



Vlaams
Parlement

vergadering **C76 – LEE11**
zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening
en Onroerend Erfgoed

van 10 december 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over nieuwe windnormen voor het vliegverkeer die de veiligheid ervan in het gedrang kunnen brengen - 282 (2013-2014)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Valerie Taeldeman tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de textielinzameling in containers - 597 (2013-2014)	7
■	

Voorzitter: de heer Bart Martens

Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over nieuwe windnormen voor het vliegverkeer die de veiligheid ervan in het gedrang kunnen brengen - 282 (2013-2014)

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Ik heb deze vraag al een hele tijd geleden gesteld, tijdens de periode waarin Belgocontrol de nieuwe windnormen heeft uitgevaardigd voor Brussels Airport. Met de nieuwe opstijgende vliegroute voor Leuven slaan de vliegtuigen pas voorbij de stad af. Sommigen zeggen dat de veiligheid en de capaciteit van de luchthaven daardoor in het gedrang komen.

Op 18 oktober verspreidden de verkeersleiders een scherp communiqué waarin sprake was van “politieke spelletjes van risico’s voor passagiers, het ondermijnen van onze nationale luchthaven en onze eigen luchtvaartmaatschappijen”.

In de Kamer zijn daar meermaals debatten over gevoerd waarbij steeds wordt verwezen naar bepaalde actiegroepen. Er is een actiegroep in de buurt van Leuven, er is ook de actiegroep Noordrand. Ik woon in de oostrand, maar bij ons is daar geen enkele verklaring over afgelegd. Wij begrijpen niet goed waarom men de pijlen naar ons richt. Er zijn de burgerlijke wijken van Sterrebeek, Tervuren enzovoort, ten aanzien van de proletarische wijken van Neder-Over-Heembeek, waar Bert Anciaux woont, en Meise, waar mensen wonen van een lagere sociale klasse. De vliegtuigen vliegen daar vlak boven de hoofden van de mensen. Als men die communiqués leest, dan lijkt het wel een soort van klassenstrijd die gevoerd wordt. Als inwoner van de oostrand zou ik behoren tot de geprivilegieerden die alle vliegtuigen uit hun tuin willen enzovoort, hoewel wij worden geconfronteerd met 50 procent van de nachtvluchten en met een meerderheid van de dagvluchten tijdens het weekend.

Minister, ik heb de verslagen van de Kamerdebatten gelezen. Daarin wordt voortdurend verwezen naar Vlaamse standpunten. Staatssecretaris Wathelet krijgt daar de wind van voren als zijnde de verdediger van Brussel en van de oostrand.

Minister, heeft de Vlaamse Regering daarover tijdens die periode en daarna contacten gehad? Wat zijn de standpunten? Wat is de visie van de Vlaamse Regering? Wat is er nu eigenlijk van toepassing? Ik had begrepen dat er een akkoord was over een plan-Schouppe en over een plan dat staatssecretaris Wathelet voor de zomer had goedgekeurd en dat in het najaar in werking zou treden. Is dat plan nu in werking of niet? Wijkt het plan-Wathelet af van het plan-Schouppe? Is daarover overleg geweest?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, het is niet de eerste keer dat ik u hier vragen over stel, samen met de heer Van Rompuy en een aantal andere collega’s. Het is inderdaad zo dat de windnormen zijn gewijzigd. Ze zijn niet in overeenstemming met wat in het luchthavenakkoord staat. Men heeft dan ook ernstige vragen bij de veiligheid van die vluchten.

Daarnaast zouden ook een aantal vliegroutes worden aangepast zoals ‘Leuven rechtdoor’. Daaruit zou blijken dat er mogelijke capaciteitsproblemen zijn in de piekuren. Ik heb ook gehoord dat er wel een oplossing zou zijn mits een aantal kleine aanpassingen aan de procedure. Vraag is natuurlijk hoever het daarmee staat. Wordt dat verder onderzocht en wordt daar iets mee gedaan?

