mogelijk. Misschien is er nog een bereidheid bij intercommunales, gemeenten, eventueel Indaver. Men onderzoekt elk spoor om die 18 euro naar beneden te krijgen. Zodra dat is gebeurd, kan men nog nagaan of Vlaanderen ergens nog geld vindt.

Ik vrees echter dat dit een serieus probleem is. Ik heb geprobeerd contacten te leggen met het kabinet-Crevits. Ik wist niet goed dat ik daarvoor bij de minister van Leefmilieu moest zijn omdat ik ervan uitging dat de OVAM haar deel al had gedaan. Ik ben benieuwd naar uw antwoord. Ik hoop dat er nog andere konijnen uit de hoed van een of andere minister kunnen worden getoverd. Het zou jammer zijn indien dit niet zou kunnen. De oorspronkelijke datum halen we niet, maar op een bepaald moment moet het toch mogelijk zijn. In Wilsele is daar

speciaal een kade voor aangelegd, op een paar honderd meter van het afvalverwerkingsbedrijf EcoWerf. Men is daar al heel lang mee bezig.

Ik wil mijn steun uitdrukken voor de duurzame oplossing die de provincie Vlaams-Brabant propageert en waar zij alle voorbereidingen voor heeft getroffen. Dit financieel struikelblok is dan ook een spijtige zaak. We beseffen echter dat er bespaard moet worden. Misschien valt er toch nog iets uit de bus. Wanneer dit niet kan op korte termijn, op welke termijn ziet u dat dan? Hebt u daar al met minister Crevits over gesproken?

**De heer Bart Martens:** Ik wil nog een aantal bedenkingen formuleren. Uiteraard moeten in dergelijke afvaltransporten alternatieve modi gepromoot worden. Dat kan op verschillende manieren. Dat kan door het transport over het water of via het spoor te promoten. Het kan ook door het transport over de weg zijn reële kost te laten betalen via een kilometerheffing voor het vrachtvervoer. Het kan echter ook door in de vergunningsvoorwaarde van die installaties op te leggen dat een minimumaandeel van het afval via spoor of water moet worden aangevoerd. Als ik me niet vergis, is dat ook opgelegd in de vergunning voor de wervelbedoven bij Indaver. Dat is ook opgelegd door de bestendige deputatie van Oost-Vlaanderen voor de vierde roosterovenlijn. Daar mag u, minister, binnenkort in beroep over oordelen. Dat is ook opgelegd aan de verwerkingsinstallatie van Ivarem in Geel. Ivarem voert het afval aan via het water en voert het via spoor af naar Oostende zonder dat zich daar financiële problemen voordoen. De weg van de vergunningen kan een mogelijkheid zijn om dergelijke alternatieve modi in het afvaltransport te verplichten zonder dat er discussie bestaat over wie het prijsverschil moet betalen.

De grote afvalverwerkers hebben een aantal schaalvoordelen ten opzichte van de kleinere ovens. Zij hebben ook een voordeel op het vlak van extra energierecuperatie. Zij kunnen met hun restwarmte stoom leveren aan de industrie. Die voordelen mogen niet wegvallen ten opzichte van de extra energie die wordt gestopt in het langeafstandstransport van afval over de weg. Dat is een reden te meer om bij dergelijke grote installaties in de vergunningen op te nemen dat een minimumaandeel van de aangevoerde afvalstoffen via het spoor of de binnenvaart gebeurt. We moeten alle mogelijke instrumenten tegenover elkaar afwegen.

Wanneer afval over water wordt getransporteerd, dan valt het me op dat dit verplicht in gesloten containers gebeurt. Men wil geurhinder, stofemissies enzovoort voorkomen. Als datzelfde afval over de weg wordt getransporteerd, dan wordt die strenge eis niet opgelegd. Dan hoeft dat blijkbaar niet in gesloten containers te gebeuren. Ik denk niet dat men een concurrentieel nadeel kan berokkenen aan het transport via spoor of water door strengere eisen op te leggen inzake de containers of recipiënten waarmee het afval wordt vervoerd dan voor het vervoer over de weg. Het is mogelijk dat er goede redenen zijn om die gesloten containers op te leggen, maar dan zie ik niet in waarom dit ook niet wordt opgelegd voor het transport van afval over de weg.

Minister, wat is de mogelijkheid om via de vergunningenweg dergelijke aanvoer te verplichten zodat de exploitant zijn schaalvoordeel kan benutten om de extra kost voor aanvoer via spoor of water te financieren? Hoe zit het met de verplichting om te werken met gesloten recipiënten? Klopt het dat dit enkel wordt ingevoerd voor transport over water en dat het niet geldt voor transport over de weg?

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

**Minister Joke Schauvliege:** Voorzitter, collega's, sinds 2007 kunnen op basis van het besluit van de Vlaamse Regering van 23 januari 2004 subsidies worden verleend voor investeringen voor de aankoop van containers, portaalkranen en wielladers voor transport van afval over het water of via het spoor. Het ontwerp-dossier voor de subsidiëring van transportcontainers voor binnenvaarttransport voor het restafval uit de provincie Vlaams-Brabant werd goedgekeurd op 29 oktober 2008. Het vervolgetraject ligt bij de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden – de afvalintercommunales – van Vlaams-Brabant. OVAM heeft sindsdien geen

verdere informatie ontvangen van de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden. Er is dus geen opvolging meer sinds de goedkeuring van de subsidie.

