C238 – LEE34

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 2006-2007

5 juli 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

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

INHOUD

Interpellatie van de heer Filip Dewinter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe voorstellen met betrekking tot mobiliteit in het kader van een tweede Vlaamse klimaatconferentie 1
Met redenen omklede motie 6

Vraag om uitleg van mevrouw Tinne Rombouts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de opslag van autobanden op landbouwbedrijven
Vraag om uitleg van de heer Karlos Callens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van de terugnameverplichting van afvalbanden van landbouwbedrijven 6

Voorzitter: de heer Patrick Lachaert

Interpellatie van de heer Filip Dewinter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe voorstellen met betrekking tot mobiliteit in het kader van een tweede Vlaamse klimaatconferentie

De voorzitter: De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter: Mevrouw de minister, het is een hele eer om de spits te mogen afbijten. Het betreft helaas een interpellatie die nogal wat vragen doet rijzen over een aantal uitspraken van uw voorganger, de heer Kris Peeters. Maar ik ben ervan overtuigd dat u de continuïteit van het beleid zult willen verzekeren en hem op een waardige manier zult willen vervangen.

U weet dat in juni 2005 275 experts zich tijdens de eerste klimaatconferentie hebben gebogen over de vraag hoe Vlaanderen die fameuze Kyoto-norm kan halen: 5,2 percent minder uitstoot van broeikasgassen tegen 2012 in vergelijking met 1990.

Het resultaat bestond uit 365 concrete voorstellen. Op basis daarvan stelde uw voorganger zijn Klimaatplan 2006-2012 voor. Mevrouw de minister, uw voorganger wilde in het najaar een tweede klimaatconferentie houden, waar opnieuw al die experts aan zouden moeten deelnemen. De toenmalige minister van Leefmilieu vindt dat op het vlak van CO_2-reductie de industrie en de landbouw het goed doen, maar dat er voor transport en gebouwen nog heel wat moet gebeuren. De tweede klimaatconferentie moet zich volgens uw voorganger dan ook buigen over die specifieke maatregel.

Collega's, we kunnen vaststellen dat, ondanks alle technische verbeteringen, het groeiende wagenpark in ons land – en elders ook overigens – nog altijd een bijzonder grote impact heeft, zowel op leefmilieu als op volksgezondheid. De uitstoot van CO_2 is globaal te weinig afgenomen en vooral de uitstoot van fijn stof blijft hoog.

De vraag is natuurlijk of de voorstellen die de oud-minister van Leefmilieu enkele weken geleden in deze context lanceerde, met name om 360.000 wagens van voor het bouwjaar 1996 versneld uit de markt te halen, omdat ze te veel CO_2 en fijn stof uitstoten, wel echt doordacht waren. Mevrouw de minister, uw voorganger wil het zogenaamde oude wagenpark van de Vlamingen vervangen en ontkent dat er een verband zou zijn tussen oude wagens en minder gegoede mensen en senioren. Mensen die zouden beslissen om hun oude wagen aan de kant te zetten, wilde de minister een korting of premie geven voor de aankoop van een nieuwe en meer milieuvriendelijke wagen.

Mevrouw de minister, staat u achter het voorstel van uw voorganger? Hoe gaat u dat concreet realiseren? Realiseert u zich dat heel wat oudere mensen en zeker ook minder gegoede mensen ervoor kiezen om met een tweedehandswagen of een eigen wagen van meer dan tien jaar oud rond te rijden?

We weten dat senioren, die minder kilometers doen dan de actieve bevolking, nog altijd rijden in dat soort wagens. We hebben ook de indruk dat nogal wat kinderrijke gezinnen die over een tweede wagen beschikken, dikwijls over een iets oudere wagen beschikken. Die wagens zijn daarom niet slecht onderhouden, wel integendeel. Dat stelt op zijn minst een sociaal probleem. Die mensen mogen niet het slachtoffer worden van dergelijke nieuwe voorstellen.

We staan daar niet alleen in. Ik stel vast dat het Vlaams Netwerk tegen Armoede vrij scherp reageert op deze maatregel. Ik citeer: "Wie rijdt er met oude wagens? Inderdaad, arme mensen die zich geen nieuwe wagen kunnen veroorloven. Zij mogen niet de dupe worden van dit soort van goede maar niet altijd doordachte maatregelen."

De vorige minister van Leefmilieu heeft met zijn wat snelle en boude uitspraken de indruk gewekt dat de Vlamingen die over zo'n wagen beschikken, die wagen in het najaar zouden moeten inleveren. We weten intussen dat dat niet het geval is. Dat heeft hij ook later in een perscommuniqué rechtgezet. Er heerste toch wat paniek bij iedereen die over zo'n wagen beschikte. Men dacht dat die wagen zou moeten worden ingeleverd en snel ontmanteld en gerecycleerd zou worden.

Mevrouw de minister, soms heb ik de indruk dat uw voorganger dit voorstel net iets te gemakkelijk heeft gelanceerd en daardoor op zijn minst de indruk heeft gewekt dat hij onder één hoedje speelt met de autoindustrie die niet liever zou hebben dan dat eigenaars van oude wagens via allerlei maatregelen zouden worden aangespoord om hun oude wagen van de hand te doen en er een nieuwe te kopen.