Die windnormen en vliegroutes hebben een enorme impact op onze omgeving. Vooral Vlaanderen is daar betrokken partij. Ik vraag me dan ook af of u al overleg hebt gehad met staatssecretaris Wathelet. Hoe zit het nu met de veiligheid? Wat is de stand van zaken over de

invoering van die vliegroutes? Het is heel belangrijk voor Vlaanderen dat daar overleg over wordt gepleegd.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord

Mevrouw Karin Brouwers: Ik wil het niet zozeer hebben over de windnormen dan wel over het feit dat de verkeersleiders in een reactie op 18 oktober route '07 rechtdoor' betrokken, terwijl die er volgens mij niet veel mee te maken heeft. Ook in een eerdere motie in dit parlement hebben wij er al voor gepleit om die route '07 rechtdoor' eens goed te bestuderen.

Staatssecretaris Wathelet doet dat nu ook. Hij heeft op 22 oktober in de betrokken Kamercommissie verklaard dat er simulaties bezig zijn. Met rechtdoor wordt bedoeld dat in plaats van voor Leuven af te slaan na Leuven zou worden afgedraaid. Het gaat over vliegtuigen die nu al die richting uitvliegen en dus niet meteen een impact hebben op andere randen rond Brussel.

Er bestond inderdaad enige twijfel over de capaciteit, zoals mevrouw Eerlingen al aangaf, maar staatssecretaris Wathelet zei dat uit eerste simulaties bleek dat er voor de capaciteit niet echt een probleem is. Een vliegtuig stijgt op en gaat sneller en sneller. Vliegtuigen die elkaar inhalen, zult u nog niet zo snel tegenkomen. Maar goed, ook wij pleiten natuurlijk in de eerste plaats voor de veiligheid.

Ik ga ervan uit dat Belgocontrol deze zaken samen met de staatssecretaris verder grondig uitdiept, want het is wel de bedoeling om er begin maart 2014 daadwerkelijk mee van start te gaan. In de Leuvense regio, vooral ten zuiden van Leuven, is men al heel lang vragende partij. De vraag dateert al van voor 2007. Men is alles nu op punt aan het zetten. Dat dit bij verkeersleiders en piloten een stukje angst oproept omdat iets zal veranderen, is normaal. Niemand pleit voor onveilige toestanden, maar ik hoop van harte dat er eindelijk werk van wordt gemaakt, want het is een onderdeel van het luchthavenakkoord van 2010 dat eigenlijk perfect zou kunnen worden uitgevoerd. Laten we hopen dat de simulaties leiden tot een positief oordeel zodat de '07 rechtdoor' eindelijk kan worden uitgevoerd in maart 2014.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Voorzitter, dames en heren, de heer Van Rompuy vraagt of ik op de hoogte ben van de situatie en van de negatieve reacties die de instructie van het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) van 17 juli teweeg heeft gebracht. Uiteraard zijn we op de hoogte daarvan. Het is ook zo dat de Vlaamse Regering daar ondertussen formeel van in kennis is gesteld. Wij, meer bepaald de minister-president, heeft een kopie ontvangen van het schrijven van 12 september 2013. Daarop werd direct gereageerd. Minister-president Peeters heeft een brief geschreven, een uitgebreide reactie op de veiligheidsbezwaren zoals ze werden geformuleerd door de pilotenvereniging. Een formele reactie op die brief van de minister-president van 19 september is nog niet aangekomen.

Uiteraard betreuren we dat de beslissing van de staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Wathelet, werd genomen zonder enig overleg met de Vlaamse Regering. Er was een heel fragiel evenwicht bereikt met de federale luchthavenakkoorden van 2008 en 2010. Hiermee dreigt het fragiele evenwicht absoluut verstoord te worden.

Er is een zekere stabiliteit ontstaan in 2008 en 2010 door die akkoorden. U weet dat we daar ook opmerkingen bij geformuleerd hebben vanuit de Vlaamse Regering, dat we er akkoord mee konden gaan op voorwaarde dat er een aantal bijstellingen zouden komen. We hebben het er al een aantal keer over gehad, we hebben een grotere uitwaaiing gevraagd vanuit de Vlaamse Regering. De windnormen en ook de toepassing daarvan, vormen natuurlijk ook een belangrijk beslissingscriterium bij de toewijzing van luchtverkeer aan de beschikbare banen.

