



MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN

Advies

van 18 mei 2000

**over de sectorale afwijkingsaanvraag
gasolietanks en de Ontwerp-milieu-
beleidsovereenkomst gasolietanks
voor de verwarming van gebouwen**

D/2000/7080/A14

Overname wordt verwelkomd, mits bronvermelding

© 2000 Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
Kliniekstraat 25, 4de verdieping
1070 Brussel
tel. 02-558 01 30
fax 02-558 01 31

Inhoudstafel

Samenvatting	5
Inleiding	7
I Situering	9
II Opmerkingen inzake keuze van instrumenten	13
III Opmerkingen inzake procedures	16
IV Inhoudelijke invulling	20
V Besluit	27
Bijlage 1 Samenvatting van de huidige Vlarem II-voorwaarden en het voorstel voor sectorale afwijking (SA) voor gasolietanks	29

Samenvatting

Op 20 april 2000 ontving de MiNa-Raad van de Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw een adviesvraag over de “Ontwerp-milieubeleidsvereenkomst gasolietanks voor de verwarming van gebouwen”. Tegelijkertijd vroeg de minister ook een advies over “een sectorale afwijkingsaanvraag over gasolietanks”. De ontwerp-MBO is gekoppeld aan een sectorale afwijkingsaanvraag van de milieuvoorwaarden opgenomen in VlareM 11. De MiNa-Raad heeft er dan ook voor geopteerd om beide dossiers in één advies te behandelen.

De reglementering van gasolietanks is vrij ingewikkeld en niet transparant. Tengevolge opeenvolgende wijzigingen van regelgeving, onvoldoende ingeschatte gevolgen (gebrek aan erkende technici), voorbarige verklaringen (afsluiten van een contract met een erkend deskundige vóór 1 augustus 2000) en het manke communicatiebeleid, zien burgers en exploitanten het bos niet meer door de bomen. Mede door de moeilijke handhaafbaarheid van de regelgeving leidt dit tot een gebrekkige implementering ervan. De MiNa-Raad vraagt dat toekomstige regelgeving op een grondige wijze voorbereid, geïmplementeerd, geëvalueerd en eventueel bijgestuurd wordt.

Op 1 augustus 2000 loopt een belangrijke overgangstermijn af en vele eigenaars dreigen in een onwettelijke situatie te belanden. Een degelijke en definitieve regeling dringt zich op. Voorliggende dossiers willen deze problematiek oplossen via een sectorale afwijking in combinatie met een MBO.

Gezien de juridische beperkingen van een MBO en een sectorale afwijking en de nood aan een betere afstemming tussen de afwijkingsaanvraag, de ontwerp-MBO en de huidige reglementering, meent de Raad dat de gasolieproblematiek beter via een aanpassing van VlareM wordt geregeld (en niet via een sectorale afwijking in combinatie met een MBO) zodat een eenvormig, eenvoudige en handhaafbare regelgeving ontstaat.

De MiNa-Raad dringt erop aan dat de aanpassing van VlareM (eventueel in combinatie met een MBO voor een aantal uitvoeringsaspecten) in overleg met de sector wordt opgesteld. Gezien de weg die nu reeds is afgelegd, kan deze procedure snel doorlopen worden.

Hoewel de MiNa-Raad ervan uit gaat dat de regering kiest voor de beste oplossing, formuleert hij bijkomende procedurele en inhoudelijke opmerkingen op de sectorale afwijkingsaanvraag en de ontwerp-MBO.

Gezien de noodzaak om dringend in te grijpen en de oorzaken die aan de basis van de problemen liggen, kan de Raad in grote lijnen akkoord gaan met de sectorale afwijkingsaanvraag. Niettemin betreurt de Raad dat deze maatregelen, en vooral de verlenging van de overgangstermijnen en de amnestieregeling, genomen moeten worden.

