



Vlaams
Parlement

vergadering **C271 – LEE40**
zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening
en Onroerend Erfgoed

van 19 juni 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het spreidingsplan inzake het vliegverkeer rondom de luchthaven van Zaventem - 2076 (2011-2012)	
Interpellatie van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de implementatie van het luchthavenakkoord - 142 (2011-2012)	3
Moties	9
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het akkoord over de inning van emissierechten van luchtvaartmaatschappijen - 2069 (2011-2012)	10
Vraag om uitleg van mevrouw Tinne Rombouts tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de regelgeving inzake geluidsnormen en het flankerende beleid - 2080 (2011-2012)	11
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het gebruik van bodemassen als secundaire grondstof in het kader van het actieplan tegen materiaalschaarste - 2084 (2011-2012)	16

■

Waarnemend voorzitter: mevrouw Tinne Rombouts

Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het spreidingsplan inzake het vliegverkeer rondom de luchthaven van Zaventem

- 2076 (2011-2012)

Interpellatie van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de implementatie van het luchthavenakkoord

- 142 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Minister, vroeger was het spreidingsplan van het vliegverkeer rondom de luchthaven van Zaventem een bijzonder actueel thema. Enkele jaren geleden stond het bijna wekelijks op de agenda van de commissie en de plenaire vergadering. Dat was de tijd van het plan-Anciaux en het plan-Landuyt, enzovoort.

In februari 2010 is er in de schoot van de toenmalige Federale Regering Letermé een luchthavenakkoord gesloten onder staatssecretaris Schouppe. Dat was voor de verkiezingen van 2010. Het moest dan worden vertaald in een vliegwet, die er uiteindelijk niet is gekomen. Er is wel een route- en banenschema goedgekeurd en uitgevoerd, waardoor er rond de luchthaven toch een zekere rust is gekomen. Er zijn nu twee derde minder nachtvluchten. De jongste tijd gaat ongeveer de helft van die nachtvluchten richting Noordrand, de andere helft richting Oostrand. Op dat vlak is er een verbetering in de spreiding die tot weinig discussie aanleiding heeft gegeven.

Voor de dagvluchten zijn er andere opties genomen. Ook daar is men afgestapt van de concentratie tijdens de weekends, en van het gebruik van één baan. Er wordt gemengd opgestegen langs de banen 25R en 20. Er is dus een *modus vivendi* gevonden. Ook de actiegroepen zijn weinig actief geweest omdat ze beseffen dat de omwonenden van de luchthaven worden geconfronteerd met vliegtuiglawaai. Over de spreiding zijn er altijd pijnpunten, maar dat gaf aanleiding tot weinig contestatie. Na een jarenlange discussie over de luchthaven was er een zekere rust gekomen.

De jongste weken is er in de Franstalige pers opnieuw een probleem opgedoken. De kwestie is dat landingsbaan 20 over de twee Woluwes, Kraainem en Wezenbeek gaat. Sommige politici stellen, in het licht van de gemeenteraadsverkiezingen, opnieuw een aantal pistes in vraag op basis van windnormen en Belgocontrol, dat in bepaalde omstandigheden zelfstandig kan beslissen om die routes te gebruiken voor de landing.

Ook het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zou geconfronteerd zijn met 10 procent meer vliegbewegingen sinds 2010. Daarom stellen enkele Franstalige politici uit Brussel het spreidingsplan-Schouppe opnieuw in vraag en ze pleiten voor wijziging aan windnormen en banengebruik. Minister, ik weet dat de Federale Regering daarover beslist, en dat ook Belgocontrol eigenmachtig bepaalde zaken kan beslissen naargelang van de weersomstandigheden, weliswaar gelimiteerd. De Vlaamse Regering is in het verleden altijd wel betrokken geweest in overleg. Er is ook een studie gebeurd door professor Annemans, die wijst op de problematiek van de gezondheid rond de luchthaven. Die heeft aanleiding gegeven tot een aantal stellingnames, specifiek door de mensen van de Noordrand. We kennen de stellingen van dokter Goethals.

Minister, de oude polemiek laait weer op. Is er overleg geweest tussen de Vlaamse en de Federale Regering? Is er beweging in dat dossier? Hoe staat het ermee? Vroeger zat dat dossier bij staatssecretaris Schouppe, nu zit het bij staatssecretaris Wathélet, die valt onder federaal minister Milquet. Mevrouw Milquet is gevoelig voor de standpunten van de cdH-mensen van de beide Woluwes, Kraainem en Wezenbeek. Hetzelfde met de MR, waarvan in

het verleden bepaalde politici standpunten hebben ingenomen in functie van hun woonplaats. Minister, is er overleg gepleegd? Hoe staat het met de uitvoering van het spreidingsplan-Schouppe?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Voorzitter, minister, collega's, de heer Van Rompuy heeft het kader al geschetst. Het luchthavenakkoord dat in 2010 werd afgesloten, was een evenwichtig akkoord. Er werd naar een evenwicht gezocht tussen de verschillende regio's en het moest een stabiel kader brengen.

Dat geluidshinder de gezondheid kan schaden, daarover zijn al verschillende studies gemaakt en het is al aangetoond. Daar moeten we de nodige zorg voor hebben. Daarom werkt de minister aan geluidsactieplannen. Het geluid aanpakken bij de bron is nu de eerste optie om het geluid te beperken.

Enige tijd geleden stelde ik samen met onder andere collega Van Rompuy vragen over de omzetting van het luchthavenakkoord tot de vliegwet en de implementatie van de gewijzigde vliegroutes. Nu bereiken mij berichten dat dit akkoord opnieuw in vraag zou worden gesteld en dat bepaalde onderdelen van dit akkoord niet zou worden uitgevoerd.

Hoewel het de bedoeling is om het akkoord in zijn geheel uit te voeren, is dat in de praktijk niet gebeurd, want er is al een onderdeel uitgevoerd, namelijk de wijziging van de windname. Dat heeft tot gevolg dat de Leuvense regio in theorie niet meer opstijgende vliegtuigen mag krijgen, maar in de praktijk blijkt dat wel zo te zijn. In het federale luchthavenakkoord is er ook in voorzien dat het opstijgen en dalen richting Leuven volgens een andere vliegroute zou kunnen gebeuren, waardoor die hinder beperkt zou kunnen worden.

Vorige week nog vroegen verschillende bewonersgroepen van Bertem, Herent, Oud-Heverlee en Leuven om de aanpassing van de vliegroutes eindelijk door te voeren. Richting Leuven zou er door de implementatie van de nieuwe vliegroutes immers een aanzienlijke vermindering zijn van de geluidsoverlast voor de hele regio, zonder daarbij een andere regio zwaarder te belasten. Het is de bedoeling om de hinder binnen die regio te verminderen.

Bovendien zou door de wijziging van deze route een alternatieve procedure van opstijgen en dalen kunnen worden aangewend, waardoor de vliegtuigen van op veel grotere hoogte kunnen landen. Dat geeft minder geluidsoverlast en het is bovendien brandstofbesparend. Als ze dan toch richting Leuven opstijgen, kunnen ze een 'continuous climb' uitvoeren, en moeten ze pas op grotere hoogte afdraaien.

Effectieve metingen hebben aangetoond dat het invoeren van deze procedure een significante vermindering van brandstofverbruik kan betekenen omdat de cyclus van vertrek, opstijgen, dalen en landen 20 tot 25 procent van het brandstofverbruik voor zijn rekening neemt. Die brandstofbesparing zou aanzienlijk zijn waardoor de CO₂-uitstoot kan worden verminderd en er minder schadelijke stoffen in de lucht komen. Bovendien kan door die benadering de 'continuous descent approach' worden uitgevoerd waarbij een vliegtuig volgens een continue dalingshoek daalt in plaats van trapsgewijs. Die manier van vliegen zou een aanzienlijke verbetering betekenen ten aanzien van de lawaaihinder – volgens de Franse luchtvaartmaatschappijen 3 tot 6 decibel – alsook een vermindering van emissie van CO₂, NO_x, fijn stof en andere schadelijke stoffen.