Is men zich er voldoende van bewust dat er vandaag door de auto-industrie tientallen automodellen worden verkocht die evenveel of zelfs meer verbruiken en overigens meer CO_2 uitstoten dan veel van die oudere wagens die men terecht of onterecht zo snel mogelijk van de weg wil halen? Verschillende autoriteiten inzake autoveiligheid verklaren formeel dat onder andere het

toegenomen gewicht van auto's vooral te wijten is aan de stijgende grootte, de comforteisen en vooral de topsnelheden van nieuwe wagens. Auto's worden almaar groter, zwaarder en krachtiger. Dat zorgt voor een grote belasting en legt een nog grotere hypotheek op de emissiereductie.

Wanneer de overheid met fiscale stimuli de vergroening van het wagenpark kan versnellen, zal dat daarom nog altijd niet zorgen voor een trendbreuk zolang de autoindustrie de consument blijft bestoken met reclame voor juist de meest benzineverslindende auto's met veel pk's en gadgets.

Bovendien mag men niet vergeten dat de Europese Commissie bindende normen oplegt voor CO_2-emissies van nieuwe auto's. De automobielsector zegt nu al dat door het louter focussen op motortechnologie de wagens tot 3600 euro duurder zouden kunnen worden. Met andere woorden, hybride motoren waarvan men zo veel verwacht, zouden de wagens alleen maar duurder maken, met alle gevolgen van dien.

Mevrouw de minister, mag ik u er overigens op wijzen dat de federale regering-Verhofstadt net voor de verkiezingen de maatregelen in verband met de subsidies voor zogenaamde propere wagens heeft teruggeschroefd omwille van budgettaire redenen, waardoor bedrijven geen kortingen meer krijgen bij de aankoop van milieuvriendelijke wagens of wagens met roetfilters? Misschien ligt daar voor u in het kader van die klimaatconferentie toch wel een belangrijke opdracht. In het voorjaar is tijdens de regeringstop in Leuven beslist dat er kortingen zouden komen op de aankoop van een milieuvriendelijk voertuig met minder dan 115 gram CO_2-uitstoot per kilometer en bij de aankoop van een roetfilter met minder dan 130 gram CO_2-uitstoot per kilometer. Aan de andere kant is duidelijk dat de belastingvermindering van 15 percent op de aankoopprijs sinds 1 juli slechts geldt voor een veertiental wagentjes. Ik heb de lijst eens opgezocht. Het behelst vooral een aantal types Smart en nog wat andere kleinere wagens die momenteel op de markt zijn. De belastingvermindering van 15 percent op de aankoopprijs voor die milieuvriendelijke wagens, viseert een heel beperkte groep wagens die net erg representatief is op dit moment.

De voertuigen waarvan de motor, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, wordt aangedreven met vloeibaar petroleumgas of andere koolwaterstoffen, zeg maar lpg, zijn onderworpen aan een aanvullende verkeersbelasting. Ik weet dat dat een federale materie is, maar u zult dat toch willen meenemen in uw overwegingen. Die belasting is verschuldigd op grond van de fiscale pk. Milieuvriendelijke lpg-wagens worden federaal bijkomend belast. Naast de jaarlijkse verkeersbelastingen komt daar een bijkomende belasting bij. Ik heb niet altijd goed begrepen waarom men uitgerekend deze wagens nog eens zwaarder gaat belasten.

In het kader van uw inspanningen om milieuvriendelijke wagens te stimuleren, lijkt me dat op zijn minst een frappante tegenstrijdigheid, waar u, misschien in het kader van de federale regeringsvorming – waar ook van uw partij veel verwacht wordt blijkbaar – uw gewezen minister-president op kunt wijzen.

Als we ons beperken tot het aspect roetfilter, rijst de vraag waarom de Vlaamse en federale overheid niet verder gaan in de steun voor de installatie van roetfilters, wat wij veel wenselijker zouden vinden dan de nogal drastische maatregel voor de vervanging van het oudere wagenpark.

Op 20 juli 2006 keurde de Vlaamse Regering een aantal maatregelen goed die de uitstoot van fijnstofdeeltjes door voertuigen zouden verminderen. Bedrijven die investeren in roetfilters voor vrachtwagens of Euro V-vrachtwagens aankopen, kunnen sinds 1 augustus 2006 genieten van een ecologiepremie. De Vlaamse Regering ging, naar ik veronderstel, ook onderhandelingen opstarten met de federale regering voor een verhoogde investeringsaftrek voor roetfilters en Euro V-vrachtwagens. De Vlaamse Regering voorzag in 2006 in een budget van vier miljoen euro aan ecologiepremies voor de installatie van roetfilters en de aankoop van Euro V-vrachtwagens.

Ik zou eens willen weten wat de stand van zaken is, zeker wat de onderhandelingen betreft met de federale regering over een verhoogde investeringsaftrek voor roetfilters. Ook dat is misschien interessant in het kader van de federale regeringsvorming.

De vraag is of de steunmaatregelen die ik heb opgesomd, voldoende zijn. Er is bijvoorbeeld geen veralgemeende premie voor de installatie van dieselroetfilters in nieuwe en bestaande wagens, naar Nederlands model. Ik verwijs graag naar Nederland, want daar is er bijvoorbeeld een premie van 600 euro voor nieuwe en van 500 euro voor oude wagens. In België hebben alleen de meest milieuvriendelijke wagens recht op een premie van 200 euro. Met deze maatregel wordt overigens amper 0,25 percent van het nieuwe wagenpark bereikt.

De federale regering heeft dan wel beslist om de verplichte installatie van dieselroetfilters met een jaar te vervroegen, van 2009 naar 2008, maar dat is in feite slechts een pleister op een houten been. Staat hier voldoende financiële steun voor de consument tegenover? Het antwoord is feitelijk neen.