Mijn diensten hebben geen kennis van een studie of document waarop deze cijfers zijn gebaseerd. Als zou blijken dat de meerkost effectief zo hoog wordt, lijkt het me wenselijk dat er een nieuw debat wordt gevoerd over het nut ervan. Er is binnenkort een overleg met de betrokken gedeputeerde, minister Crevits en mezelf.

Beslissingen over de verschillende factoren waar u naar verwijst, mijnheer Sanctorum, behoren niet uitsluitend tot mijn bevoegdheid. Dat is ook en vooral een bevoegdheid van het beleidsdomein Openbare Werken, Waterwegen en Zeekanaal. Dat is dus ook voor minister Crevits. De beslissing tot mogelijke subsidiëring van containers, portaalkranen en wielladers voor transport van afval over het water of via het spoor was wel gebaseerd op de voordelen voor het leefmilieu. Dat aspect is dus wel meegenomen vanuit Leefmilieu. Op die manier is er vanuit Leefmilieu ook een tegemoetkoming gebeurd voor de meerkost, die bleek uit de aanvraag. Dat gaat dus puur over Leefmilieu. Als er andere redenen zijn waarom dit dossier niet verdergaat, zal dat wel blijken uit het overleg.

De start van het transport over water vanuit Vlaams-Brabant is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden van Vlaams-Brabant, in overleg met Indaver en Waterwegen en Zeekanaal. OVAM zal de volgende stap in het subsidiëringdossier, het indienen van een gunningsvoorstel voor de aankoop van de containers, zo snel mogelijk afwerken, zodra het ingediend is. Wij treden daarin verder in overleg, want het is nodig dat dat project in zijn totaliteit wordt bekeken.

Mijnheer Martens, het is mogelijk om dit op te leggen in de vergunning. Dat is in het verleden ook al gebeurd. In onze beleidsnota staat ook dat, als er bijkomende capaciteit wordt vergund, het aspect van de afstanden die moeten worden afgelegd en de manier waarop dat gebeurt, zeker wordt meegenomen.

Het onderscheid tussen al of niet gesloten containers blijkt te liggen in het feit dat het over het water iets langer onderweg is, en dat daar meer geurhinder is dan over de weg. Daarom wordt opgelegd dat het onder gesloten containers moet gebeuren. Maar we kunnen gerust eens bekijken of dat in het concrete geval ook zo is.

**De heer Hermes Sanctorum:** Dat is een eigenaardige uitleg. Maar goed, als dat de officiële reden is...

Als ik het goed begrepen heb, zal er vanuit Leefmilieu niets worden ondernomen qua verdere ondersteuning, maar wilt u wel overleggen met minister Crevits om het probleem aan te kaarten. Dat is dan duidelijk.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Wij zijn allemaal zeer tevreden dat Mobiliteit en Openbare Werken in één hand zitten, bij één minister. Maar dit is nu een eerste voorbeeld van het feit dat het ook goed was dat Openbare Werken samenging met Leefmilieu. Dat is hier heel duidelijk.

Ik hoop dat het overleg met gedeputeerde Olbrechts en minister Crevits vruchtbaar is en tot iets kan leiden. Ik vrees wel dat we in tijden van besparingen die 18 euro per ton niet zomaar kunnen bijleggen. Ik zou dat best begrijpen als dat de uitleg zou zijn. Ik hoop dat we met de nodige creativiteit een manier kunnen vinden om die kost naar beneden te krijgen.

Ik hoop echt dat het overleg tot iets leidt, want het is heel belangrijk voor Vlaams-Brabant. Die kade is speciaal aangelegd. We zijn daar al jaren mee bezig, en die ligt daar nu niets te doen. Er is onlangs één keer een transport over het water langs die kade gepasseerd, maar eigenlijk was het de bedoeling om daar al vanaf een jaar geleden dagelijkse afvaltransporten te hebben. Laat ons hopen dat we er niet nog eens 5 jaar op moeten wachten.

**De heer Bart Martens:** Minister, misschien is dat ook een problematiek die u moet meenemen naar de rondetafel met FEBEM, Interafval enzovoort rond de nieuwe

capaciteitsplanning op het vlak van verwerkingscapaciteit voor huishoudelijk en vergelijkbaar bedrijfsafval. De vraag is of we naar enkele grote centrales gaan, dan wel naar meerdere kleine. Als de piste van enkele grote centrales wordt bewandeld, moet via van-stoep-tot-schouwanalyses worden aangetoond dat die, rekening houdend met het extra transport, effectief beter presteren op het vlak van milieu en energie dan een meer gedecentraliseerde aanpak.

De aanvoer via spoor en water opleggen via een vergunningsroute, kan momenteel. Dat gebeurt ook hier en daar. Maar dan hoeven we niet te kijken naar de minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Die moet ervoor zorgen dat de kades er zijn, maar dat gebeurt vandaag al. Dat wordt gesubsidieerd vanuit het kaaimurenprogramma. Maar dan komen de kosten ook bij de exploitant te liggen. Dat is dat het internaliseren van de externe kosten, zoals Jos Bex zou zeggen. Die weg moeten we inslaan. Dan moet de exploitant die kosten mee verrekenen in zijn totale verwerkingstarieven en moet hij aantonen dat zijn gecentraliseerde aanpak ook vanuit het oogpunt van de maatschappelijke kosten beter scoort dan de meer gedecentraliseerde verwerkingsroutes.