Ook Eurocontrol heeft daar een visie over, volgens welke er belangrijke omgevingswinsten en economische winsten te boeken zijn zonder invloed te hebben op de veiligheid. Er zijn dus aanzienlijke milieuwinsten. Het is dus onbegrijpelijk dat er signalen komen dat dit onderdeel en misschien wel het hele luchthavenakkoord niet zou worden uitgevoerd.

Minister, ik weet dat de uitvoering van het luchthavenakkoord van 2010 federale materie is, maar de gevolgen ervan zijn natuurlijk voornamelijk voor Vlaamse bodem, zowel voor het economische deel van de luchthaven van Zaventem als voor onze ruimtelijke ordening.

Geluidsoverlast en schadelijke emissies betreffen het leefmilieu en zijn uw bevoegdheid. Daarom kom ik bij met mijn vragen.

Minister, hebt u intussen contact opgenomen met staatssecretaris Wathelet over de implementatie van de vluchtroutes die afgesproken waren binnen het luchthavenakkoord, en wat waren de resultaten daarvan? Welke stappen zult u ondernemen om staatssecretaris Wathelet ertoe te brengen de verschillende onderdelen van het federale akkoord te laten uitvoeren?

Er loopt blijkbaar een pilootproject rond de ‘continuous descent approach’ op de luchthaven van Zaventem. Wat is de stand van zaken hierin? Misschien kunt u deze vraag niet onmiddellijk beantwoorden, maar is het iets dat u kunt navragen. Kunt u erop aandringen om dat toe te passen op de luchthaven van Zaventem?

De voorzitter: De heer Callens heeft het woord.

De heer Karlos Callens: Minister, ik wil me graag aansluiten in naam van mevrouw De Vroe die me vanmorgen heeft gebeld en gezegd heeft dat ze serieus ziek is. Het gaat over ongeveer hetzelfde.

Mevrouw De Vroe heeft reeds in juli 2011 een antwoord gekregen op een schriftelijke vraag, waarin stond dat er tot dusver geen nadere afspraken zijn gemaakt tussen de Vlaamse Regering, de Federale Regering en de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over genoemde elementen uit het Vlaams regeerakkoord.

In februari van dit jaar zijn er opnieuw vragen gesteld over uw contacten met de federale overheid betreffende dit dossier. Toen hebt u opnieuw geantwoord dat er nog steeds geen overleg had plaatsgevonden. We zijn ondertussen vier maanden verder. Ze vraagt hoe het nu staat met het samenwerkingsakkoord. Minister, hebt u daaromtrent overleg gepleegd? Zal het luchthavenakkoord worden uitgevoerd of zullen er wijzigingen worden aangebracht? Zo ja, op welke manier?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik sluit me aan bij de invalshoek van mevrouw Eerlingen die op de Leuvense regio is gericht. Er is een werkgroep Leuven waaraan burgers uit omliggende gemeenten en uit Leuven zelf deelnemen, die de route ‘07 rechtdoor’ al sinds 2005 onderzoekt. De vorige regering Leterme-II had een expert aangeduid die nu heeft besloten dat dit perfect zou kunnen. Het is dan wel jammer dat wij geruchten opvangen dat er niet wordt geantwoord op brieven vanuit het kabinet Wathelet. Nadien komen er dan hardnekkige geruchten dat men daar niet mee wil doorgaan hoewel dit is opgenomen in het regeerakkoord Di Rupo van december 2011.

Ik pleit voor de inwerkingtreding van die ‘07 rechtdoor’-oplossing die de geluidshinder overall in de Leuvense regio aanzienlijk zou verminderen. De ruimtelijke ordening zou er gedeeltelijk worden hersteld zoals die was voor het spreidingsplan. Men gaat dus eigenlijk terug naar een oude route die de laatste tijd vooral is gebruikt om te dalen, maar die ook zou kunnen worden gebruikt om te stijgen. Die expert heeft ten overvloede bewezen dat dit op een veilige manier kan. Staatssecretaris Wathelet moet dan echter de opdracht geven aan Belgocontrol om daar eindelijk mee van start te gaan. Het feit dat de Franstaligen intussen weer andere zaken beginnen op te werpen, maakt het er voor staatssecretaris Wathelet niet gemakkelijk op om een beslissing te nemen over dit geïsoleerde luik. Toch is het goed om dit vanuit Vlaanderen te vragen. Dit is in niemands nadeel, integendeel, 80 vierkante kilometer grondgebied in Vlaanderen voor wonen wordt opnieuw conform de geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie gemaakt.

Dit doet ook geen afbreuk aan de capaciteit van de luchthaven. De reactie is nogal vaak dat de omwonenden tegen de luchthaven zouden zijn. Dat is niet waar. Men zal zelfs meer kunnen opstijgen, maar dan via een route die minder lawaai veroorzaakt, ecologischer is

omdat er minder brandstof wordt verbruikt enzovoort. Er zijn dus alleen maar voordelen, maar blijkbaar kan men deze geïsoleerde oplossing niet op gang krijgen op het Belgische niveau. Wij vinden dat bijzonder jammer.

Wij hebben een verklaring van de Leuvense regio over Zaventem ondertekend. Mevrouw Eerlingen en een aantal federale en Europese volksvertegenwoordigers hebben mee ondertekend alsook een aantal omringende gemeenten en bewonersgroepen. Minister, als Vlaams minister van Leefmilieu moet u deze oplossing op zijn minst bepleiten, wat niet belet dat we verder nadenken over de rest van de luchthavenproblematiek. Ik ben het eens met de heer Van Rompuy dat er eindelijk wat rust was op dat vlak en dat men daar nu opnieuw aan begint te rommelen. Ik zou daar persoonlijk heel voorzichtig mee zijn, maar voor wat Leuven betreft, pleit ik er samen met mevrouw Eerlingen voor om daar werk van te maken, hoewel dit niet meteen uw eigen bevoegdheid is.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: De lange voorgeschiedenis van dit dossier bewijst dat de consensus die is bereikt, een moeizaam proces is geweest. Dat dit nu op de helling wordt gezet in functie van een aantal politieke spelletjes, kan mijn fractie moeilijk goedkeuren en ondersteunen. Het federaal regeerakkoord moet onverkort worden uitgevoerd.

We wijzen altijd in de richting van de federale overheid wanneer het gaat over deze problematiek. Is er echter ook overleg geweest tussen Vlaanderen en Brussel over deze materie?

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Ik ben ontroerd dat in dit Vlaams Parlement mag worden gepraat over zaken die een federale bevoegdheid zijn. In andere dossiers is dat minder het geval.

De heer Van Rompuy heeft de situatie geschetst. In dit parlement heeft jarenlang een debat gewoed over de geluidsoverlast, de dag- en nachtvluchten, de concentratie boven de Noordrand waarbij mevrouw Durant het broze evenwicht dat er toen was, compleet heeft weggeslagen. Het heeft jaren geduurd om dat draagvlak opnieuw te realiseren.

De heer Schouppe heeft toen een plan naar voren gebracht waarbij de veiligheid voorop stond. Het was de windrichting die bepaalde hoe men zou opstijgen en landen. Daardoor zouden de lasten worden gespreid en zou de concentratie ongedaan worden gemaakt. Nu blijkt dit op de helling te staan. Dit is nog niet omgezet in een vliegwet. Ook wij hadden kritiek op het akkoord-Schouppe, maar het was in elk geval beter dan wat er op dat moment was. Ik denk dat we het daar allemaal over eens zijn.

Minister, we hebben u in die periode gevraagd of u daarvan op de hoogte was. Ik heb u nog gevraagd of u de heer Schouppe had gebeld. Maar goed, dat is een beetje eenzijdig afgekondigd. Nu wordt dat blijkbaar opnieuw op de helling gezet door de Franstaligen. De gemeenteraadsverkiezingen naderen inderdaad, en dan komt Brussel opnieuw in beeld. Langs de andere kant stelt de studie van professor Annemans dat men op die manier opnieuw zal concentreren boven de Noordrand. De concentratie boven de Noordrand is met 12 procent gestegen. Dit dreigt dus weer een conflict te worden tussen belangen.