De Vlaamse Regering keurde in juli 2006 het principe goed om de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting op de ecoscore te baseren en gaf vorig jaar al de opdracht aan de administratie om een hervorming van de verkeersbelasting uit te werken, waarbij voor personenwagens de basis voor de bereke-

ning van de verkeersbelasting volledig wordt gewijzigd. De ecoscore van het voertuig zal de basis vormen, met andere woorden de milieuvriendelijkheid van het voertuig zal uiteindelijk het criterium zijn.

De invoering van een hervorming van de verkeersbelasting zou samenvallen met de overname van de inning van de verkeersbelasting. Voormalig minister Peeters stelde dat op die manier de Vlamingen veel minder dienen te betalen voor milieuvriendelijke wagens.

De vraag is natuurlijk wat er gebeurt wanneer de kostprijs van de nieuwe wagens door het gebruik van bijvoorbeeld hybride motoren drastisch de hoogte ingaat. Met andere woorden, dreigt het niet alleen een vestzakbroekzakoperatie te worden waar in de praktijk weinig resultaten zullen worden geboekt?

Mevrouw de minister, ik stel hier vandaag heel wat vragen over een vrij technisch thema. Door de spectaculaire voorstellen die uw voorganger heeft gelanceerd, voel ik me echter genoodzaakt die vragen te stellen. Een iets minder spectaculaire maatregel inzake roetfilters en een aantal fiscale en andere voorstellen zoals het wegwerken van een aantal tegenstrijdigheden tussen het Vlaamse en het federale beleid, zou misschien meer resultaat kunnen hebben dan het voorstel om wagens die tien jaar oud zijn, te vervangen. Er is nog heel wat werk aan de winkel inzake het uitvoeren van het huidige beleid.

Mevrouw de minister, onderschrijft u de voorstellen van uw voorganger? Bent u van oordeel dat er voor de voorstellen over het versneld vervangen van het oude wagenpark een voldoende groot maatschappelijk draagvlak bestaat? Moeten we niet veeleer het bestaande beleid nog meer diepgang geven en in de praktijk uitvoeren en de anomalieën tussen het Vlaamse en het federale beleid wegwerken? Welke inspanningen zult u daartoe leveren? Wat is de stand van zaken betreffende het huidige aangekondigde beleid in het verleden? Waarom gaat u niet verder, zoals in Nederland en andere Europese landen het geval is, in de steun voor de installatie van roetfilters, wat de CO_2-emissie tot een aanvaardbaar minimum zou kunnen herleiden en in het buitenland nu reeds positieve resultaten afwerpt?

De voorzitter: Mijnheer Dewinter, in deze commissie hebben wij al heel wat hoorzittingen gehouden over de oorzaken van het klimaatbeleid en over de remediëring die daaraan gekoppeld zou moeten worden. Dat heeft aanleiding gegeven tot interessante discussies. Die hebben geleid tot de aankondiging van een aantal resoluties. Binnen de meerderheid werken we daar met drie mensen aan. We willen proberen één tekst voor te leggen waarin alle elementen zijn opgenomen en waarbij de overheid een antwoord tracht te geven op deze problematiek. Een aantal zaken kunnen heel ingrijpend zijn en iedereen is het erover eens dat zij moeten worden uitgevoerd. De bedoeling van deze commissie is om binnen een algemeen kader een allesomvattend werk te maken dat uiterlijk eind oktober af moet zijn.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: In deze commissie hebben inderdaad al heel wat hoorzittingen over deze problematiek plaatsgevonden. Intussen ben ik zelf wel lid geworden van de uitvoerende macht.

Mijn voorganger heeft inderdaad een tweede klimaatconferentie aangekondigd. Die conferentie zal doorgaan. We opteren voor data die vallen nadat de resolutietekst in deze commissie is goedgekeurd. De elementen uit deze resolutie moeten immers worden opgenomen in die klimaatconferentie voor zover ze betrekking hebben op de thema's die worden behandeld: gebouwen en mobiliteit.

De bedoeling van die klimaatconferentie is verder te werken aan het Vlaamse klimaatbeleid op basis van een breed maatschappelijk draagvlak. Ik trap hier een open deur in wanneer ik zeg dat het klimaatvraagstuk heel belangrijk is en een aantal beleidsbeslissingen zal beïnvloeden, niet alleen inzake mobiliteit maar ook op andere terreinen.

Voormalig minister Peeters heeft een aantal mogelijke projecten en voorstellen gelanceerd, niet met als doel om ze onmiddellijk uit te voeren of om te zetten in een regeringsbeslissing maar wel om ze te bespreken op de tweede klimaatconferentie. Een van zijn voorstellen was inderdaad de omruilactie om oudere wagens van voor 1996 versneld uit het verkeer te halen wegens hun negatieve milieu-impact in verhouding tot hun aandeel in het wagenpark.

Het gaat dan om, uitgedrukt in de Europese emissienormering voor wagens, de Euro 0- en Euro 1-klassen. Van deze oudste categorieën wagens zullen er in 2009 nog 367.000 stuks zijn. Dat is 12,4 percent van het wagenpark. Zij leggen 5,1 percent van de afgelegde kilometers af. Zij staan wel in voor 19,2 percent van het fijn stof en 17,3 percent van de uitstoot van NOx of stikstofoxiden.

Als we kijken naar het verschil in milieuprestaties, dan zien we bij de vergelijking tussen een Euro 1- en een Euro 5-wagen een aantal spectaculaire effecten. Afhankelijk van de brandstof waarmee die voertuigen rijden, krijgt men reducties voor CO_2 van ongeveer 20 percent. Voor NOx is dat 56 percent voor de dieselmotoren en 99 percent voor de benzinemotoren. Voor fijn stof bedraagt het verschil 98 percent.