Het is wel zo, en de meesten onder u hebben ook de debatten in het federale parlement daarover gevolgd, dat er wel wat onenigheid is over de precieze interpretatie, dat er heel veel

onduidelijkheid over bestaat. Ik zal kort eventjes schetsen wat volgens ons de analyse is over het ontstaan van de onduidelijkheid.

In het preferentieel baangebruiksschema dat met het akkoord van 2008 werd overeengekomen, zijn de parallelle banen 25R (25 rechts), 25L (25 links) en 19 aangewezen als 'preferentiële banen'. Het gebruik van deze banen binnen een preferentieel baangebruiksschema, als onderdeel van een maatregel ter beheersing van het vliegtuiglawaai, conform de aanbevelingen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie, is toegestaan binnen nader te preciseren limietwaarden in verband met rug- en zijwind. Deze internationale aanbeveling bedraagt momenteel nog steeds 5 knopen voor de rugwindcomponent en 15 knopen voor de zijwindcomponent.

Met het luchthavenakkoord van 26 februari 2010 werden de windlimieten en bijhorende toleranties afgesproken en werd aan Belgocontrol de opdracht gegeven de beslissingsprocedure voor het toewijzen van de banen te wijzigen rekening houdend met de principes uit het luchthavenakkoord van 2010. Op basis daarvan werden op 1 juli 2010 voor de preferentiële banen dezelfde limieten voor rug- en zijwindcomponenten ingevoerd. Deze zijn respectievelijk 7 knopen voor rugwind en 15 knopen voor zijwind.

In de toegestane rugwindcomponent van 7 knopen is een tolerantie van 2 knopen begrepen die Belgocontrol moet toelaten om in overeenstemming met het luchthavenakkoord vanaf 5 knopen rugwind op een soepele manier baanveranderingen door te voeren. Voor een beetje soepelheid werd dus een marge van 2 knopen ingevoerd.

Met de instructie van DGLV van afgelopen zomer, waarnaar werd verwezen, wordt de beslissingsprocedure inzake de wijziging van banen in het preferentieel baangebruiksschema aangepast met als doelstelling om op een meer eenduidige en transparante wijze baanveranderingen te kunnen doorvoeren in functie van de opgelegde windlimieten. De benodigde tijd om baanveranderingen door te voeren, wordt daarbij beperkt tot maximaal 30 minuten. De grootheden die gerelateerd zijn aan de boordeling van de windcomponenten, zoals 'gemiddelde' en 'maximale' windsnelheid en ook de berekeningswijze ervan, wordt nader gedefinieerd.

Daarnaast worden ook de windlimieten voor de niet-preferentiële banen nader vastgesteld, welke enkel in kopwindconfiguratie mogen worden gebruikt.

De nieuwe beslissingsprocedure moet echter zeer kritisch worden geëvalueerd. De toegestane limiet van 7 knopen rugwind voor de preferentiële banen wordt in de nieuwe procedure aangehouden. De verkeersleiding beschikt echter niet langer over een tolerantie van 2 knopen als beoordelingsmarge. Bovendien moeten baanveranderingen binnen een periode van maximaal dertig minuten worden uitgevoerd. Ik herinner eraan dat de toegestane rugwind van 7 knopen nog steeds hoger ligt dan de net aangehaalde aanbeveling van 5 knopen. Er zijn echter voorstellen om die snelheid te verhogen. Met de bijkomende definitie van zeer strikte gebruikslimieten voor de niet-preferentiële banen wordt de terugkeer naar het preferentieel baangebruiksschema zeer sterk aangestuurd. Het instrument voor de doorvoering van baanveranderingen wordt zeer nauwkeurig afgesteld in functie van een maximale toepassing van het preferentieel baangebruiksschema.