Nu komt men hier al de regio Leuven bepleiten. Voor we het weten, zitten we weer in dezelfde situatie als toen.

Minister, hebt u zicht op de concrete implementatie van dat luchthavenakkoord? Hoe broos het evenwicht ook was, het was er wel. Als men dat broos evenwicht op de helling zet, dreigen we weer in de situatie van voor dat luchthavenakkoord te komen.

Bent u betrokken bij die implementatie? Wat is de stand van zaken?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Voorzitter, collega's, de Vlaamse Regering heeft op 23 juli 2010 uitdrukkelijk een standpunt ingenomen waar volledige consensus over bestond. Dat ging onder andere over een ontwerp van de federale vliegwet. We hebben gezegd dat we instemmen met dat ontwerp, maar onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat er een aantal bijkomende routeaanpassingen zijn van de vliegroutes boven de Noordrand. Dat standpunt werd ook overgemaakt aan de Federale Regering. Het is een essentiële voorwaarde om tot een evenwicht te komen, ook wat betreft de geluidsbelasting tussen de Vlaamse Noordrand en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Uiteraard volgen we dit met argusogen op. Het klopt dat de federale staatssecretaris in de Kamercommissie voor de Infrastructuur, de heer Wathelet, in januari heeft verklaard niet te zullen ingaan op de eis van de Vlaamse Regering tot meer gespreide routes boven de Vlaamse Noordrand. Voor de Vlaamse Regering is dat totaal onaanvaardbaar. Sindsdien is er geen beslissing in genomen. Het blijft dus hangende. Volgens onze informatie is er in de Federale Regering geen akkoord om dat zo te doen. Indien dat wel zo zou zijn, zullen we onverwijld opnieuw contact opnemen met de Federale Regering.

Een aantal collega's verwezen naar een studie over gezondheidsrisico's van professor Annemans. Op basis van die studieresultaten pleit professor Annemans voor meer gespreide vliegroutes boven de Noordrand. Dat komt perfect overeen met het standpunt van de Vlaamse Regering. In het bijzonder pleit hij voor het uittrekken van de routes naar de bakens van Denut en Chièvres zodat een grotere spreiding wordt bereikt en er een meer aanvaardbare geluidsbelasting is. Die grotere spreiding, waarmee de frequentie van het aantal overvluchten in die zone wordt beperkt, vormt dus ook de essentie van de routeaanpassingen die de Vlaamse Regering gevraagd heeft en die gekoppeld zijn aan het ontwerp van de vliegwet. Er moet dus effectief een billijke verdeling zijn.

De studie is zeer recent. We hebben die nog niet tot in detail kunnen ontleden. De studie werd verder opgevraagd en zal ook verder worden geëvalueerd.

Mevrouw Eerlingen, het is niet zo dat die 'continuous descent approach' specifiek gekoppeld is aan routeaanpassing Leuven. Die zaken moeten los van elkaar worden gezien: het ene kan ook zonder het andere.

Mevrouw Brouwers, het voorstel dat in Leuven gegroeid is, is ons bekend. Het is ook overgemaakt en bekend op federaal niveau. U zegt dat we dit al kunnen aanpassen en dat de rest wel zal volgen. Het spreekt voor zich dat het federale niveau stappen zal moeten zetten. Wij kunnen dat wel overmaken en een en ander ondersteunen, maar uiteindelijk moet het federale niveau stappen zetten. We volgen dat met argusogen op.

Mijnheer Callens, u sprak over het samenwerkingsakkoord. Dat komt er straks aan. We hebben er al veel overleg over gepleegd, ook met staatssecretaris Wathelet. Daaruit blijkt dat het zeer moeilijke beslissingen zijn die niet zo snel vooruit gaan. We krijgen ook geen signaal dat er nu plots snel in beslist zal worden. Het standpunt van de Vlaamse Regering is duidelijk. We zullen dat standpunt ook blijven aanhouden en verdedigen om verder die richting uit te gaan. Vandaag hebben we nog altijd geen officieel signaal ontvangen dat het op korte termijn in een of andere zin zou veranderen of worden doorgevoerd. Dat is jammer. We hebben namelijk ook het gevoel dat wat op tafel lag in balans was, mits natuurlijk de vraag tot aanpassing die we hadden gesteld om tot een oplossing te komen. Het is jammer dat het niet vooruit kan gaan.

Mijnheer Peeters, er is overleg geweest met Brussel. De standpunten lopen vaak uiteen, zijn niet altijd gelijklopend. De Vlaamse Regering heeft daar een duidelijk standpunt over ingenomen.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Minister, ik dank u voor het antwoord.

Het is duidelijk dat er nog geen overleg heeft plaatsgevonden en dat er in de Federale Regering ook geen basis is om te overleggen, want ook daar is men het niet eens. Ik hoor dat bepaalde partijen standpunten innemen die niet door Vlaamse partijen worden gedeeld. De Federale Regering heeft dus nog geen standpunt om te overleggen. We moeten waakzaam blijven.

Met alle sympathie voor Leuven, maar het is zo wel zo dat de problematiek van Leuven wel iets verschilt van die van Zaventem en Diegem. Maar ik heb begrepen – kijk naar Uplace – dat jullie actieradius alsmaar groter wordt. Uplace is wel voor onze deur, de luchthaven ligt voor onze deur. Ik hoop dat de gemeenteraadsverkiezingen vlug voorbij zullen zijn zodat de onmiddellijke omgeving van Zaventem niet de gevolgen moet dragen van de – misschien wel terechte – bekommernissen van Leuven. Ik ken de problematiek daar ook, die een nasleep is van het plan-Anciaux, toen Bert Anciaux nog minister voor Spirit was. Vroeger bestond die niet.

Als er wijzigingen worden voorgesteld door de Federale Regering, hoop ik dat de Vlaamse Regering alert genoeg is om dat te beletten. Het is te laat als de Federale Regering standpunten heeft ingenomen en dan pas overlegt.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik meen ook niet echt gehoord te hebben dat u al overleg hebt gepleegd met staatssecretaris Wathélet. U hebt de regering aangemaand om er werk van te maken en u volgt het met argusogen, maar ik heb niets gehoord over overleg. Ik zou graag hebben dat u met hem in overleg gaat en hem heel duidelijk maakt dat wij in Vlaanderen op de uitvoering zitten te wachten en dat we verwachten dat het gebeurt.

Mijnheer Van Rompuy, ik ben het volledig met u eens dat de vliegwet liefst volledig wordt geïmplementeerd, maar het onderdeel 'Leuven' heeft eigenlijk geen effect op de rest. Als er dan al iets uitgevoerd wordt, dan kan dit onderdeel worden uitgevoerd. Mevrouw Brouwers heeft het ook al gezegd, maar deze vraag wordt gedragen door een heel ruime regio, door heel veel politici van verschillende niveaus en partijen. Volgens mij heeft het ene geen effect op het andere. U mag me altijd verbeteren als ik verkeerd ben.

Ik heb natuurlijk ook het liefst dat het volledig wordt uitgevoerd, omdat het een plan in evenwicht is. We moeten er niet aan tornen.

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: De heer Van Rompuy heeft gelijk: de situatie in Leuven is toch wel anders dan de situatie in de Noordrand of rond Zaventem. Steenokkerzeel was de laatste gemeente die dan ook maar van armoe een actiecomité heeft opgericht. Steenokkerzeel heeft de meeste overlast, want ligt vlak naast de luchthaven, maar heeft ermee leren leven. Toen er zoveel actiecomités werden opgericht, heeft Steenokkerzeel dat ook maar gedaan om niet alles over zijn kop te krijgen. De situatie in de regio Leuven of in de Noordrand is toch niet meteen vergelijkbaar.