In het voorstel van mijn voorganger stond dat deze wagens definitief van de markt zouden worden gehaald

via een milieuvriendelijke ontmanteling in erkende centra. Eigenaars zouden een financiële stimulans krijgen bij de omschakeling naar een milieuvriendelijke wagen. In alle communicatie daarover stond duidelijk dat het om een vrijwillig initiatief gaat.

U hebt volkomen gelijk dat een nauwkeurig onderzoek van de sociale gevolgen moet gebeuren voor elke maatregel die binnen het beleid wordt getroffen. Het moet een permanent aandachtspunt zijn binnen het milieu-, klimaat- en mobiliteitsbeleid, ook bij de ontwikkeling van nieuwe instrumenten zoals de slimme kilometerheffing.

Het heeft geen zin om te focussen op één maatregel en op de effecten daarvan. Er is een geïntegreerd beleid nodig, zowel op Vlaams als op federaal niveau. Om duurzame resultaten te boeken, lijkt het me dan ook nuttig te streven naar een samenwerkingsakkoord op beide beleidsniveaus. Ik verwijs ter zake naar de federaal vastgelegde rijopleidingen en -examens.

Het zou nuttig zijn indien ook het aspect zuinig rijden zou worden geïntegreerd. Van elke wagen kan een zeer milieuonvriendelijk voertuig worden gemaakt. De Vlaamse overheid is daar op dit moment echter niet voor bevoegd. Alles wat met autofiscaliteit te maken heeft, moet geïntegreerd benaderd worden.

Hetzelfde geldt voor het energiebeleid. Het is belangrijk dat de mensen weten op welke stimuli, zowel fiscale stimuli als premies, ze recht hebben. Op dat vlak moet nog een lange weg worden afgelegd.

Ik wil erop wijzen dat in het Vlaams klimaatbeleidsplan dat goedgekeurd is door de Vlaamse Regering, vier assen zijn opgenomen voor het domein Mobiliteit. De uitbouw van een milieuvriendelijk en emissiearm voertuigenpark, waaronder het voorstel van de omruilactie valt, is slechts een van deze vier assen.

Deze aanpak via diverse assen tegelijkertijd is nodig. Ook op Europees niveau wordt deze werkwijze gevolgd. Transport is een sector die in stijgende mate bijdraagt tot de Vlaamse broeikasgasuitstoot. In 2004 was dat 17 percent van de Vlaamse emissies. Dat aandeel neemt elk jaar toe.

Mijnheer Dewinter, u vraagt of er een voldoende groot maatschappelijk draagvlak bestaat voor die maatregel. Dat zal moeten blijken uit de besprekingen tijdens de Vlaamse klimaatconferentie. Enerzijds is er het sociale vraagstuk. Anderzijds zal ik niet verhinderen dat de maatregel die mijn voorganger heeft aangekondigd, zal worden besproken tijdens de conferentie. De klimaatconferenties zijn een voorbeeld bij uitstek van een participatief milieubeleid. De commissieleden zijn in het verleden trouwens ook uitgenodigd om te participeren in deze nieuwe, andere aanpak van beleidsontwikkeling.

Wat uw vraag over dieselmotoren betreft, is het zo dat in België doorheen de jaren een hoog aandeel van het wagenpark in die categorie terecht is gekomen. Daar wordt momenteel volop onderzoek naar gevoerd. Het is echter duidelijk, en dat kunt u niet ontkennen, dat diesel niet de ideale brandstof is voor zware transporten op korte afstanden. Voor CO_2 presteren dieselwagens gemiddeld beter, maar in het kader van een geïntegreerd lucht- en klimaatbeleid is dat niet het geval.

Er wordt ook onderzoek verricht naar de roetfilters voor personenwagens. Mijnheer Dewinter, u verwijst naar de situatie in Nederland. In Nederland worden momenteel de resultaten onderzocht van de installatie van roetfilters in nieuwe wagens en in bestaande wagens. Men gaat na wat de milieu-effecten daarvan zijn. Ik vind het raadzaam om de resultaten van het onderzoek af te wachten alvorens op dat terrein definitieve beslissingen te nemen.

Heel deze problematiek waarover ik op dit moment geen uitspraak kan, zal en mag doen, moet echter op een geïntegreerde wijze worden bekeken en aangepakt, niet alleen op Vlaams niveau maar ook op federaal en zelfs op Europees niveau.

Samengevat, er komt een klimaatconferentie in het najaar. Ik zal wachten tot de resolutie ter zake hier is goedgekeurd en ik zal deze meenemen naar de conferentie. Verder moet worden gestreefd naar een samenwerkingsprotocol tussen de gewesten en de federale overheid.

Ik kan hier vandaag echter geen persoonlijk oordeel vellen. Ik wil het debat over deze problematiek afwachten en van zeer nabij opvolgen.

De voorzitter: De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil me via u tot uw voorganger richten en waarschuwen om niet te vervallen in de fouten die de paarse federale regering in het verleden heeft gemaakt om te veel een beleid van 'government by announcement' te voeren. Als men alle voorpagina's van de kranten en alle televisiejournaals haalt met een mededeling van de Vlaamse Regering, maar achteraf blijkt dat het slechts een voorstel is dat niet uitgevoerd zal worden door de Vlaamse Regering, maar alleen besproken zal worden op de Vlaamse klimaatconferentie, wekt men verwachtingen en zorgt men voor bezorgdheid. Op zijn minst bij de groep automobilisten die in de veronderstelling is dat hun wagen tot de geviseerde groep wagens behoort, is er bezorgdheid.