**Minister Joke Schauvliege:** Bij de aanvraag die is gebeurd en waar de subsidie vanuit Leefmilieu voor is toegekend, is de meerkost ook effectief in rekening gebracht. Als de omstandigheden of de tarieven intussen zijn veranderd, ligt daar misschien het probleem.

**De heer Hermes Sanctorum:** Hoe komt het dan dat het plots weer naar 18 euro gaat? Dat is toch iets mysterieus.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Ik verneem ook dat de intercommunales het steeds moeilijker hebben. Misschien zit ook daar een probleem. Ik weet niet of er een afgevaardigde van de verschillende intercommunales aanwezig zal zijn. Het is afwachten. Ik ben zeer benieuwd naar de resultaten van het overleg.

**Minister Joke Schauvliege:** Als er een aanvraag gebeurt voor een nieuwe vergunning voor bijkomende capaciteit of verbranding, wordt telkens ook het mobiliteitsvraagstuk meegenomen. Er wordt bekeken waar het transport vandaan komt, hoe het loopt, enzovoort. Die aspecten worden nu al meegenomen, maar het spreekt voor zich dat dat ook globaal belangrijk is op het vlak van de vergunningen.

Mevrouw Brouwers, de ideale situatie is dat één minister bevoegd is voor alles, want dan komt alles samen. Maar dat is nu eenmaal niet het geval. Bovendien hebben we nog verschillende niveaus. Maar de contacten zijn gelegd, het overleg zal plaatsvinden. We moeten kijken hoe het dossier verder evolueert, binnen de huidige budgettaire context. Ook daar mogen we niet blind voor zijn.

**De heer Bart Martens:** We moeten er inderdaad voor zorgen dat de ketting volledig sluit. Nu zijn bepaalde onderdelen al gesubsidieerd: de kaaimuren, de containers, de overslagfaciliteiten. Dat is allemaal klaar. Als de ketting dan niet op gang komt, zijn dat natuurlijk ook verloren investeringen geweest, die bovendien met belastinggeld zijn gebeurd. Dat lijken me geen duldbare praktijken. Ik hoop dan ook dat het overleg met minister Crevits snel tot resultaten kan leiden.

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

■

**Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het recuperatiesysteem met betrekking tot dampen bij tankstations**

**De heer Bart Martens:** Minister, collega's, automobilisten die aan de pomp tanken, kunnen worden blootgesteld aan vluchtige organische stoffen in de dampen die daarbij vrijkomen. Die stoffen zijn gevaarlijk voor de volksgezondheid. Ze kunnen aanleiding geven tot kanker

en dies meer. Daarom is er ook een Europese richtlijn van toepassing – omgezet in onze VLAREM II – die een recuperatiesysteem verplicht om de vluchtige organische componenten te recupereren. VLAREM II bepaalt dat bij het tanken van benzine in motorvoertuigen een damprecuperatiesysteem verplicht is, waarbij ten minste 75 percent van de benzinedampen die tijdens het vullen van de autotank uit de autotank worden verdrongen, worden teruggevoerd.

Test-Aankoop heeft een onderzoek uitgevoerd bij een twintigtal stations in ons land, en heeft daar de concentratie van benzeen en vluchtige organische stoffen gemeten waaraan de automobilisten tijdens het tanken worden blootgesteld. In dat onderzoek werd bij bijna de helft van de automobilisten een te hoge blootstelling aan gevaarlijke stoffen vastgesteld bij het vullen van de brandstoftank. Helaas blijkt ook dat bij bijna de helft van de pompen met een recuperatiesysteem overtredingen worden vastgesteld. Aan een van de stations werden de automobilisten gedurende 1 minuut zelfs blootgesteld aan een concentratie van meer dan 1000 microgram per kubieke meter benzeen, terwijl deze stof als kankerverwekkend wordt beschouwd en de norm door Europa werd vastgesteld op 5 microgram per kubieke meter. Het gaat hier natuurlijk maar om een periodieke blootstelling, maar we moeten ons er ook rekenschap van geven dat er in die tankstations ook pompbedienden werken die permanent aan dergelijke hoge concentraties kunnen worden blootgesteld.

De redenen voor die hoge dampconcentraties in de buitenlucht bij stations waarvan de pompen voorzien zijn van recuperatiesystemen, zijn blijkbaar veelvoudig. Er is sprake van niet-operationele systemen die nog niet verbonden zijn met het brandstofreservoir, slecht afgestelde systemen, slecht onderhouden systemen, maar soms ook een slechte positionering van het mondstuk in de tank door de automobilist.

Minister, bent u op de hoogte van de studie van Test-Aankoop? Hoe interpreteert u de resultaten? Wie is bij ons belast met de controle op de naleving van de recuperatiesystemen bij tankstations? Hoeveel controles werden er de laatste jaren van overheidswege effectief uitgevoerd? Wat kan uit de controles worden afgeleid op het vlak van naleving van deze VLAREM-reglementering? Wordt het recuperatiesysteem voor brandstofdampen gecontroleerd op installatie, onderhoud en werking? Worden er ook metingen gedaan naar de aanwezigheid van vluchtige organische stoffen in de omgevingslucht bij tankstations? Komen uw bevindingen overeen met de bevindingen van Test-Aankoop, namelijk dat bijna de helft van de automobilisten aan te hoge concentraties wordt blootgesteld?