Voor welk instrument de regering ook kiest, de inhoud van de ontwerp-MBO voldoet niet en zou desgevallend aangepast moeten worden. Zo zijn er fundamentele aanpassingen nodig met betrekking tot de afwezigheid van consumenten in beslisorganen, de verplichte verdere afname van gasolie als voorwaarde voor financiële tussenkomst bij bodemsanering, de ongelijke behandeling van bestaande en nieuwe tanks, de gebrekkige afstemming met de bestaande regelgeving en de grote kans op “free-riders gedrag”. Voor deze maar ook voor andere MBO’s is het tot slot nodig dat dringend werk gemaakt wordt van een aantal ontbrekende uitvoeringsbesluiten op het MBO-decreet.

Inleiding

Op 20 april 2000 ontving de MiNa-Raad van de Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw een adviesvraag over de “Ontwerp-milieubeleidsovereenkomst gasolietanks voor de verwarming van gebouwen”. Tegelijkertijd vroeg de minister ook een advies over “de sectorale afwijkingsaanvraag Vlarem II w.b. gasolietanks”.

De mogelijkheid om afwijkingen te verlenen “op algemene of per categorie van inrichtingen geldende voorwaarden” is voorzien in afdeling 1.2.3. van Titel II van Vlarem (Vlarem II). Artikel 1.2.3.1. stipuleert dat een afwijking aangevraagd kan worden door (1) één of meerdere representatieve organisaties vertegenwoordigd in de SERV, (2) de SERV zelf, (3) één of meerdere milieu- en natuurverenigingen vertegenwoordigd in de MiNa-Raad, of (4) de MiNa-Raad zelf. De aanvraag moet ingediend worden bij de minister van Leefmilieu. De minister wint advies in van de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie. Behoudens wanneer de aanvraag uitgaat van de betrokken Raad zelf, wordt ook advies gevraagd aan de SERV en aan de MiNa-Raad. Na ontvangst van de adviezen legt de minister de aanvraag voor aan de Vlaamse regering die uiteindelijk beslist.

Een met redenen omkleed advies inzake een milieubeleidsovereenkomst (MBO) moet overeenkomstig het Decreet betreffende de milieuoovereenkomsten uitgebracht worden binnen een vervaltermijn van 30 dagen na ontvangst van het ontwerp. Dit advies is niet bindend.

Een samenvatting van de ontwerp-milieubeleidsovereenkomst wordt in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd. Iedere burger kan binnen de dertig dagen na publicatie zijn bezwaren en opmerkingen schriftelijk mededelen.

Het ontwerp van milieubeleidsovereenkomst wordt, samen met de door de MiNa-Raad en SERV uitgebrachte adviezen en binnen de 14 dagen na ontvangst van deze adviezen,

meegedeeld aan de Voorzitter van het Vlaams Parlement. Indien het Parlement zich binnen de 45 dagen na ontvangst van het ontwerp bij resolutie of bij met redenen omklede motie verzet tegen het afsluiten van de overeenkomst, wordt deze niet gesloten.

Indien het ontwerp van milieubeleidsovereenkomst wordt aangepast naar aanleiding van de ingediende bezwaren of adviezen kan de overeenkomst worden gesloten, zonder dat de procedure met betrekking tot publicatie, het indienen van bezwaren, het vragen van adviezen en het inlichten van het Vlaams Parlement opnieuw gevolgd moet worden.

Indien MiNa-Raad en/of SERV een negatief advies uitbrengen over het ontwerp, moet het Gewest zijn beslissing om de overeenkomst toch af te sluiten in een verslag verantwoorden. Dit verslag wordt samen met de ondertekende milieubeleidsovereenkomst integraal bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

De ontwerp-MBO is gekoppeld aan een sectorale afwijkingsaanvraag van de milieuvorwaarden opgenomen in Vlarem II. De MiNa-Raad heeft er dan ook voor geopteerd om beide dossiers in één advies te behandelen.

Omwille van de complexiteit van de dossiers situeert het advies eerst beide dossiers. Vervolgens wordt nagegaan of deze problematiek bij voorkeur via een sectorale afwijking en een milieubeleidsovereenkomst opgelost moet worden of via een ander instrument (bijvoorbeeld de aanpassing van Vlarem). Daarna gaat de Raad dieper in op de procedurele en inhoudelijke aspecten van de sectorale afwijkingsaanvraag en de ontwerp-MBO.