Minister, u zegt dat er nog geen overleg is geweest. U kunt dat doen en het agenderen op het Overlegcomité. Als de vliegwet er komt en als die ons niet aanstaat, dan kunnen we nog altijd – en ik weet dat het een beladen term is – een belangenconflict indienen. Misschien is er dan wel steun vanuit het Vlaams Parlement. Minister, alle gekheid op een stokje, maar ik heb de indruk dat u erbij staat, ernaar kijkt en afwacht. U zegt dat u wel wilt en wat uw standpunt is. Ik ben het daarmee eens, maar als u vindt dat de zaken vooruit moeten gaan, dan vraag ik me af waarom u dat niet agendeert op het Overlegcomité. Dat is net de plaats waar zulke zaken moeten en kunnen worden besproken.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, ik wil twee dingen rechtzetten.

Dit heeft niets met gemeenteraadsverkiezingen te maken. In onze regio is men daar al mee bezig van in 2005. Ik heb het er hier trouwens al herhaaldelijk over gehad. Het heeft er dus niets mee te maken.

Ik wil de problematiek van de Noordrand hier niet onder de mat vegen, totaal niet. Die mensen bevinden zich nog in een veel prangender situatie dan de Oostrand. Het is gewoon zo dat de expertenstudie bewezen heeft dat er voor die Oostrand een betere oplossing is voor heel veel bewoners. Waarom kan dat dan al niet gebeuren? Moet er weer van alles worden opgeworpen, of het nu door Waalse gemeenten of Noordrandgemeenten is, die met dat probleem eigenlijk niets te maken hebben? Er zal geen vliegtuig minder richting Leuven opstijgen. Ze gaan alleen een klein beetje anders vliegen. Dat is alles. Als dat tot minder hinder leidt, dan is er misschien ook mogelijkheid tot groei van de luchthaven. Op dit moment gaat Leuven natuurlijk op de rem staan om meer richting Leuven te vliegen zolang het op deze manier gebeurt. Dat is ook een normale reactie.

We willen ons helemaal niet vergelijken met de mensen van de Noordrand, laat staan met die van Steenokkerzeel of Zaventem. Dat is inderdaad een nog heel andere problematiek.

Minister Joke Schauvliege: Ik heb niet gezegd dat ik nog niet met de staatssecretaris heb gepraat. Er is al heel veel overleg geweest over het samenwerkingsakkoord waarover we straks praten.

Ik vind het normaal dat wij zelf geen vragende partij zijn om te onderhandelen. Het staat in het federaal regeerakkoord. Men gaat het uitvoeren. Men heeft een duidelijk standpunt van de Vlaamse Regering. We zouden ons bijzonder zwak opstellen door nu te vragen of we even mogen komen praten, want zo zouden we de deur openzetten en kan heel de discussie opnieuw opengetrokken worden.

Ik vind dat we een andere houding moeten aannemen, dat we heel strikt op onze lijn moeten blijven en dat het federaal regeerakkoord in die zin moet worden uitgevoerd. Als er duidelijke formele signalen komen dat het de andere richting uitgaat, dan zullen we uiteraard op tafel slaan, dan zal het op het Overlegcomité komen en dan zullen we keihard actie ondernemen.

Nu met hangende pootjes vragen of ze er alstublieft met ons over willen praten, daar doe ik niet aan mee, en dat zal ook onze houding in de Vlaamse Regering niet zijn.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, het is inderdaad niet de bedoeling dat u over heel het akkoord nog eens opnieuw onderhandelt, maar u moet wel eens op tafel kloppen. Eer er een formeel signaal zal komen dat het niet doorgaat ... Men laat het gewoon aanslepen, men wacht gewoon tot het ooit misschien eens kan worden uitgevoerd, men wacht tot het in hun eigen kraam past, er zit geen haast achter.

U moet aandringen. U moet echt op tafel kloppen en zeggen dat we vanuit Vlaanderen willen dat het akkoord wordt uitgevoerd, want het heeft invloed op ons grondgebied.

Moties

De voorzitter: Door de heer Van Hauthem en door mevrouw Eerlingen werden tot besluit van deze interpellatie moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

De interpellatie en de vraag om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het akkoord over de inning van emissierechten van luchtvaartmaatschappijen - 2069 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, voorzitter, op 2 maart 2011 heeft het Grondwettelijk Hof het decreet op het rationeel energiegebruik vernietigd op vraag van de Brusselse Regering en de Federale Regering. Het Grondwettelijk Hof oordeelde ook dat de Vlaamse omzettingsregel zou blijven gelden tot een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten zou zijn goedgekeurd.

Nu zou er uiteindelijk binnen België toch een akkoord zijn over de inning van emissierechten van de luchtvaartmaatschappijen. De gewesten zouden de rechten innen voor de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de regionale luchthavens. Voor de luchthaven van Zaventem, weliswaar een federale luchthaven, maar volledig op Vlaams grondgebied gelegen, zou volgens mediaberichten de luchthaven de rechten zelf innen.

Minister, ik heb daarover een aantal vragen. Kunt u ons meedelen of het akkoord volledig is afgerond? Wat zijn de gevolgen van het samenwerkingsakkoord? Wat zal er met de geïnde rechten gebeuren? Worden ze na inning overgemaakt aan de Federale Staat, waarna deze de inningen zal verdelen over de regio's, of worden ze verdeeld tussen de Federale Staat en de regio's? Op welke manier en hoe zullen de geïnde rechten aangewend moeten worden?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Voorzitter, mevrouw Van den Eynde, op het Overlegcomité van 6 juni laatstleden was een van de agendapunten het 'ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende de omzetting van richtlijn 2008/101/EG van 19 november 2008 betreffende de opname van luchtvaartactiviteiten in de regeling voor de handel in broeikasgas-emissierechten'.

Het ontwerp werd goedgekeurd op het Overlegcomité van 6 juni 2012, maar er zijn wel een aantal aanpassingen aan de geagendeerde ontwerp tekst gebeurd. Overeenkomstig artikel 26 van de tekst van het samenwerkingsakkoord kan het samenwerkingsakkoord pas in werking treden zodra er instemmingsdecreten of een federale instemmingswet is. Dit moet dus zowel federaal als gewestelijk gebeuren en zal dus ook hier aan het parlement worden voorgelegd.

De tekst van het samenwerkingsakkoord dat door het Overlegcomité op 6 juni 2012 is goedgekeurd, gaat uit van de volgende vier principes. Het eerste stelt dat de principes van de materiële bevoegdheid van de gewesten inzake leefmilieu nog eens heel uitdrukkelijk worden bevestigd. Dat is belangrijk omdat het Grondwettelijk Hof ze ook nog eens bevestigde, maar dat toch een vernietiging met zich had meegebracht. Het tweede vermeldt de rol van de luchthavenbeheerders als interface met de luchtvaartmaatschappij. Het derde principe stelt dat de Nationale Klimaatcommissie (NKC), die een centrale rol krijgt, een weerspiegeling is van de verwevenheid van de verschillende bevoegdheden inzake de luchthaven en staat voor een nationale benadering, want we moeten dit als lidstaat ten aanzien van Europa bekijken. Een vierde principe stelt dat de verdeling van de opbrengsten van de veiling van emissierechten wordt uitgesteld. De manier van verdelen staat dus niet in het samenwerkingsakkoord.

Overeenkomstig artikel 3, toepassingsgebied, van het door het Overlegcomité op 6 juni 2012 goedgekeurd samenwerkingsakkoord, is België de verantwoordelijke lidstaat voor een vliegtuigexploitant "aan wie een geldige exploitatievergunning werd verleend" en "in alle andere gevallen, wanneer de raming van de toegewezen emissies die verband houden met vluchten uitgevoerd door de vliegtuigexploitant tijdens het basisjaar, in België het hoogst is". Om intern binnen België te bepalen door welke bevoegde overheid – de federale of een gewestelijke – een vliegtuigexploitant geadministreerd zal worden, wordt verwezen naar de

bevoegde overheid van de luchthavenbeheerder van de luchthaven in kwestie. De bevoegde overheid is het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest of in het kader van de sancties en de luchtvaartlicenties de federale overheid.