Plant u een uitbreiding van de verplichting van de damprecuperatiesystemen voor alle tankstations, ongeacht hun debiet? Is er een code van goede praktijk voor die recuperatiesystemen en hun installatie? Zo niet, plant u dat nog? Wat vindt u van het idee om – naar analogie van Duitsland en Californië – de installatie van een automatisch controlesysteem te verplichten dat bij panne een alarm activeert en de brandstofverdeling automatisch onderbreekt? Wat vindt u van het idee om een informatiebord in de stations te plaatsen om aan de automobilisten het belang en de werking van het systeem uit te leggen?

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

**Minister Joke Schauvliege:** Mijnheer Martens, de resultaten van de studie van Test-Aankoop zijn me bekend. Vorig jaar werd inderdaad een nieuwe Europese richtlijn ingevoerd, die de verplichting van de damprecuperatie in benzinestations oplegt aan alle lidstaten. Vlaanderen heeft die maatregelen al in 2001 in VLAREM opgenomen. De VLAREM-regelgeving zal nu moeten worden afgestemd op de Europese richtlijn. Ik heb aan mijn administratie de opdracht gegeven om daar in de eerste helft van dit jaar werk van te maken.

In 1999 bleek uit een BBT-studie (beste beschikbare technieken) van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) dat bij het tanken van benzine meer dan 1 gram vluchtige organische stoffen (VOS) per liter getankte benzine uit de autotank wordt

verdreven. Mede op basis daarvan werd beslist om een damprecuperatiesysteem op te leggen aan alle tankstations in Vlaanderen met een doorzet van meer dan 100 kubieke meter per jaar. De verplichting werd in 2001 in VLAREM ingevoerd, waardoor stapsgewijs alle tankstations met een doorzet van meer dan 100 kubieke meter per jaar tegen uiterlijk 2008 uitgerust moesten zijn met een damprecuperatiesysteem. Verder werd ook een verbod ingevoerd om nog benzine te verdelen onder woningen.

Damprecuperatiesystemen zorgen ervoor dat ongeveer 85 percent van de dampen wordt opgevangen. Het is dus onvermijdelijk dat klanten bij het tanken nog steeds worden blootgesteld aan verhoogde benzeenconcentraties, maar merkkelijk minder dan in het verleden. Voor benzeen legt Europa een maximale jaargemiddelde concentratie op van 5 microgram per kubieke meter. Door gericht beleid is de gemiddelde concentratie van benzeen in de omgevingslucht in Vlaanderen in de laatste 15 jaar met 50 tot 70 percent gedaald. De Europese norm wordt nergens overschreden. Het is verder niet correct om een kortstondige piekmeting tijdens het tanken te vergelijken met een jaargemiddelde norm. De effecten van benzeen hebben immers eerder te maken hebben met chronische blootstelling in plaats van acute blootstelling.

Benzinestations zijn volgens VLAREM hinderlijke inrichtingen – meestal zelfs van klasse 1 – waardoor de afdeling Milieu-inspectie bevoegd is voor het toezicht. De afdeling Milieu-inspectie voert sinds jaren, in het kader van haar milieu-inspectieplannen, een inspectiecampagne bij benzinestations, waarbij de naleving van de VLAREM-voorwaarden wordt geëvalueerd. Tijdens de inspectiecampagne in 2009 werd, gezien de verplichte aanwezigheid van een damprecuperatiesysteem fase 2 vanaf ten laatste begin 2008, bijkomend nagegaan of de benzinestations ook daarmee in regel waren. Ruim 400 benzinestations werden aan een inspectie onderworpen. Bij de controles werd nagegaan of het recuperatiesysteem aanwezig was en of de nodige certificaten en attesten beschikbaar waren en voldeden.

Ongeveer 95 percent van de gecontroleerde benzinestations bleek effectief te beschikken over een fase 2-damprecuperatiesysteem. De uitbaters van stations waar nog geen systeem in gebruik was, werden geverbaliseerd en aangemaand om zich in regel te stellen. De meeste overtreders hebben ondertussen het systeem ook aangebracht. Enkele benzinestations hebben naar aanleiding van de vaststellingen hun activiteiten stopgezet.

Elk tankstation moet over een certificaat beschikken waaruit blijkt dat het damprecuperatiesysteem een rendement haalt van minstens 75 percent. In praktijk garanderen de certificaten een rendement van 85 percent. Het damprecuperatiesysteem is verder onderworpen aan een tweejaarlijks visueel onderzoek en een vijftienjaarlijks onderzoek waarbij wordt gemeten of het systeem voldoende lucht afzuigt.

Na installatie maar voor ingebruikname en bij elke wezenlijke verandering van het fase 2-damprecuperatiesysteem moeten de efficiëntie en de technische voorschriften die aan het damprecuperatiesysteem opgelegd zijn, worden gecontroleerd door een erkende milieudeskundige. Deze initiële controle moet tevens verifiëren of het systeem op goede wijze is geplaatst en moet worden geattesteerd in een conformiteitsattest.

Tijdens de inspectiecampagne van de afdeling Milieu-inspectie werden voor de controle op de efficiëntie van het damprecuperatiesysteem de certificaten en onderzoeksattesten van de benzinestations ingekeken. Alle benzinestations met het recuperatiesysteem konden een geldig conformiteitsattest voorleggen.