Ik vind dat bedenkelijk, temeer omdat achteraf de communicatie van de minister bijgestuurd moet worden en

het toch niet gaat over het van de markt halen. Het zal alleen maar op vrijwillige basis gebeuren, via stimuli enzovoort. Er is op zijn minst verkeerd gecommuniceerd. Bovendien staat die maatregel helemaal alleen, zonder een contextueel beleid naar voren te schuiven. Dat is niet echt een goed voorbeeld van goed bestuur, als u het mij vraagt.

Het geïntegreerde beleid, waar men het graag en dikwijls over heeft, ontbreekt toch voor een deel. Eerst en vooral is er het eeuwige probleem tussen wat Vlaanderen wil en wat uiteindelijk het federale niveau al dan niet in de praktijk brengt. Ik heb het gehad over de autofiscaliteit, het premiebeleid, roetfilters enzovoort, waarvoor we helemaal niet zo ver staan als het buitenland.

Misschien zou het in deze context nuttig zijn – ik weet niet of de Vlaamse Regering dat van plan is, maar het is een geplogenheid bij een federale regeringsvorming – om een memorandum op te stellen ten aanzien van de federale regering, ook in het kader van de klimaatconferentie. Hierin kunnen een aantal opmerkingen die hier ook aan bod zijn gekomen, worden opgenomen.

Ik heb soms bedenkingen als men milieuvriendelijke wagens in de toekomst wil stimuleren, via premies, fiscaliteit enzovoort. Het grote probleem is – zoals tijdens de hoorzittingen ook wel gebleken zal zijn – dat die milieuvriendelijke wagens uiteindelijk veel duurder blijken te zijn dan de bestaande wagens. De hybride wagens zijn 100 tot 150 percent duurder dan een gemiddelde normale wagen op diesel of benzine. Dan zullen heel veel fiscale stimuli en premies nodig zijn om de mensen aan te zetten om die te kopen. Ook daar zal men naar andere oplossingen moeten zoeken.

Ik heb soms de indruk dat, onder het mom van milieuvriendelijke wagens, groene mobiliteit en dat soort dingen, men in eerste instantie op zijn minst de indruk wekt dat men vooral de automobilist wil pesten. Wie veel rijdt, wordt extra belast. Wie een oude wagen heeft, wordt extra belast. Dat is niet altijd een milieuonvriendelijke keuze, maar heel dikwijls een verplichting. Heel wat mensen hebben hun wagen nodig voor het werk en het is ook een sociale verplichting voor mensen die niet in staat zijn om een nieuwe wagen te kopen. Daar moeten we toch over durven nadenken, vooraleer de autogebruiker een soort fiscale melkkoe wordt en men, onder het mom van groene mobiliteit en milieuvriendelijkheid, die gemakkelijke prooi te veel en te zwaar gaat belasten, terwijl de overheid misschien toch nog een aantal maatregelen zou kunnen nemen die minder geld kosten aan de automobilist, maar qua milieuvriendelijkheid heel wat meer resultaat zouden kunnen opleveren.

De heer Patrick Lachaert: We hebben voor de asbestproblematiek een vrij genuanceerde resolutie gemaakt, gericht aan beleidsniveaus, ook naar die waar wij geen bevoegdheid over hebben. De lijst die uit de hoorzittingen over klimaatbeleid kwam, is ongeveer bekend, maar moet nog wat verfijnd worden.

Ik neem aan dat alle politieke partijen die op een of ander niveau aan de regeringsonderhandelingen zullen deelnemen, deze waslijst zullen meenemen. Niet dat wij in het Vlaams Parlement de wijsheid in pacht hebben, maar misschien hebben wij daar wel al meer werk aan besteed dan andere assemblees. Iedere politieke partij die de meerderheid moet vormen, zal die lijst mee hebben. De logica van de dingen eist dit.

Mijnheer Dewinter, ik wil nog iets zeggen over het duurder zijn van de uitrusting van voertuigen. Uit de hoorzitting over het duurder zijn van het isoleren van een gebouw is dat ook gebleken. Op dat vlak moet een grote inspanning gebeuren. We moeten tegen 2020 20 percent minder uitstoot hebben.

Het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf (WTCB) heeft hier gezegd dat, als de bouwsector tegen 2020 zijn werk doet, gesteund door de overheid, een reductie van 30 percent van de CO_2-uitstoot wordt gehaald. Ik denk dat daar de grote uitdaging ligt, zonder vooruit te willen lopen op de resolutie.

De vertegenwoordiger van het WTCB zei dat vandaag het isoleren van een woning 30.000 euro kost. In 2020, ten gevolge van het vermenigvuldigen van de toepassing, wordt de kost herleid tot een vijfde. Mutatis mutandis geldt dezelfde redenering voor voertuigen. Nu is dat innovatie, maar als een innovatieproject verspreid en vermenigvuldigd wordt, komen we in dezelfde situatie.

Dan wil ik daar vanuit de VLD nog iets aan toevoegen, voor wat het pesten van de automobilist betreft. Het gaat niet om het pesten van de automobilist, maar over het verantwoord gebruiken van het voertuig. Wij vinden niet dat de inverkeerstelling van het voertuig gepenaliseerd moet worden. Het bezit van een auto of van vijf auto's is een persoonlijk probleem. Het is het gebruik van het voertuig dat verantwoord moet zijn. Met de auto naar de kapper rijden, zal geld kosten.