De verdeling van de opbrengsten zal later worden besproken. Het is belangrijk dat er nu een akkoord is over die inning. Zodra er een akkoord is over de verdeelsleutel, zal het Vlaamse deel van de opbrengsten uit de veiling worden toegevoegd aan het Klimaatfonds dat ondertussen is opgericht, als het parlement het zal goedkeuren. De inkomsten van het Klimaatfonds worden aangewend voor vijf verschillende zaken: het interne Vlaamse klimaatbeleid en de plannen die moeten worden uitgevoerd om die doelstellingen te halen; de uitvoering van het Vlaamse beleid inzake de flexibiliteitsmechanismen van het Protocol van Kyoto en of alles Europees of internationaal is afgesproken; de uitvoering van de Vlaamse bijdrage in het kader van de internationale steun aan ontwikkelingslanden; de remediëring van competitiviteitsverlies bij de Vlaamse bedrijven ten gevolge van het Europese of internationale klimaatbeleid; alle beleidskosten die verband houden met de voorbereiding en organisatie in het kader van klimaatveilingen.

Er is dus inderdaad een akkoord dat via een instemmingsdecreet moet worden goedgekeurd in het Vlaams Parlement. Voor de luchthavens op Vlaams grondgebied zijn wij bevoegd, uitgezonderd voor de federale licenties, die trouwens ook zo in de richtlijnen zijn opgenomen. Daarvoor is alleen de federale overheid bevoegd. Dat is de inhoud van het akkoord.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, uit uw antwoord leid ik af dat er over een van de belangrijkste elementen, de verdeling, nog geen akkoord is bereikt. Ik hoop dat Vlaanderen zich niet zal laten rollen over die verdeling. Uit het vorige agendapunt blijkt dat Vlaanderen wel degelijk veel lasten en milieuhinder heeft van luchtverkeer. Ik hoop dat we daar straffe taal zullen spreken, zoals u zelf zei in het vorige agendapunt, en dat u het been stijf zult houden om de emissierechten die ons toekomen, ook te innen.

We zullen het samenwerkingsakkoord verder afwachten en zo gauw het hier ter sprake komt, verder op zijn waarde beoordelen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

– *Mevrouw Tine Eerlingen treedt als waarnemend voorzitter op.*

■

Vraag om uitleg van mevrouw Tinne Rombouts tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de regelgeving inzake geluidsnormen en het flankerende beleid - 2080 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: In februari 2012 keurde de Vlaamse Regering de reglementering van het maximaal geluidsniveau op muziekactiviteiten goed, na een tamelijk lange discussie en overleg met de sector over de wijze waarop de muzieksector en de organisatoren de geluidsschade aan de oren zouden kunnen vermijden. Wij hebben bij eerder gestelde vragen om uitleg en debatten over dit thema steeds aangedrongen op voldoende flankerende maatregelen op het moment dat er een nieuwe reglementering zou worden geïmplementeerd, zodat die voor iedereen haalbaar en betaalbaar zou zijn. Een van de krachtlijnen in het hele verhaal was de lancering van de sensibiliseringscampagne ‘Help ze niet naar de tuut’ over de risico’s op gehoorschade en de informatiesessies die het departement Leefmilieu heeft georganiseerd.

Vorige week keurde de Vlaamse Regering een principiële wijziging goed van diverse bepalingen van het besluit tot vaststelling van de modaliteiten voor de subsidiëring van de aankoop van apparatuur voor geluidsmetingen door provincie- en gemeentebesturen, een heel belangrijk item. Dit besluit wil de subsidie voor klasse 1-sonometers uitbreiden voor politiezones. Daarnaast wordt in een subsidie voorzien voor de aankoop van klasse 2-sonometers door gemeenten en provincies die de meters ter beschikking kunnen stellen, eventueel ook van lokale verenigingen.

Er is ook duidelijkheid gekomen over de kwalificaties en de normen waaraan de meettoestellen moesten voldoen. Minister, in mijn vraag van maart uitte ik mijn bezorgdheid over voldoende duidelijkheid over de parameters en de normeringen waaraan de geluidsmeters moesten voldoen. Ik vroeg ook of het bekijken van een samenaankoop als flankerende maatregel haalbaar was, eventueel met verschillende externe partners.

Minister, u vond dit een interessante suggestie en beloofde dit verder te onderzoeken. Wij blijven van mening dat er voor extra ondersteuning en begeleiding moet worden gezorgd opdat de verschillende accommodaties zich in regel zouden kunnen stellen met de nieuwe regelgeving inzake geluidsnormen. Een samenaankoop kan daarin mogelijk een belangrijk element zijn.

Bij Formaat, de federatie van jeugdhuisen, jongerencentra en jongerenwerkingen, leeft de grote vraag of veeleer de bezorgdheid dat de middelen die de minister aan de gemeenten zal toekennen, niet dadelijk zullen worden geïnvesteerd in de jeugdhuisen en dat hun werking dus onderuit zal worden gehaald. Gemeenten zullen wel geluidsmeters aankopen die occasioneel kunnen worden uitgeleend, maar de jeugdhuisen organiseren vaak activiteiten in de weekends waardoor ze zullen worden genoodzaakt een geluidsmeter aan te schaffen voor permanent gebruik.

Minister, ook de Vlaamse Jeugdraad blijft met een aantal vragen zitten en schreef u daarover een brief. Zo wensen ze duidelijkheid over de tegemoetkomingen voor de implementatie van de regelgeving, betrokkenheid bij de uitwerking van dit flankerend beleid en een duidelijke timing rekening houdende met het feit dat de regelgeving op 1 januari 2013 al van kracht zal zijn.

Minister, welke beslissingen zijn er over het flankerend beleid al genomen en uitgevoerd of nog komende? Hoe ziet dat traject eruit? Welke knelpunten komen er nog naar boven via de verschillende kanalen? Er zijn enkele infosessies geweest in de verschillende provincies, waar een heel divers publiek aanwezig was dat informatie kreeg over hoe de nieuwe normering precies is en zal worden uitgevoerd. Er waren politiemensen en mensen uit de administraties van gemeenten, maar ook organisatoren en mensen uit de muzieksector. Ik kan me indenken dat daar vragen naar boven zijn gekomen. Zijn daaruit knelpunten te distilleren en/of zijn er ook oplossingen of vragen uit gekomen? Zijn er nog extra flankerende maatregelen nodig? Zal hierover nog verder overleg plaatsvinden met de jeugd- en muziekorganisaties?

Minister, zal er vervolgens nog voldoende tijd zijn voor de verschillende actoren om zich in regel te stellen? Ondertussen zijn er al enkele maanden verstreken. Hebt u al zicht op de implementatie? Zijn er gemeenten of organisaties die zich al volledig in orde hebben gesteld? Hoe is de stand van zaken in het veld?

Mijn laatste vraag gaat over de samenaankoop. De geluidsmeters zijn nu de parameters en de normeringen zijn heel duidelijk. We krijgen ook signalen dat de markt die de geluidsmeters moet leveren, zich nog aan het organiseren is en dat er mogelijk onvoldoende grote aantallen geluidsmeters voorhanden zijn. Hebt u daar signalen van? Hebt u zelf laten onderzoeken of een samenaankoop van meettoestellen mogelijkheden biedt om de kosten te drukken? Wat heeft dit onderzoek opgeleverd, bijvoorbeeld over de beschikbaarheid van grote aantallen

meettoestellen bij de leveranciers? Gaat u hiervoor de nodige stappen ondernemen? Zo ja, welke timing wordt hiervoor vooropgesteld?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mevrouw Rombouts, dank voor uw vraag. U weet dat wij de nieuwe normering definitief hebben goedgekeurd op 17 februari 2012. Naar aanleiding daarvan hebben we hier in de commissie een uitgebreide discussie gehad over het flankerend beleid.