VLAREM bepaalt verder dat het fase 2-damprecuperatiesysteem gelijktijdig met de houders waarop dit systeem aangesloten is, periodiek moet worden onderworpen aan een onderzoek door een erkend milieudeskundige. Ook de attesten van deze periodieke onderzoeken werden beoordeeld door de toezichthouders. In de nieuwe Europese richtlijn werd een verplichte jaarlijkse meting van de efficiëntie opgenomen. Voor bestaande tankstations geldt volgens



diezelfde richtlijn deze verplichte meting pas vanaf 2018. Omdat deze verplichting nog niet is opgenomen in VLAREM, zal het dus hieraan moeten worden aangepast.

In Vlaanderen worden in uitvoering van de richtlijn luchtkwaliteit de benzeenconcentraties in de omgevingslucht gemeten met behulp van vaste meetstations. Deze metingen tonen geen overschrijdingen aan van de Europese norm van 5 microgram per kubieke meter. Er worden momenteel geen dergelijke metingen gedaan in de onmiddellijke buurt van tankstations.

U vroeg of onze bevindingen overeenkomen met de bevindingen van Test-Aankoop. Ik heb eerder reeds aangegeven dat de kortstondige blootstelling tijdens het tanken niet mag worden vergeleken met de jaarlijkse grenswaarde. Ik ga ervan uit dat als de VLAREM-regelgeving aangepast is aan de nieuwe Europese richtlijn, de concentraties aan benzeen in de omgevingslucht van tankstations nog verder zullen dalen omdat door de jaarlijkse controle de goede werking van de damprecuperatieinstallatie gegarandeerd zal blijven. Ik zal mijn administratie vragen om, zodra de nieuwe regelgeving in de praktijk in werking is, een aantal controlemetingen uit te voeren.

Momenteel ligt de drempel in de Vlaamse milieuwetgeving op een doorzet van 100 kubieke meter, terwijl Europa voor nieuwe installaties een drempel van 500 kubieke meter hanteert en voor bestaande installaties een drempel van 3000 kubieke meter. Bovendien is de exploitatie van benzinepompen onder woningen bij ons totaal verboden, terwijl Europa zulke benzinepompen wel toelaat, en die bovendien pas vanaf 100 kubieke meter uitgerust moeten zijn met een damprecuperatiesysteem. De Vlaamse regelgeving is dus niet alleen veel vroeger van kracht dan de Europese, bovendien is ze veel strenger. In de eerste helft van 2010 zal de Vlaamse regelgeving volledig worden afgestemd op de nieuwe Europese regelgeving. Ter voorbereiding van deze VLAREM-wijziging zal met de betrokkenen worden overlegd.

De installatie moet gekeurd zijn alvorens ze in gebruik wordt genomen. Met andere woorden, als de installatie goed werkt, dan worden de klanten, zo goed als technisch mogelijk is, beschermd. Het is dus belangrijk dat de goede werking van het systeem wordt gegarandeerd door een regelmatige controle.

In de Europese richtlijn werd ervoor geopteerd om een automatische controle niet op te nemen, omdat uit studiewerk was gebleken dat de kosten zeer hoog zijn en de meerwaarde ten opzichte van een regelmatige controle niet is bewezen. De commissie hoopt tegen 2014 voldoende praktijkervaring op te kunnen doen om een finale uitspraak te doen.

Volgens de Europese richtlijn is het verplicht om de consument in te lichten over het al dan niet aanwezig zijn van een damprecuperatiesysteem in een tankstation. Maar het lijkt me inderdaad een goed idee om te onderzoeken of we de informatie voor de klanten met betrekking tot de werking van het systeem, zichtbaar moeten maken. Dat zal in het overleg met de betrokkenen worden meegenomen.

**De heer Bart Martens:** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik onthoud uw suggestie dat er, naast de metingen naar benzeenconcentraties in de omgevingslucht die vandaag al gebeuren in het vast meetnet van de Vlaamse Milieumaatschappij, er ook een aantal metingen van de omgevingslucht in tankstations zullen gebeuren. Het is inderdaad zo dat een automobilist maar periodiek aan een dergelijke piekbelasting wordt blootgesteld, maar er zijn natuurlijk ook mensen die continu werken in zulke tankstations. Het zou daarom nuttig zijn om de omgevingslucht in zo'n tankstation over de periode van een volledig jaar eens te meten.

Ik begrijp dat u zegt dat het automatisch controlesysteem voorlopig zeer duur is en dat de meerwaarde nog niet is aangetoond. Als er uit de meting van de omgevingslucht bij de tankstations zou blijken dat zich problemen zouden kunnen voordoen, dan moeten we dit serieus nemen en eens nagaan hoe dit systeem in Duitsland is ingevoerd.

Ik heb ook begrepen dat u in overleg met de betrokkenen zult nagaan hoe de automobilisten beter kunnen worden geïnformeerd over de werking en het nut van die systemen.

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

■

**Vraag om uitleg van de heer Hermes Sanctorum tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de mogelijke vergunning van biomassacentrales die geheel of gedeeltelijk werken op palmolie**

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

**De heer Hermes Sanctorum:** Minister, u bent niet de eerste minister die ik ondervraag over dit onderwerp. Het is ook aan bod gekomen in de commissie Wonen en Energie. Daar werd voornamelijk het aspect van de groenestroomcertificaten behandeld. Milieuvergunningen behoren tot uw bevoegdheid.