In de maatschappij moeten we wel kiezen. We kunnen niet kiezen voor meer milieubeleid en voor meer auto's. Ik denk dat dat een spanningsveld is. We kunnen niet en door het groene en door het rode licht rijden tegelijkertijd. Er zal een zekere conditionering, beleids- en prioriteitsbepaling noodzakelijk zijn.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, dat laatste klopt, maar met uw redenering zullen alleen rijke mensen veel kunnen rijden. Ik zeg niet dat uw redenering volledig verkeerd is, maar als u het zo simplistisch voorstelt, zal dat het gevolg zijn. Alleen rijken zullen zich kunnen permitteren om met de wagen naar de kapper te gaan.

De heer Patrick Lachaert: Er zullen andere modi gevonden moeten worden om zich te verplaatsen.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, met alle sympathie, maar die simplistische redenering gaat niet op.

De heer Patrick Lachaert: Dan moet u doen zoals de Amerikanen indertijd, toen een liter benzine een halve dollar kostte en heel Amerika met de auto reed. Dan is er ook een probleem.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Dewinter, ik wil toch wat nuanceren. Ik heb de verschenen persartikels en ook de uitspraken van mijn voorganger bij. Hij zegt onmiddellijk dat hij in het najaar een tweede klimaatconferentie wil houden. Een van de zaken die daar besproken zullen worden, is dat voorstel.

U zei daarnet dat hij de indruk gaf dat het een regeringsbeslissing is, maar dat is niet het geval. Ik wil dat toch nuanceren.

In uw reactie zegt u dat automobilisten geviseerd worden, waarop de mensen dan gaan reageren. U moet dus ook bij uw eigen communicatie wat verantwoordelijkheidszin aan de dag leggen.

De krantenartikels zijn, zoals u zelf zei, zeer duidelijk. Er komt een tweede klimaatconferentie, en een van de maatregelen die toenmalig minister van Leefmilieu Kris Peeters daar wou bespreken, is deze maatregel.

We moeten alle maatregelen geïntegreerd bekijken. Na de eerste klimaatconferentie werden ook een aantal suggesties en voorstellen gedaan, ook voor de federale overheid. Misschien moeten we proberen tot een samenwerkingsprotocol te komen.

Een van de dingen die ondertussen gelukt zijn, is de EcoScore. Er is ondertussen een website tussen de federale overheid en de gewesten. Straks wordt het misschien ingevoerd, zodat men bij de aankoop van een auto ziet wat de score is.

We geraken wel vooruit, maar we moeten het geïntegreerd bekijken en we moeten – waarmee ik wellicht de bezorgdheid van iedereen deel – het pakket maatregelen toetsen aan de sociale impact. Dat is een van de zaken die meegenomen moeten worden.

Ik ga vandaag geen uitspraken doen over wat de beste maatregel is. We moeten het geïntegreerd bekijken. De tweede klimaatconferentie zal op twee pijlers gebaseerd zijn, waarvan mobiliteit er een is. Ik hoop dat daarover interessante voorstellen zullen komen, maar ze zullen er al vroeger zijn, want ze werden voor een deel al bediscussieerd in het Vlaams Parlement. Er komt ook nog een zeer interessant voorstel van resolutie, waaraan ik, jammer genoeg, niet meer zal kunnen participeren.

Met redenen omklede motie

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

Het incident is gesloten.

– *De heer Frans Wymeersch, ondervoorzitter, treedt als waarnemend voorzitter op.*

Vraag om uitleg van mevrouw Tinne Rombouts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de opslag van autobanden op landbouwbedrijven

Vraag om uitleg van de heer Karlos Callens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van de terugnameverplichting van afvalbanden van landbouwbedrijven

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, begin 2006 werd een overleg opgestart tussen OVAM, Recytyre en de Boerenbond om de problemen van de grote hoeveelheden autobanden te beheren. In heel Vlaanderen worden autobanden door onze landbouwers gebruikt om voederkuilen af te dekken. De oplossing die uit de bus kwam, was drieledig. De situatie zou in kaart worden gebracht, er zou een ruilplatform worden opgestart en de boeren kregen de belofte dat Recytyre de banden gratis zou ophalen.

Intussen is echter gebleken dat het ruilplatform geen succes is. Zo zijn onze landbouwers geen vragende partij om banden die al heel lang meegaan en intussen niet meer bruikbaar zijn omdat de ijzerdraad bloot komt te liggen, over te nemen van hun collega's.

Verder verliep de ophaling door Recytyre allesbehalve vlot. Ik heb deze problematiek reeds vermeld in mijn vraag van 19 april 2007 (*Hand.* Vl. Parl. 2006-07, nr. C166). Een gebrek aan financiële middelen en afzetmogelijkheden zou de belangrijkste oorzaak zijn. Uw voorganger, minister Kris Peeters, stelde dat hij deze

problematiek ter harte nam en beloofde een verder overleg met Recytyre. De gratis ophaling om de voorraad af te romen, was volgens hem het meest efficiënte initiatief. Vorige maand echter werd het project helemaal afgevoerd als gevolg van de precaire financiële toestand van Recytyre.

Tijdens de bespreking van de milieubeleidsovereenkomsten heb ik de toenmalige minister meermaals gevraagd naar een oplossing voor deze problematiek (*Parl. St.* Vl. Parl. 2006-07, nr. 1047/1). In een vorige vraag ben ik daar nog eens op terug gekomen. Daar werd telkens positief op gereageerd. Nu stel ik me de vraag hoe het verder moet wanneer het project ten dode is opgeschreven.