Op het moment dat we hebben beslist over de normering, heeft de Vlaamse Regering onmiddellijk een aantal beslissingen genomen over het flankerend beleid. Het flankerend beleid was het resultaat van een uitgebreid overleg met de Vlaamse Jeugdraad, Formaat, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en de lokale politie. Het flankerend beleid heeft van in het begin deel uitgemaakt van die beslissing.

Een aantal zaken die beslist zijn in de Vlaamse Regering daaromtrent, hebben ook te maken met andere bevoegdheden. Ik denk bijvoorbeeld aan Welzijn en minister Vandeurzen, maar ook aan Jeugd en minister Smet. Ieder heeft een aantal engagementen op zich genomen. In mijn antwoord beperk ik mij tot de stand van zaken over wat tot mijn takenpakket behoort in verband met het flankerend beleid.

Eerst en vooral zijn er de infosessies. Die hebben allemaal in de loop van maart plaatsgevonden in alle Vlaamse provincies. In elke provincie werden op één dag telkens twee infosessies georganiseerd. In de voormiddag ging het heel specifiek over de handhavers, namelijk de politie en de gemeente. Het was voor een specifiek doelpubliek, waarbij het er iets technischer aan toe ging. De namiddag was heel ruim gericht naar organisatoren, exploitanten, geluidstechnici, ambtenaren van de gemeenten en dergelijk meer.

We hebben heel veel mensen kunnen bereiken. De belangstelling was groot. Er waren ongeveer 1400 inschrijvingen, verspreid over 10 sessies. Er werd informatie gegeven over de nieuwe regelgeving en over hoe de handhaving moet gebeuren. Daarnaast werd veel aandacht besteed aan de praktische toepassing. Je kunt natuurlijk een reglementering maken, maar er zijn wel wat vragen over hoe dat in de praktijk moet worden uitgevoerd. Er is heel veel tijd genomen om vragen te laten stellen.

Op de praktische vragen die werden geformuleerd tijdens de infosessies, zijn natuurlijk antwoorden gekomen, maar we hebben ook meer gedaan. U weet dat het flankerend beleid niet enkel bestond uit de informatiesessies, maar ook uit het maken van een handleiding. Die is zo goed als klaar. Ik kom daarop terug. De meest voorkomende vragen hebben we ook opgenomen in de technische handleiding, als een soort ‘Questions & Answers’ (Q & A). Deze handleiding werd in de loop van de maand mei ter consultatie voorgelegd aan de verschillende organisaties die betrokken waren bij het overleg. Het was de afspraak om ze niet meteen uit te brengen, maar ze eerst voor te leggen. De tekst werd, opnieuw in overleg, doorgestuurd naar de VVSG, Formaat, de Vlaamse Jeugdraad, het MuziekOverleg, het steunpunt STEPP, de lokale politie en enkele andere experts die dat expliciet hadden aangegeven. Ondertussen zijn alle opmerkingen op de tekst binnen en die worden nu verwerkt. We hopen daar snel mee klaar te zijn; de timing is in de loop van juli. De handleiding zal worden verspreid en zal te downloaden zijn op www.lne.be/geluidsnormen. Er zal ook een verkorte versie zijn, een echt praktische gids.

Een andere flankerende maatregel zijn de sonometers. U geeft zelf aan dat op 8 juni het wijzigingsbesluit voor de sonometers voor de eerste keer principieel werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering. We willen daar twee zaken mee bereiken. In de eerste plaats wordt in de mogelijkheid voorzien voor politiezones om een subsidie aan te vragen voor klasse 1-sonometers. Vandaag bestond deze mogelijkheid nog niet. Enkel provincie- en gemeentebesturen konden dat aanvragen. Politiezones bestonden nog niet toen het

subsidiebesluit werd uitgevaardigd in 1993. Daarom voorzien we er nu expliciet in dat politiezones dat kunnen aankopen.

De politiezones krijgen de mogelijkheid om minimaal één subsidie toegekend te krijgen. Voor de aankoop van een tweede, derde of vierde sonometer wordt rekening gehouden met het totaal aantal inwoners in de politiezone. Er wordt bovendien gekeken naar het aantal eerder gesubsidieerde sonometers of gelijkwaardige meetketens voor handhaving bij de politiezone en de gemeenten. Er wordt gewerkt met een soort plafond. Als het quotum per zone op is, kun je er geen meer gesubsidieerd krijgen.

Het voorliggend ontwerpbesluit beoogt ook het voorzien in een subsidie voor de aankoop van klasse 2-sonometers door gemeenten en provincies. Er staat expliciet in dat zij die ter beschikking kunnen stellen van de lokale verenigingen, zoals de lokale jeugdverenigingen en -huizen. Het is de bedoeling om de aankoop van meet- en registratieapparatuur te subsidiëren. Er wordt in een subsidie voorzien van 40 procent van de aankoopprijs, met een maximum van 1000 euro per apparaat. Er wordt rekening gehouden met de grootte van de gemeente: per schijf van 10.000 inwoners kan een subsidie worden toegekend, waarbij gemeenten met minder dan 10.000 inwoners in ieder geval recht hebben op een subsidie.

Het besluit werd voor advies voorgelegd aan de Raad van State en ik hoop er nog voor het zomerreces definitief mee naar de Vlaamse Regering te kunnen gaan.

Uw tweede vraag werd al eens gesteld door de heer Mahassine, op 8 mei. Op de infosessies zijn heel veel vragen gesteld over de praktische toepassing. Een aantal terugkerende onderwerpen waren de handhaving: wie kan handhaven, wie wordt verantwoordelijk gesteld bij een overtreding, wanneer is men in overtreding. Andere terugkerende onderwerpen waren de relatie met hinder voor de buurt, de van toepassing zijnde voorwaarden per soort activiteit en dies meer.

In de technische handleiding nemen we de antwoorden op al die vragen mee. Zo zal heel specifiek per activiteit een overzicht worden gegeven van wat de specifieke regelgeving is, wat de meetplaats is en dergelijke meer. Er komen heel duidelijke visuele tekeningen bij.

We stellen ook vast dat heel veel vragen betrekking hebben op de bestaande regelgeving, zoals de handhaving, de hinder voor de buurt en dergelijke meer. Dat bestaat nu al en er zijn op dit moment ook heel veel vragen over. Men heeft nu de mogelijkheid aangegrepen om daar vragen over te stellen. Hetzelfde geldt voor het koninklijk besluit van 1977, u welbekend, dat we hebben overgenomen. Die regelgeving bestond al, ze is niet nieuw, maar er worden nog veel vragen over gesteld. We nemen de antwoorden nog eens allemaal mee in de technische brochure. Het eigenaardige is dat vandaag heel veel van die reglementering al bestaat. Die wordt niet gewijzigd in de nieuwe reglementering, maar men heeft er toch veel vragen over en er bestaan nog heel veel onduidelijkheden over. Die kunnen we wegnemen met de technische handleiding.

Ik heb daarnet al gezegd dat de handleiding nog eens is rondgestuurd. Als er nog opmerkingen over onduidelijkheden binnenkomen, nemen we dat duidelijk op in de brochure.

De nieuwe regelgeving treedt op 1 januari 2013 in werking. Wij hebben de indruk dat volop wordt gewerkt aan de implementatie in de praktijk. Dat zien we aan de vragen over de praktische toepassing. Het is goed dat men er al volop mee bezig is. Heel wat schepencolleges bekijken hoe een en ander moet worden vertaald in een politiereglement of een fuifreglement. Dat bestaat al in heel veel gemeenten. Ze willen zich daarop enten en op die manier invoeren. Dat was in het verleden anders. Ook het KB uit 1977 werd vaak overgenomen in de politiereglementen van de verschillende gemeenten.