De aanleiding voor mijn vraag is de vergunningsaanvraag van een firma in West-Vlaanderen. Over het concrete dossier wil ik het natuurlijk niet hebben. Het gaat over het kader. Ik zeg meteen dat ik goed beseft dat dit geen gemakkelijke discussie is. Europa heeft half 2009 duurzaamheidscriteria opgesteld in de richtlijn ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen. Daarin stelt een artikel voor biobrandstoffen en vloeibare biomassa een aantal duurzaamheidscriteria op. Momenteel woedt op het Europese niveau ook volop de discussie over de vaste biomassa. Europa legt dus effectief een aantal criteria op. De vraag is hoe we daar in Vlaanderen mee zullen omgaan.

Met betrekking tot de groenestroomcertificaten laat de richtlijn wel toe om ons subsidie-systeem te verfijnen. Ik veronderstel dat minister Van den Bossche uitgebreid zal onderzoeken wat de mogelijkheden zijn en welke manoeuvreerruimte zij nog heeft binnen deze richtlijn.

Ik beseft plots dat ik hier vrij alleen zit.

De vraag is wat we kunnen doen op het niveau van milieuvergunningen. Ik verwijs naar wat in het buitenland gebeurt, wat de uitspraken zijn op verschillende niveaus van overheden over het niet toekennen van vergunningen voor palmoliecentrales – onder meer in Nederland. Nederland had, voordat de richtlijn werd uitgevaardigd, de strengere Cramer-criteria.

Voor ons is het misschien te laat om zo strenge criteria op te stellen. Maar in elk geval moet worden onderzocht of we daar op het niveau van de vergunningen iets mee kunnen doen. Ik veronderstel dat u zult erkennen dat er een probleem is met die palmolie. Internationale studies wijzen uit dat zelfs met een certificaat niet kan worden aangetoond dat er niet massaal tropisch bos wordt geroid. Misschien kunt u op Europees niveau, naar aanleiding van het Belgisch voorzitterschap, iets doen, aangezien nu net op Europees niveau de discussie volop woedt? Ik kijk uit naar uw mening over palmoliecentrales in het algemeen.

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

**Minister Joke Schauvliege:** Mijnheer Sanctorum, u verwijst naar een heel specifiek geval en u hebt ook aan de minister van Energie een aantal vragen daarover gesteld. Het klopt dat de deputatie van de provincie Antwerpen in een aantal gevallen in eerste aanleg de vergunning voor de exploitatie van die palmoliecentrale had geweigerd. Als grond voor de weigering van de vergunning voerde de deputatie artikel 7bis van de Grondwet aan. Dat artikel schrijft voor dat de federale staat, de gemeenschappen en de gewesten bij de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden de doelstellingen moeten nastreven van een duurzame ontwikkeling in haar sociale, economische en milieugebonden aspecten, rekening houdend met de solidariteit tussen generaties. Er werd geargumenteed dat de aanvoer van die palmolie een te grote impact heeft op het behoud van het bosbestand, de biodiversiteit en de voedselvoorziening in

de landen die de grondstof leveren, waardoor niet zou zijn voldaan aan de doelstelling van het artikel 7bis van de Grondwet.

In een dossier werd, ingevolge beroep van de exploitant, op 23 december 2008 door de vorige Vlaamse minister bevoegd voor Leefmilieu beslist dat de milieuvergunningregelgeving niet de juridische grondslag biedt om milieuvergunningen louter om ethische redenen te weigeren. Bijgevolg werd de weigeringsbeslissing opgeheven en werd de vergunning verleend, weze het gekoppeld aan de bijzondere voorwaarde dat aan de vergunningverlenende overheid jaarlijks een rapport moet worden bezorgd, over onder meer het voldoen van de aangewende brandstoffen aan de geldende Europese en nationale duurzaamheidscriteria die van toepassing zijn.

Met deze beslissing volgde de overheid het oordeel van de Raad van State, die in een beroependossier betreffende de exploitatie van een nertsenkwekerij in het verleden al had geoordeeld dat de milieuvergunningverlenende overheid geen ethische bezwaren op zich in aanmerking mag nemen bij de beslissing over de milieuvergunningsaanvraag.

Laat me toe te stellen dat het door de deputatie gehanteerde criterium, conform de huidige regelgeving, niet tot de toetsingscriteria behoort die gelden voor het beoordelen van de toelaatbaarheid van de hinderlijke inrichtingen. De toelaatbaarheid van een hinderlijke inrichting wordt beoordeeld met behulp van objectieve criteria die tot doel hebben de omgeving van de inrichtingen te behoeden tegen overmatige hinder en risico's afkomstig van de exploitatie. In verband met de inhoudelijke betekenis en de juridische draagwijdte van artikel 7bis van de Grondwet wil ik opmerken dat het nieuwe grondwetsartikel onder een nieuwe titel Ibis met als opschrift 'Algemene beleidsdoelstellingen van het Federale België, de Gemeenschappen en de Gewesten' werd ingeschreven en niet in artikel 23 van de Grondwet.