In de nieuwe beslissingsprocedure worden bijkomende limieten voor de toegestane maximale windsnelheid ten gevolge van rukwinden gepreciseerd. Dit moet aan de hand van maximale windsnelheden worden beoordeeld. De limieten voor de maximale windsnelheid liggen 5 knopen hoger dan de limieten voor de gemiddelde windsnelheid. Volgens de Belgian Cockpit Association (BeCA) is de nieuwe limiet voor de maximale rugwindsnelheid onaanvaardbaar. Volgens de boorddocumenten is een groot aantal vliegtuigen enkel geschikt voor een rugwind tot maximaal 10 knopen.

De bezwaren die de BeCA en recent ook de verenigingen van de verkeersleiders ten aanzien van de aanpassing van de windnormen hebben geformuleerd, moeten in elk geval ernstig

worden genomen. De bezwaren hebben niet enkel betrekking op het veiligheidsaspect van de operaties op de luchthaven. Ze hebben ook een negatieve impact op de capaciteit van de luchthaven, die ten gevolge van de nieuwe beslissingsprocedure mogelijk in het gedrang kan komen. Het baangebruik van de vliegtuigen wordt immers pas op het laatste moment bepaald. De capaciteitsbeperking komt ook ter sprake als een belangrijk negatief effect van de in het federaal akkoord opgenomen nieuwe vertrekroute vanaf baan 07R met een bocht achter Leuven.

Wat het veiligheidsaspect van de nieuwe beslissingsprocedure betreft, heeft staatssecretaris Wathelet tijdens de vergadering van de Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van 22 oktober 2013 gereageerd. Hij heeft benadrukt dat de nieuwe procedures volgens hem geen afbreuk doen aan de veiligheid van de operaties.

Wat het veiligheidsaspect betreft, zal het Vlaamse Gewest uiteraard blijven aandringen op een formele reactie van de staatssecretaris op de bezwaren die we hebben geformuleerd. Onze brief is gebaseerd op de brief van de BeCA van 12 september 2013. De minister-president heeft die bezwaren formeel bevestigd. De Vlaamse Regering blijft uiteraard waken over een correcte toepassing van de luchthavenakkoorden. We zullen dit dan ook in die zin blijven opvolgen.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik zou die tekst graag eens lezen. Het is immers een zeer technische materie. Zelfs na al die jaren voel ik me hier nog steeds niet erg beslagen in.

Ik heb begrepen dat staatssecretaris Wathelet nog steeds geen antwoord heeft geformuleerd op de bezwaren die het Vlaamse Gewest zou kunnen formuleren. Hij wil niet op een aantal genomen beslissingen terugkomen. Volgens mevrouw Brouwers zouden er binnen een paar maanden andere schema's zijn. Bij mijn weten, is er dus nog geen beslissing genomen. Ik zal de tekst eens goed moeten bekijken.

Wat de reacties in de regio betreft, wil ik erop wijzen dat hier vaak op een vrij sloganeske wijze op wordt ingegaan. Volgens mij beschikken we nu echter in sterkere mate over de technische componenten van het probleem.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, ik dank u voor uw duidelijke uitleg. Hoewel een en ander me nu duidelijk is geworden, zal ik alles toch nog eens nalezen. Indien ik het goed begrijp, maakt u zich zorgen om de veiligheid. We hebben dit ook aangekaart in de commissie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Dit moet immers een zeer groot aandachtspunt vormen. We hebben er geen vertrouwen in dat dit allemaal in orde zou zijn.

Hier wordt gewoon van het luchthavenakkoord afgeweken. Zoals u net hebt verklaard, moet dat evenwicht bewaard blijven. Ik vind het dan ook positief dat u op een formele reactie van staatssecretaris Wathelet aandringt. Ik hoop dat die reactie duidelijkheid zal verschaffen. Die reactie zou in elk geval een antwoord moeten bieden.

Ik heb nog een vraagje over de startbaan 07R. Dit punt is tijdens de vraagstelling zelf ook al aan bod gekomen. Hebt u enig zicht op de stand van zaken? Zou dit zonder verder onderzoek in maart 2014 kunnen worden ingevoerd? Zouden dan geen capaciteitsproblemen of andere problemen ontstaan?