Wat betreft een eventuele samenaankoop hebben wij gekozen voor de piste om een subsidie te geven. Een samenaankoop organiseren vanuit Leefmilieu specifiek voor één categorie jeugthuizen, lijkt ons niet evident. We hebben ervoor gekozen om dat globaal voor iedereen

te doen. Natuurlijk kan er altijd vanuit de overkoepelende organisatie een initiatief worden genomen ter zake, maar ik denk dat het beter is dat we subsidiëren in plaats van naar een gezamenlijke aankoop te gaan voor een heel specifieke categorie. Als je dat kunt doen via de gemeente, kan iedereen van die apparatuur genieten. Het subsidiëren van de aankoop van de sonometers lijkt me het optimaal inzetten van het budget. Dat zal meer mensen en meer verenigingen ten goede komen dan het aankopen voor één specifieke categorie.

Op die manier hebben we voldoende flankerend beleid. Er is overleg over geweest. Dat was de afspraak en die komen we absoluut na. Er zijn nog een aantal afspraken en engagementen met mijn collega's gemaakt. Ik vermoed dat ook zij volop bezig zijn met de uitvoering ervan.

Een ander element in het flankerend beleid was dat er specifiek vanuit Leefmilieu een campagne zou worden gevoerd. Die is in april van start gegaan en wordt herhaald bij de start van de zomer omdat dan veel festivals plaatsvinden. We komen de engagementen wat betreft het flankerend beleid absoluut na.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Minister, ik heb begrepen dat er verschillende domeinen en dus verschillende ministers zijn die engagementen zijn aangegaan. Mij is niet altijd duidelijk wie welke engagementen aangaat. Misschien kunt u dat nog verder navragen.

Ik wil het nog even hebben over de samenaankoop. U vraagt zich af of het haalbaar is om voor een specifieke categorie samen een aankoop te doen. Elke gemeente moet sonometers aankopen en krijgt daarvoor subsidies. Ik veronderstel dat het over gelijkaardige sonometers gaat. Ik vraag me dan ook af of we geen voordeel kunnen doen door gezamenlijk een aanvraag te doen in plaats van al die gemeenten afzonderlijk een aanvraag te laten doen. Kunnen gemeenten die een extra sonometer nodig hebben, ook nog intekenen voor de aankoop daarvan? Het gaat toch over een aantal sonometers per gemeente. Er moeten dan ook heel wat aankopen gebeuren. Kan er geen kwantumvoordeel worden gehaald wanneer er een gezamenlijke vraag wordt gesteld waarbij de specifieke categorieën hun karretje nog kunnen aanhangen?

Ik ben het met u eens dat de informatiemomenten heel nuttig zijn geweest. Er waren heel wat vragen, ook nadien. Ik heb verschillende gesprekken met politiezones gehad die zich ook wel praktische vragen stelden. Het is dan ook belangrijk dat uw administratie de mensen te woord kan staan om praktische knelpunten en vragen op te lossen. Het is belangrijk dat uw boeiende handleiding snel ter beschikking wordt gesteld. Mijn vraag betreft echter de praktijk en de ervaring op het terrein. In hoeverre zijn de verschillende accommodaties en organisatoren daarmee bezig?

Ik wil het tot slot nog hebben over de subsidiëring van de gemeenten en politiezones met een maximum van 1000 euro. Indien er accommodaties zijn die zelf moeten investeren – die vrees leeft momenteel bij jeugthuizen – waar kunnen zij dan terecht met hun vragen?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Wat de gezamenlijke aankoop betreft, is het belangrijk te weten wie waarvoor bevoegd is. We kunnen een bijdrage leveren maar een gezamenlijke aankoop kan volgens mij niet worden georganiseerd vanuit de Vlaamse overheid. Dat zou een taak kunnen zijn voor de Jeugdraad, de gemeenten, de provincies enzovoort. Zij kunnen dat perfect doen. Het is echter niet de bedoeling dat dit wordt georganiseerd vanuit Vlaanderen. Niemand hoeft zich te laten tegenhouden om dat te doen. De Vlaamse overheid kan moeilijk in de plaats van de gemeenten een gezamenlijke aankoop organiseren. Hetzelfde geldt voor de aanpassing van zalen. Ik probeer een vergelijking te maken. Wanneer vanuit Volksgezondheid wordt beslist dat er in cafés niet mag worden gerookt en dat moet worden voorzien in een rookvrije ruimte, dan worden vanuit Welzijn geen middelen uitgetrokken om

al die zaken aan te passen. Hetzelfde geldt voor Leefmilieu. Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen.

Het klopt dat het om een nieuwe reglementering gaat. Hetzelfde kan gelden voor keukens. Het is niet omdat er een strengere reglementering is voor de voedselveiligheid in een aantal kampplaatsen, dat er plots middelen vrijkomen vanuit Volksgezondheid of Voedselveiligheid voor de aanpassing van die keukens. De niveaus die daarvoor bevoegd zijn, moeten hun verantwoordelijkheid nemen indien er gigantische kosten moeten worden gedaan. Wanneer er effectief ingrepen nodig zijn, dan zijn het de eigenaars van de lokalen – soms zijn dat gemeenten, soms zijn het private initiatieven – die daartoe stappen zullen moeten zetten.

Vanuit de bevoegdheid Leefmilieu en zelfs vanuit Cultuur wordt in geen enkel geval voorzien in middelen. Dat engagement is ook nooit echt aangegaan. De studie die we hebben laten uitvoeren, toont aan dat het met aantal kleinere ingrepen ook perfect kan worden gevolgd.

Wij nemen dus geen initiatief in de samenaankoop. Wij geven wel 40 procent subsidie indien die aankoop gebeurt, eventueel via een samenaankoop.

Er zijn infosessies geweest. We krijgen heel veel vragen en reacties van jeugddiensten, politiezones, de VVSG. Men is ermee bezig en men denkt erover na. Men is voldoende op de hoogte om er in de praktijk mee om te gaan.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Minister, hebt u ook al vernomen dat er knelpunten zouden zijn bij het marktaanbod van de sonometers? Ik weet niet of die signalen duidelijk en gefundeerd zijn. Maar indien er effectief signalen zouden komen, kan er eventueel contact worden gelegd wanneer de vragen worden gelanceerd. Wanneer de subsidieaanvragen mogelijk zouden zijn, verwacht ik dat er op korte tijd meer dan zeshonderd sonometers op de markt zouden worden gevraagd.

Minister Joke Schauvliege: Ik heb geen signalen gekregen dat dit een probleem zou zijn. Heel wat gemeenten en politiezones hebben vandaag al apparatuur om de huidige normering op te volgen. Ik denk dan ook niet dat er plots een gigantische vraag zal zijn naar sonometers. Als we dat signaal toch krijgen, zullen we nagaan hoe we dit kunnen oplossen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

– *Mevrouw Tinne Rombouts treedt als waarnemend voorzitter op.*

■

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het gebruik van bodemassen als secundaire grondstof in het kader van het actieplan tegen materiaalschaarste - 2084 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, voorzitter, kabinetschef, commissiesecretaris, collega's van het Vlaams Belang, de rest van de collega's is blijkbaar minder geïnteresseerd in deze problematiek. *(Opmerkingen)*

Bij de verbranding van huishoudelijk afval in een roosteroven vormen vooral de bodemassen het voornaamste residu. In 2002 werd in Vlaanderen ongeveer 1 miljoen ton huishoudelijk afval verbrand, waardoor 200.000 tot 300.000 ton bodemas ontstaat.

Momenteel bestaan er drie behandelingstechnieken die recyclage van de bodemassen toelaten: versnelde carbonatatie, verhitten en wassen. In een duurzaam afvalbeleid staat hergebruik bovenaan de ladder, gevolgd door recyclage, verbranding met energierecuperatie, verbranden zonder energierecuperatie en in laatste instantie storten. Vermits het hier toch

over een zeer grote hoeveelheid residu gaat, is het van groot belang om in te zetten op hergebruik van bodemassen als secundaire grondstof. Er bestaat al een afzetmarkt voor bodemassen als grondstof, namelijk bij wegeaanleg. Daar kunnen bodemassen gebruikt worden als fundering waardoor andere belangrijke grondstoffen worden uitgespaard.