Artikel 7bis richt zich ook niet tot de burger, maar tot de overheid. Uit de plaats waar het nieuwe grondwetsartikel werd verankerd, de bestemming van de erin opgenomen gedragsnorm, met name de overheid, en de verwijzing naar het begrip doelstellingen in die grondwetsbepaling moet worden afgeleid dat artikel 7bis geen subjectieve rechten voor de burgers of private rechtspersonen creëert. Een burger kan dus niet naar de rechter stappen met de vraag om rechtsherstel te verkrijgen omdat zijn 'recht' op duurzame ontwikkeling werd geschonden.

Artikel 7bis richt zich uitsluitend tot de overheden in het kader van het beleid dat zij voeren dat een invloed kan hebben op de duurzame ontwikkeling. Het rechtsgevolg van dat artikel bestaat er dus in de eerste plaats in dat de overheden een voortdurende inspanning moeten leveren om bij het uitoefenen van hun bevoegdheden rekening te houden met de sociale, economische en milieugebonden aspecten.

De grondwetgever heeft geen definities gekoppeld aan artikel 7bis omdat dit naar verluidt als te academisch werd gevoeld – er is wel een poging ondernomen, maar die is mislukt – en omdat men van mening was dat dit begrip moest kunnen evolueren in de tijd. Wat een tijd geleden als duurzaam werd aanzien, is dat nu niet meer. De groenestroomcertificaten werden in het verleden ook toegekend voor palmolie. Dat was een beslissing van de paars-groene regering. Men beschikt intussen over nieuwe inzichten inzake palmolie.

Dit heeft tot gevolg dat het met de tekst beoogde toepassingsgevolg bijzonder vaag is. Vergunningverlening vereist evenwel de toepassing van duidelijke rechtsregels op welke basis de adviezen en de beslissingen gestoeld moeten zijn. Indien dit niet het geval is, zal dit ongetwijfeld leiden tot onbehoorlijk bestuur en rechtsonzekerheid. Doelstellingsbepalingen bevatten algemene principes die een nadere uitwerking vergen alvorens ze afdwingbaar zijn. Wil je een bepaalde doelstelling een nuttige rol laten spelen in de vergunningverlening, dan vergt dat een normatieve concretisering in de regelgeving, meer bepaald in het Milieuvergunningsdecreet. Dat zou daar een vertaling moeten krijgen. Dat is niet evident.

Het hoofddoel van het Milieuvergunningsdecreet bestaat erin om de exploitatie van inrichtingen, waarop een verbod werd ingesteld om reden van de potentiële hinder en risico's die ze voor de mens en het leefmilieu veroorzaken, toe te laten via het afleveren van de milieuvergunning. De milieuvergunning kan slechts worden toegekend indien na onderzoek vaststaat dat de inrichting geen onaanvaardbare hinder en risico's voor de mens en het leefmilieu oplevert. Indien dit niet kan worden aangetoond, moet de milieuvergunning worden geweigerd. Door vandaag op algemene wijze te stellen dat in de toekomst geen milieuvergunning meer mag worden verleend voor de exploitatie van palmoliecentrales, zou ik afbreuk doen aan het basisbeginsel van het Milieuvergunningsdecreet.

U geeft zelf aan, mijnheer Sanctorum, dat het ruimer moet worden bekeken, dat het Europees moet worden bekeken. De discussie over de groenestroomcertificaten zult u kunnen voortzetten met minister Van den Bossche.

Ook de lokale besturen worstelen hiermee. Kan men de criteria afdwingen? Opleggen? Bijvoorbeeld bij aanbestedingen en dergelijke meer. Hoe zit het met de controle daarop? Het is interessant om daar verder over na te denken, hoe dat kan worden vertaald op het vlak van milieuvergunningen. Hier en nu, op basis van algemene duurzaamheid iets gaan wijzigen, is binnen ons rechtssysteem niet mogelijk. Dat moet in een globaal kader worden ingepast.

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

**De heer Hermes Sanctorum:** Minister, dank u voor uw antwoord. U had het uitgebreid over artikel 7bis van de Grondwet. Ik wil zeker niet de discussie daarop toespitsen. De grote vraag is wat we nu zullen doen. Ik besef dat het niet evident is. Misschien moet er inderdaad iets via het Milieuvergunningsdecreet gebeuren. Maar wat is uw standpunt hierover? Ik heb van minister Lieten begrepen dat ze in elk geval de bezorgdheid onderschrijft. Ik voel het een beetje aan als een doorverwijzing. Eigenlijk zegt zij dat het de bevoegdheid is van de minister van Leefmilieu. Als zij ook bezorgd is over die palmoliecentrales, heeft zij de verantwoordelijkheid om iets te ondernemen op het Vlaamse niveau.

U zegt dat er op Europees niveau een probleem is met die palmoliecentrales voor wat betreft de duurzaamheidscriteria. Binnenkort bent u voorzitter van de Europese Milieuraad. Dan kunt u dat daar agenderen. Ik wil de discussie iets breder voeren dan wat er vandaag mogelijk is. Zult u concrete stappen ondernemen? Of zegt u dat het oké is zoals het vandaag is? Dan is er geen rechtsgrond om die palmoliecentrales te blijven weigeren. Ze zullen waarschijnlijk steeds meer aangevraagd worden, zeker in het kader van het aandeel duurzame energie dat we moeten halen tegen 2020, afhankelijk van hoe de verdeelsleutel zal eindigen voor ons. We moeten toch eens dringend nadenken over een verfijning van de groene energie. Ik verwacht iets meer inbreng van u als minister van Leefmilieu.