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Minister, ik dank u op mijn beurt hartelijk voor uw antwoord. Ik leid hieruit af dat uzelf, de minister-president en de Vlaamse Regering de kritiek van de voorbije maanden op staatssecretaris Wathelet delen. Ik veronderstel dat zijn beslissing

ruggensteun heeft gekregen. Ik weet niet hoe die beslissingsprocedure precies verloopt. Wordt die beslissing door de staatssecretaris of door de Federale Regering in haar totaliteit genomen? In elk geval deelt u de kritiek van de voorbije maanden.

Om de nuances in dit dossier goed te kunnen onderzoeken en nalezen, lijkt het me nuttig dat alle commissieleden over de brief van de minister-president zouden kunnen beschikken. Indien die brief aan ons zou kunnen worden overgemaakt, zouden we de exacte inhoud van de kritiek van de Vlaamse Regering ten aanzien van staatssecretaris Wathelet kennen.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Ik zal de minister-president vragen de brief aan het commissie-secretariaat te bezorgen. Op die manier zal het mogelijk worden de brief aan de commissieleden te bezorgen.

Er is ook om een stand van zaken gevraagd in verband met de startbaan O7R en de bocht net achter Leuven. Ik kan daar niet zomaar, uit de losse pols, op antwoorden. Ik zal dit laten navragen.

Ik wil nog even samenvatten wat ik daarnet heb verklaard. Op 12 september 2013 hebben we een brief ontvangen. De minister-president heeft hierop gereageerd. We hebben nog geen reactie of formele bevestiging gekregen van staatssecretaris Wathelet of van de Federale Regering.

Het enige waarover we beschikken, is het verslag van de commissie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers. De leden van deze commissie hebben dat verslag ook. Daarin staat dat staatssecretaris Wathelet aan de hand van allerlei stellingen beweert dat er absoluut geen veiligheidssysteem is. Hij staaft dit aan de hand van bewijzen. Volgens hem zijn er een aantal mogelijkheden om dit op te lossen. Dat is in de Kamer van Volksvertegenwoordigers verklaard. Op de brief zelf hebben we echter nog geen formele reactie gekregen. We hebben geen rechtstreekse bevestiging van de staatssecretaris gekregen.

Kort samengevat, zullen we dit blijven opvolgen. Indien iets wijzigt, zullen we ervoor zorgen dat we kort op de bal kunnen blijven spelen en reageren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Valerie Taeldeman tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de textielinzameling in containers - 597 (2013-2014)

De voorzitter: Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

Mevrouw Valerie Taeldeman: Voorzitter, ik zou de minister graag een paar vragen stellen over de lokale textielinzameling in containers. Onlangs zijn in verschillende media berichten over de textielinzameling in Vlaanderen verschenen. Dit zou de laatste tijd big business zijn geworden. Openbare besturen schrijven openbare aanbestedingen uit en zouden op basis daarvan enkel de containers van de meest biedende organisatie op hun grondgebied toelaten.

In de tekst van mijn vraag om uitleg heb ik een voorbeeld aangehaald van een gemeentebestuur dat jaarlijks van het Vlaams Inzamelcentrum Textiel (VICT) meer dan 35.000 euro zou ontvangen om 33 containers op het grondgebied van die gemeente te mogen plaatsen. De andere inzamelaars zouden hierdoor uit de boot vallen.

Ten gevolge van deze werkwijze vallen de traditionele hulporganisaties, zoals Oxfam en Wereld Missie Hulp, uit de boot. Hun textielcontainers worden uit bepaalde gemeenten gebannen. Dit leidt tot ongerustheid bij de traditionele hulporganisaties. Zij vrezen dat de

textielinzameling met containers niet langer om het goede doel zou draaien. Het zou puur om de winst gaan.