Mevrouw de minister, hoe denkt u nu verder te gaan? Welke andere opties kunnen naar voren worden geschoven? Zult u iets ondernemen om deze situatie alsnog recht te zetten? Welke andere oplossingen zijn volgens u haalbaar?

De voorzitter: De heer Callens heeft het woord.

De heer Karlos Callens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in Vlaanderen wordt het aantal afvalbanden dat zich op landbouwbedrijven bevindt, op 27 miljoen geschat. Zo'n 9 miljoen daarvan mogen worden afgevoerd. Dat is ruim anderhalve keer de jaarlijkse Belgische vervangingsmarkt.

Vorige maand werd een demoversie van het ruilplatform voorgesteld. Via een eenvoudige zoekactie krijgt een landbouwer die op zoek is naar extra afvalbanden, een lijst van collega's in de buurt die met een overschot aan banden opgescheept zitten. Intussen blijkt dat de landbouwers geen vragende partij zijn om al die versleten banden van hun collega's te ontvangen.

Ook de ophaling van de banden dreigt op een fiasco uit te draaien. Een jaar geleden verklaarde Recytyre dat het een budget kon reserveren om jaarlijks een bepaalde hoeveelheid banden op te halen bij landbouwers. Al snel bleek dat het met dit budget 25 tot 50 jaar zou duren voor de berg afvalbanden opgeruimd zou zijn. Bovendien viel vorige maand het doek over het project vanwege de kennelijk precaire financiële toestand van Recytyre.

Landbouwers die afvalbanden van hun bedrijf willen laten weghalen, moeten nu dus een beroep doen op een erkende ophaler. Omdat afvalbanden beschouwd worden als een bedrijfsafvalstof, vallen de kosten voor de inzameling, het vervoer en de verwerking volledig ten laste van het bedrijf.

Mevrouw, wat is de precieze stand van zaken van het overleg tussen de landbouworganisaties en Recytyre? Wat is de timing om tot een eindresultaat te komen? In welk bedrag voorziet Recytyre voor het ophalen van landbouwafvalbanden, en wordt dit bedrag gehaald en voldoende geacht? Binnen welke termijn denkt u een definitieve oplossing in samenwerking met Recytyre uit te werken om een betaalbare ophaling van landbouwafvalbanden te realiseren?

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Het probleem van autobanden is een probleem van voornamelijk twee gewesten. Mijn vraag is dan ook of er overleg is tussen het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest. Verder vraag ik me af wie de gratis ophaling van autobanden had beloofd. Was dat enkel Recytyre of heeft het Vlaamse Gewest zich hier bij monde van OVAM eveneens toe geëngageerd?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik heb over deze problematiek van oude autobanden bij de landbouwers al meermaals vragen gesteld in deze commissie. Toenmalig minister Peeters reikte daarbij telkens een hoopvolle oplossing aan. Enerzijds was er het uitwisselingssysteem. Anderzijds was er de overeenkomst met Recytyre. Vandaag blijkt dat geen van beide oplossingen haalbaar is. Nochtans had uw voorganger tijdens een laatste vraag op 19 april nog heel positief geantwoord. Hij verklaarde dat het overleg in goede orde verliep en dat er wel degelijk een oplossing kon worden uitgewerkt. Nochtans was toen ook al duidelijk dat de financiële toestand van Recytyre niet toereikend zou zijn om de hele problematiek op te lossen. Ik dacht echter dat de situatie toen niet zo uitzichtloos was als vandaag blijkt.

Vandaag staat een artikel in Lokaal, het blad van de VVSG. Daarin raadt zij de landbouwers aan om hun afvalbanden binnen te brengen bij de bandencentrale. Mevrouw de minister, ik weet niet of dat de juiste oplossing is. Als we nu de bandencentrales gaan overladen met alle afvalbanden die nog in de landbouw beschikbaar zijn, worden we met een nieuw probleem geconfronteerd.

Mevrouw de minister, hoe zult u dit probleem aanpakken? Welke boodschap moeten we geven aan de landbouwers?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: In principe bestaat er vandaag nog altijd geen aanvaardingsplicht voor de afvalbanden van landbouwbedrijven. De bestaande aanvaardingsplicht, die ook vervat is in de milieubeleidsovereenkomst voor afvalbanden en die van kracht is sinds 28 november 2003, voorziet in een gratis ophaling van afvalbanden uit de vervangingsmarkt. De gratis opha-

ling geldt niet voor banden die afkomstig zijn uit historische stocks zoals landbouw, silo's, stortplaatsen, banden uit het buitenland enzovoort. In die situaties worden immers geen nieuwe banden gekocht.

Mevrouw Rombouts, u merkt terecht op dat in 2006 herhaaldelijk overleg is gepleegd tussen de landbouworganisaties en het beheersorganisme Recytyre. De oplossing die men toen probeerde te vinden, was gebaseerd op de vrijwillige medewerking van Recytyre zonder dat het enige verplichting had uit hoofde van de milieubeleidsovereenkomst.

Mijnheer Matthijs, de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij was op deze overlegmomenten aanwezig als waarnemer, dus niet als financier. Het is niet onbelangrijk om dat ook mee te nemen als we de discussie voeren en het kader schetsen.

De banden die op landbouwbedrijven aanwezig zijn, worden beschouwd als bedrijfsafvalstoffen. Die moeten volgens de Vlaamse afvalstoffenwetgeving op regelmatige basis afgevoerd worden via een erkende overbrenger voor afvalstoffen.