Toch blijkt er nog altijd een groot verschil inzake toepassing van bodemassen ten aanzien van onze buurlanden waardoor veel bodemassen worden uitgevoerd naar het buitenland. De regelgeving in onze buurlanden laat toe dat afvalstoffen als secundaire grondstof kunnen worden gebruikt in speciale gebruiksgebieden, bijvoorbeeld in onderfunderingen, waarbij de bodemassen worden afgeschermd door een reeks technische maatregelen. De afvalstof zou om die reden aan minder strenge normen getoetst worden dan in Vlaanderen. De normen in het Vlaams reglement inzake afvalvoorkoming en -beheer (VLAREA) laten dit echter niet toe.

Minister, gelet op het feit dat u als Vlaams minister van Leefmilieu een actieplan opvoert tegen materiaalschaarste lijkt het mijns inziens van groot belang dat u een actieplan opstart om de 300.000 ton bodemassen opnieuw in de kringloop te brengen als grondstof. Hierdoor kan de ontginning van zulke belangrijke grondstoffen worden voorkomen.

Is er vanuit de diensten leefmilieu de laatste jaren nog gewerkt aan een actieplan om de bodemassen als secundaire grondstof toe te laten? Wat zijn eventueel nog de hinderpalen? Uit een eerdere vraagstelling, toen minister Crevits nog minister van Leefmilieu was, had ik begrepen dat zij een onderzoek zou instellen en dat er vanuit de Vlaamse Regering initiatief zou worden genomen om alsnog bodemstoffen als secundaire grondstof toe te laten in Vlaanderen.

Zult u werk maken van de aanpassing van VLAREA, of moeten er volgens u in het procedé maatregelen genomen worden om bodemassen als secundaire grondstof toe te staan, gelet op het nieuwe actieplan materiaalschaarste? Het gebruik van bodemassen als secundaire grondstof kan heel wat ontginning van grondstoffen in Vlaanderen voorkomen.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mevrouw Van den Eynde, het wettelijk kader voor het gebruik van bodemassen als grondstof is opgenomen in het Vlaams reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen (VLAREMA), dat sinds 1 juni de opvolger is van het VLAREA.

Het normenkader in het VLAREMA is vergelijkbaar met dat van het VLAREA. Bodemassen die beantwoorden aan het vastgestelde milieuhygiënische normenkader – het is belangrijk dat ze daaraan voldoen – kunnen een grondstofverklaring verkrijgen en daardoor hun afvalstatuut verliezen. Daarnaast moeten de assen natuurlijk ook voldoen aan de bouwtechnische eisen. Het is dus belangrijk dat het geen milieueffecten heeft en dat het bouwtechnisch in orde is.

Tot op heden werden reeds meer dan dertig grondstofverklaringen voor het gebruik van bodemassen afgeleverd voor jaarlijkse hoeveelheden gaande van enkele honderden tot tienduizenden tonnen per aanvraag. De uitvoer van bodemassen naar het buitenland is conform de bepalingen van het uitvoeringsplan Milieuverantwoord beheer van huishoudelijke afvalstoffen.

Bodemassen kunnen worden uitgevoerd binnen de Europese Unie en de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) indien ze voldoen aan de normen van het land van bestemming en indien hun aanwending als beste beschikbare techniek (BBT) wordt beschouwd. Dat wordt afgemeten aan de BBT-studie van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO).

Indien er geen specifieke normering in het land van bestemming bestaat, moet voldaan zijn aan de milieuhygiënische normen die in Vlaanderen gelden. Bodemassen behoeven een voorbehandeling om aan de vastgestelde milieuhygiënische en bouwtechnische normen te

voldoen en staan daardoor in een ongunstige concurrentiepositie ten opzichte van andere secundaire materialen, zoals puingranulaten.

De Vlaamse overheid stelt het normenkader vast om het gebruik van bodemassen op een milieuverantwoorde wijze toe te laten. Binnen dat kader stimuleren wij het gebruik van materialen, zoals bodemassen, die primaire grondstoffen vervangen. Dat gebeurt in samenwerking met producenten en potentiële gebruikers van bodemassen. Samen met de onderzoekscentra moeten alle betrokkenen investeren in verder onderzoek en ontwikkeling om het aandeel bodemassen dat gebruikt wordt als vervanger van primaire grondstoffen, te laten toenemen.

Er zijn al veel grondstofverklaringen afgeleverd. We zetten verder in op nieuwe toepassingen en onderzoek. Op die manier zullen we het verder stimuleren.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, uw antwoord lijkt wel gekopieerd uit 2008. Ik begrijp dat er sinds 2008 geen enkel bijkomend initiatief werd genomen.

U spreekt over honderden en tienduizenden ton. Het gaat echter over 300.000 ton bodemas waarvan eigenlijk maar een beperkt deel in Vlaanderen kan blijven. Het overige deel wordt geëxporteerd naar Nederland, waar het wel kan worden gebruikt als secundaire grondstof. Ik vind dat betreurenswaardig, temeer omdat u een actieplan materiaalschaarste hebt opgesteld, alsof we nu zullen inzetten op secundaire grondstoffen om te besparen op onze grondstoffen in Vlaanderen, zoals zand, grind enzovoort.

Het verhaal van de bodemassen zou daar beperkt in passen. Ik begrijp niet dat er nog altijd geen onderzoek werd gevoerd naar de maatregelen die in Nederland werden genomen. Waarom kunnen diezelfde maatregelen niet in Vlaanderen worden genomen? Ik begrijp het niet en betreur het. Ik stel vast dat er geen enkel bijkomend initiatief is genomen sinds 2008. Ik heb dan ook ernstige vragen bij uw nieuw actieplan tegen materiaalschaarste.

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Mevrouw Van den Eynde, ik heb begrepen dat men vroeger in Nederland soepeler was op het vlak van milieuhygiëne, de garantie dat het geen effect heeft op het leefmilieu en de bouwtechnische kwaliteiten. Daardoor was de vraag in Nederland groter.

Nu komt Nederland daar voor een stukje op terug. Ze zullen strenger zijn, wat bij hen de vraag naar die assen zal doen afnemen. Wij zijn dus wel redelijk streng, maar dat heeft te maken met de techniciteit: we willen ervoor zorgen dat het effect op het leefmilieu minimaal is en dat het bouwtechnisch in orde is. Ik veronderstel dat u er geen bezwaar tegen kunt hebben dat we op dat vlak redelijk streng optreden. In het verleden hebben we al een aantal voorbeelden gehad waarbij we het voorzichtigheidsprincipe moesten hanteren en erop moesten letten dat er uitsluitel is van milieueffecten. Daardoor zijn we iets strenger.

Het is dus correct dat de vraag in Nederland tot op vandaag iets groter was. Blijkbaar wordt men daar nu ook wel wat strenger.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik zou graag concrete gegevens hebben over de maatregelen die in Nederland worden genomen en de wetgeving die er in Nederland bestaat over die bodemassen. Uiteindelijk kan daar wat hier niet kan. De stoffen worden daar wel op een bepaalde manier gebruikt. Dat zou evengoed in Vlaanderen moeten kunnen. De bodemassen moeten inderdaad voldoen aan een bepaalde kwaliteit. Ik vind het echt betreurenswaardig dat de afvalverbrandingsovens hun residu die een belangrijke grondstof wordt, moeten exporteren omdat er in Vlaanderen geen afzetmarkt mogelijk is. Ik vind het heel jammer dat er na vier jaar onderzoek vanuit de Vlaamse Regering nog geen stap gezet is

om die belangrijke grondstoffen hier in Vlaanderen te houden, zodat wordt voorkomen dat we de eigen grondstoffen, die we hier in Vlaanderen zo nodig hebben, verbruiken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■