Minister, ik zou u hierover graag een paar vragen stellen. Openbare besturen laten op hun grondgebied enkel de textielcontainers toe van die organisaties die het meest betalen. Bent u op de hoogte van deze praktijken? Op welke basis worden de textielinzamelaars door de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) erkend? Wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen organisaties die het puur om de opbrengsten te doen is en organisaties waarvoor ook het goede doel een rol speelt? Denkt u eraan om op dat vlak eventueel stappen te zetten?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, ik heb de berichtgeving in de media gevolgd. Ik heb begrepen dat een aantal containers zonder toelating van de gemeente worden geplaatst. Wordt daar dan tegen opgetreden? Er zouden ook illegale inzamelingen van tweedehandskledij plaatsvinden. Hoe kan dat worden aangepakt en hoe gebeurt dat nu? Hoe wordt de plaatsing van die inzamelcontainers gecontroleerd? Mijn vragen gaan meer over het handhavingsbeleid. Hoe kan een gemeente daartegen optreden, zelfs wanneer die containers op privéterrein zijn geplaatst? Het is dan niet zo eenvoudig om daar gevolgen aan te verbinden en die illegale inzameling te verbieden. Op welke manier kunt u of kunnen de gemeenten dit probleem aanpakken?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: De problematiek die hier vandaag wordt geschetst, is niet nieuw. In 2003 heb ik deze problematiek aangekaart bij de toenmalige minister van Leefmilieu, de heer Sannen. In principe hebben alle ophalers caritatieve doeleinden. Ik had begrepen dat de OVAM over een lijst beschikt van organisaties die de toelating hebben om kledingcontainers te plaatsen in gemeenten en dat die ophalers werden gescreend. Maar de problematiek is intussen ruimer geworden. We hebben dat in het verleden ook meegemaakt met de papierinzameling. Men ziet nu in de kledinginzameling een winstgevende activiteit.

Minister, hoe ziet die lijst van de OVAM er momenteel uit? Zijn daar de laatste jaar wijzigingen in aangebracht? Is er een degelijke communicatie tussen de OVAM en de gemeenten? Als nu blijkt dat in de gemeente Asse de hoogste bieder de containers mag plaatsen, staat die bieder dan wel op de lijst van de OVAM? Het lijkt me goed om die problematiek nog eens op tafel te gooien, want er zitten nog heel wat graten in.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Gemeentebesturen beslissen zelf wie de textielinzameling doet of containers plaatst binnen de gemeentegrenzen. Dat behoort tot de gemeentelijke autonomie. Het maakt niet uit of het dan gaat over verenigingen zonder winst oogmerk (vzw's) of over meer commerciële activiteiten. Zij moeten wel de regelgeving voor de overheidsopdrachten naleven. Verder moeten zij voldoen aan de bepalingen van het gemeentelijke politiereglement en aan de voorwaarden opgelegd in het uitvoeringsplan 'Milieuverantwoord beheer van huishoudelijke afvalstoffen'.

Actie 1 van het plan stelt dat de textiel fractie ofwel via het containerpark en viermaal per jaar huis aan huis ingezameld wordt, ofwel op het containerpark en via los opgestelde containers. Dat is er een op duizend inwoners.

In actie 5 van het plan staat dat er bij voorkeur geen monopolie inzake textielinzamelaars wordt ingevoerd. De OVAM ziet daarop toe en wijst de gemeenten die daar niet aan voldoen, op hun verplichtingen. Bij het toezicht wordt geen onderscheid gemaakt of de textielinzameling alleen gebeurt door commerciële inzamelaars of ook door inzamelaars die voor het goede doel werken.

Afvalstoffeninzamelaars, -makelaars of -handelaars moeten voor de registratie voldoen aan de voorwaarden opgenomen in het Vlaams reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen (VLAREMA). Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen commerciële organisaties of inzamelaars voor een goed doel.

Bij het toekennen van de registratie bekijkt de OVAM alleen de gegevens met betrekking tot het afvalstoffenaspect, en niet het statuut van de aanvrager. Daarnaast is het ook moeilijk om eenduidig te verifiëren of een inzamelaar al dan niet een hulporganisatie is. Officieel bestaat alleen als mogelijke referentie een overzicht van de verenigingen, instellingen en vzw's die erkend zijn bij de Federale Overheidsdienst Financiën, waarbij giften recht geven op een belastingvermindering. We moeten erop toezien vanuit de OVAM, en dat gebeurt ook, dat dit conform de afvalstoffenwetgeving gebeurt, dat er niets illegaal mee gebeurt. Maar het zijn dus de gemeenten die autonoom beslissen welke vergoeding ze er tegenover stellen.