Gelet op de problematiek, het feit dat in deze sector de banden als afdekmateriaal voor silo's gebruikt worden en gelet op de hoeveelheid banden die in de sector aanwezig zijn, wordt de aanwezigheid van deze afvalbanden door de OVAM niet beschouwd als een illegale opslag van afvalbanden. Ik denk dat dat op dit ogenblik al een beetje ontmijnend kan werken.

We zitten op dit ogenblik in een gedoogsituatie, op voorwaarde dat het aantal banden in verhouding staat tot het gebruik ervan en op voorwaarde dat er geen nieuwe afvalbanden worden aangetrokken en dat de banden op een vloeistofdichte vloer worden bewaard in de periode dat ze niet gebruikt worden als afdekmateriaal. Met andere woorden, we zitten in een gedoogsituatie waarbij geen acties worden ondernomen, maar het moet op een manier gebeuren waardoor de risico's voor het leefmilieu worden beperkt.

Mevrouw Rombouts, u hebt terecht gesteld dat er in 2006 een belofte van Recytyre is gekomen – dat is geen wettelijk engagement, maar een belofte – om een uitwisselingsplatform voor afvalbanden voor landbouwers op te richten. Het uitgangspunt hierbij was dat het aantal afvalbanden niet meer mocht toenemen. Via de internettoepassing kunnen landbouwbedrijven hun overtollige afvalbanden aanbieden. Men had de hoop dat landbouwbedrijven met een tekort aan afvalbanden deze dan kunnen gebruiken. Op die manier wilde men vermijden dat nieuwe afvalbanden nog in het landbouwcircuit terecht zouden komen. Het uitwisselingsplatform is ondertussen gestart. Naar ik vernomen heb, loopt het nog altijd en kan het op termijn ook geëvalueerd worden.

Verder werd door Recytyre de mogelijkheid bekeken om jaarlijks een bedrag te voorzien – opnieuw op vrijwillige basis – om een deel van de afvalbanden bij landbouwers gratis op te halen, op voorwaarde dat de financiële toestand van Recytyre dat zou toelaten. Het werd al gezegd dat die financiële toestand niet zo rooskleurig blijkt te zijn. Daarbij komt dat er massaal veel reacties waren uit de landbouwsector, wat meteen ook het probleem volledig in kaart heeft gebracht.

Ik zie eigenlijk maar één oplossing. Volgend jaar moet opnieuw worden onderhandeld over een milieubeleidsovereenkomst. Dan kunnen we een globale oplossing voor dat probleem uitwerken.

Het is niet meteen rooskleurig nieuws op korte termijn, maar ik zie op dit ogenblik geen andere oplossing dan het mee te nemen naar de onderhandelingen en te kijken op welke wijze het probleem kan worden opgelost. Op voorwaarde uiteraard dat voor de termijn die nog rest de gedoogsituatie die op dit moment bestaat op dezelfde manier kan blijven bestaan.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mevrouw de minister, ik wil u van harte bedanken voor het sterke en uitgebreide antwoord.

Het platform werkt momenteel nog wel, maar wat ook meespeelt, is dat mensen vandaag schrik hebben om nog banden aan te trekken, omdat ze op lange termijn geen oplossing zien.

Als we een oplossing hebben voor het afvoeren van de banden als ze in slechte staat zijn, kan misschien het ruilplatform meer kansen krijgen. Maar dan moet er een uiteindelijke oplossing zijn, want anders stapt men er moeilijker in.

Ik mag er dus van uitgaan dat we binnen de bespreking van de milieubeleidsovereenkomst een oplossing gaan zoeken voor de eindfase van de banden.

Minister Hilde Crevits: Ik kan op dit ogenblik de oplossing nog niet beloven, want ik ben zeer benieuwd hoe dergelijke onderhandelingen zullen verlopen.

Mevrouw Tinne Rombouts: We rekenen dan op de bespreking van de milieubeleidsovereenkomst.

De voorzitter: De heer Callens heeft het woord.

De heer Karlos Callens: Mevrouw de minister, bedankt voor het antwoord, maar eigenlijk blijven de landbouwers op hun honger zitten.

Het milieu is er niet mee gebaat, vooral als we weten dat heel wat banden door sluikstorten in grachten belanden

en overal waar men de banden kan kwijtraken. Ik denk dat het nodig is om heel snel een oplossing te vinden.

Mevrouw de minister, er bestaan natuurlijk heel elegante systemen om bieten en andere landbouwproducten af te schermen van regen en wind, waardoor die banden niet meer nodig zijn.

Op het moment dat een kleiner bedrijf stopt en wordt overgenomen, wat meestal gebeurt door niet-landbouwers, hebben die mensen een berg banden, die gedurende jaren wordt opgestapeld. Ik denk dat we daarvoor heel snel een oplossing moeten vinden.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik kan begrijpen dat een eeuwenoud probleem niet snel een oplossing kan krijgen, als er al zoveel oplossingen zijn uitgeprobeerd.

Maar de vraag blijft hoe we dat gaan communiceren. Ik heb gezegd dat de VVSG een bepaalde boodschap verspreidt. Ik denk dat de landbouworganisaties toch op een zekere manier kunnen communiceren met de landbouwers. Zij kunnen zeggen dat er nog geen concrete oplossing is voor het probleem, maar dat er een tijdelijke gedoogmaatregel is en dat de landbouwers wordt afgeraden om nu de bandencentrales met banden te overstelpen.

Minister Hilde Crevits: Ik zal mijn diensten vragen om contact op te nemen met VVSG en de betrokken organisaties, om te zien op welke wijze een duidelijke lijn gehanteerd kan worden en niet allerlei acties ontstaan op het veld.

De voorzitter: Het incident is gesloten.