**De heer Bart Martens:** Minister, ik voel me aangesproken door dat artikel 7bis omdat ik destijds dat wetsvoorstel heb ingediend in de Senaat. Ik heb daar toen met veel zweten en zwoegen een tweederdemeerderheid voor gevonden. Ook toen werden er al heel juridische bommen opgezet over de manier waarop dat nu ging kunnen worden toegepast. Ik stel vast dat er vandaag congressen over plaatsvinden.

Ik vind de suggestie om te bekijken in welke mate we dat grondwetsartikel handen en voeten kunnen geven in het Vergunningendecreet heel waardevol. Misschien moeten we dat ook doen in het kader van de toepassing van onze milieueffectenrapporten. Daar hoeft zelfs geen decretale wijziging voor plaats te vinden. Als we via de richtlijnen het bereik van die milieueffectenrapporten uitbreiden, om ook de effecten buiten onze jurisdictie en buiten ons grondgebied in kaart te kunnen brengen, kan de vergunningverlenende overheid ook rekening houden met die effecten. Als het bijvoorbeeld over een steenkoolcentrale gaat, kunnen we vaststellen dat het ontginnen van die steenkool buiten ons grondgebied plaatsvindt. De effecten ervan worden vandaag niet mee in rekening genomen. Dat artikel 7bis verplicht ons om binnen en buiten onze landsgrenzen rekening te houden met de effecten op het milieu van

onze beleidsbeslissingen. Eigenlijk zouden we via die weg al eens kunnen onderzoeken hoe we dat principe van duurzame ontwikkeling beter kunnen verankeren in het Vlaamse beleid, op het vlak van de milieueffectenrapportage, van vergunningen en dergelijke meer.

Mijnheer Sanctorum, de palmolieproblematiek zou natuurlijk het best op het Europese niveau worden aangebracht. Europa heeft nu al een aantal normen uitgevaardigd voor duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen. Ik denk dat wij die dit jaar nog moeten omzetten. Je kunt daar natuurlijk strenger zijn, maar dat belet niet dat als iets aan de Europese criteria beantwoordt, dat we hoe dan ook die groene stroom een erkenning van oorsprong moeten geven. We zijn onderworpen aan de Europese verplichting om dat als duurzame, groene stroom te labelen. We kunnen ons daar niet aan onttrekken. Wat mij betreft, mocht die lat daar veel hoger liggen, maar ik denk dat het in de eerste plaats de taak is van Europa om ervoor te zorgen dat die criteria op heel de Europese markt worden toegepast. Als die mannen met hun palmolie niet naar hier mogen komen, dan gaan ze wel naar Nederland. En die stroom zullen wij dan als groene stroom invoeren zonder dat we controle hebben over waar die stroom vandaan komt.

Mijnheer Sanctorum, dan betalen de Nederlanders daar subsidies voor. Het zou goed zijn indien Europa daar serieuze duurzaamheidscriteria zou hanteren.

**Minister Joke Schauvliege:** Ik heb daarnet in mijn antwoord al gezegd dat ik vind dat dit Europees moet worden geregeld. Mijnheer Sanctorum, het feit dat er subsidies zijn voor die palmolie, dat er groenestroomcertificaten zijn: al die zaken zijn beslist toen uw partij ook in de regering zat. Dat kunnen wij niet ongedaan maken van vandaag op morgen.

U zegt zelf dat er duurzaamheidscriteria moeten worden opgelegd voor die groene en hernieuwbare energie. Dat is een bevoegdheid van Energie. Ik zie niet in hoe Leefmilieu een bijkomend criterium kan opleggen. Dit is geen paraplu, maar een algemene vaststelling. Dit moet worden bekeken in een Europese context.

Voorzitter, u zegt dat dit zou moeten worden opgenomen in de milieuvergunning. Dat lijkt me een interessante oefening. Ik denk echter dat we dit ruimer moeten bekijken. Ik heb de Commissie Duurzame Ontwikkeling heel nauw gevolgd als parlementslid. Ik was de enige die daar voortdurend pleitte voor een algemene duurzaamheidstoets. Misschien kan in die commissie worden bekeken hoe dit kan worden opengetrokken. Ik zou het jammer vinden indien dit wordt verengd tot die vergunningen. We moeten die oefening in Vlaanderen en in Europa maken. Ik ben bereid om daar rekening mee te houden tijdens het voorzitterschap.

Federaal minister van Klimaat en Energie Mignette zit de Europese Raad inzake energie voor. Ik zal hem die suggestie bezorgen.

**De heer Hermes Sanctorum:** Mijn vraag is welk standpunt u inneemt.

Uw opmerking over de beslissing inzake de groenestroomcertificaten die is genomen door de paars-groene regering, klopt. Intussen zijn er wel nieuwe feiten. Er zijn rapporten verschenen waaruit blijkt dat er een probleem is met palmolie. Er zijn nu nieuwe inzichten. De vraag is hoe we daar vandaag op inspelen. Waarschijnlijk zullen de Europese duurzaamheidscriteria die in opmaak zijn voor vaste biomassa, onvoldoende zijn. Ik begrijp dat u aanvaardt wat Europa heeft uitgevaardigd. Ik betreurt dat.

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

■