Wat doen we nog extra? Het is misschien goed om te vermelden dat we de kringloopcentra extra ondersteunen. Ze krijgen subsidies voor het behaalde hergebruik. Textielafval en kledij vormen een van de fracties die kringloopcentra inzamelen, sorteren en verkopen.

Die subsidie is dus extra, daarnaast kan er geen onderscheid worden gemaakt en behoort dit tot de gemeentelijke autonomie, op voorwaarde natuurlijk dat het correct gebeurt, dat er niets illegaals aan de hand is. De OVAM ziet daarop toe in de praktijk.

De voorzitter: Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

Mevrouw Valerie Taeldeman: Bedankt voor uw antwoord, minister. U legt de klemtoon op de autonomie van de lokale besturen, maar ik hoor u toch zeggen dat er in het kader van het afvalstoffenplan een aantal zaken worden bepaald over de manier waarop het textiel kan worden ingezameld. In dat plan staat ook dat er bij voorkeur geen monopolie mag zijn op het vlak van textielinzameling.

Als we zien dat in bepaalde lokale besturen maar één partner meer aan textielinzameling mag doen, dan is dat toch in strijd met het afvalstoffenplan, dat stipuleert dat er bij voorkeur geen monopolie mag zijn.

Ik vond de insteek van mevrouw Eerlingen ook heel interessant. Ik merk ook in verschillende lokale besturen dat mensen zich soms afvragen hoe die containers overal komen te staan en of er geen vergunning voor nodig is. Als ze op openbare domeinen worden gezet, wordt er vaak geen toelating gevraagd aan het openbaar bestuur. Het is zeker een interessante insteek om ook eens op het vlak van ruimtelijke ordening te bekijken in hoeverre ze vergunningsplichtig zijn.

Ik dank u voor het antwoord.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, u vermeldt dat de kringloopcentra subsidies krijgen. Ik wil daar toch ook voor waarschuwen, want als enkel de kringloopcentra subsidies krijgen voor het inzamelen van textiel, dan zou dat wel eens concurrentievervalsing kunnen zijn ten aanzien van de organisaties die al altijd textiel ophalen, want het zou kunnen dat ze daardoor minder kunnen ophalen. Ik heb die signalen al kunnen ontvangen van de sector.

U hebt niet echt geantwoord op de vraag van de collega. Ze verwees naar een gemeente waar zich een problematiek heeft voorgedaan. Uit uw antwoord begrijp ik dat er geen concreet probleem is en dat de OVAM erop toeziet.

Mijn vraag ging ook over praktijken die ontstaan aan de containers zelf. Eerst zijn er problemen ontstaan in de papiersector. Mensen gingen papier ophalen en zetten er zelf een handel in op. Dat kan ook met textiel. Hoe gaat u daarmee om?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Minister, mevrouw Van den Eynde, ik meen dat ik nochtans heel duidelijk ben geweest over hoe het toezicht gebeurt. Enerzijds is er het gemeentelijke toezicht, namelijk voldoen aan het politiereglement van een gemeente. In heel wat gemeenten is heel uitdrukkelijk bepaald in een politiereglement dat niet zomaar iets op de openbare weg, op het openbaar domein kan worden geplaatst zonder toelating. Als het niet wordt gevolgd, is het aan de gemeente om daarop toe te zien en om ertegen op te treden. Anderzijds is er het toezicht van de OVAM. Als de inzameling gebeurt door een vzw of een meer commerciële instelling die niet geregistreerd is en erkend is bij de OVAM, dan wordt er absoluut ook opgetreden.

Ik dacht dat het heel duidelijk was dat dit de twee denksporen zijn op basis waarvan er toezicht is. Voor de rest behoort het tot de gemeentelijke autonomie om te beslissen aan wie het wordt toegewezen om de inzameling te doen. De OVAM kijkt toe of wie de inzameling doet, ook effectief geregistreerd is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■