Aangezien “gasolie” de correcte chemische term is en de verzamelnaam is voor diesel (wit) en stookolie (rood), een onderscheid dat alleen fiscaal van belang is, stelt de MiNa-Raad voor om duidelijkheidshalve de woorden “stookolie” of “gasolie- en/of stookolie” te vervangen door “gasolie.

I. Situering

[1] **Regelgeving inzake opslag van gasolie.** De huidige titel II van het VLAREM bevat specifieke milieuvorwaarden voor de opslag van gasolie. Onder hoofdstuk 5.17.vallen opslagplaatsen voor gasolie die als hinderlijk zijn ingedeeld. De voorwaarden voor de niet-ingedeelde opslagplaatsen tot 5.000 l die behoren bij de woonfunctie van een onroerend goed, dat hoofdzakelijk als woongelegenhed wordt gebruikt, zijn opgesomd onder het hoofdstuk 6.5.

De voorschriften betreffen constructie- en installatievoorwaarden, het voorzien in een waarschuwings- of beveiligingssysteem (dit is de overvulbeveiliging), de installatie van een lekdetectiesysteem, het eventueel uitrusten met een kathodische bescherming of inkuiping en een periodieke controle door een erkende technicus en een regeling inzake buitengebruikstelling. Voor nadere informatie zie bijlage 1.

De voorwaarden zijn ingewikkeld want afhankelijk van diverse factoren: datum van in-gebruikname van de gasolietank, inhoud van de tank, al dan niet behorend tot een inge-deelde rubriek, ligging binnen of buiten een waterwingebied of beschermingszone, een ondergrondse of bovengrondse tank, inspecteerbaarheid van de wanden, materiaal van de tank, het al dan niet gebruik als energiebron bij woonfunctie.

[2] **Sectorale afwijkingsaanvraag.** Aanvrager van de afwijkingsaanvraag is het NCMV (UNIZO). Het NCMV is zowel lid van de MiNa-Raad als van de SERV.

De sectorale afwijkingsvraag bevat voorstellen tot (zie ook bijlage 1):

- sectorale afwijking van termijnen van een eerste periodieke controle (punten 2, 4 en 5 van de aanvraag). Het NCMV stelt namelijk voor om de overgangstermijnen voor de eerste periodieke controle voor ondergrondse tanks tot 1 augustus 2002 en voor boven-

grondse tanks tot 1 augustus 2003 uit te stellen. Volgens de huidige reglementering dienen zo'n 750.000 gasolietank voor 1 augustus 2000 aan een eerste periodieke controle onderworpen worden. Na deze datum mogen volgens Vlarem enkel nog tanks voorzien van een groene merkplaat of klever worden gevuld of bijgevuld. Vermoedelijk zullen in augustus 2000 slechts de helft van de eerste periodieke controles van gasolietanks uitgevoerd zijn. Het feit dat deze *deadline* niet meer gehaald kan worden, is volgens de sector te wijten aan het beperkt aantal technici die erkend zijn en over de geschikte controleuitrusting beschikken, en de aarzelende houding van de burgers.

- vereenvoudiging van de reglementering door niet langer een onderscheid te maken tussen opslagtanks die al dan niet gelegen zijn in een waterwingebied, of ingedeeld zijn. De ontwerp-MBO stelt wel dat de sector prioriteit zou geven aan de controle van tanks die in een waterwingebied zijn gelegen.
- een nieuwe definitie van “bestaande opslaginstallaties” (punten 1 en 3 van de aanvraag). Volgens Vlarem moest vanaf 1993 voor elke plaatsing van een gasolietank een beroep gedaan worden op een gemachtigd installateur of een erkend technicus. Aangezien vóór 1995 geen enkel opleidingsinstituut voor kandidaat-erkende technici werd erkend, kende deze bepaling geen toepassing en bijgevolg werden deze tanks niet onderworpen aan de voorgeschreven controle. Hierdoor bestaat het gevaar dat deze tanks bij de eerste periodieke controle worden afgekeurd. Om dit knelpunt op te lossen vraagt het NCMV om de definitie van bestaande houders uit te breiden tot de houders waarvan de eerste vulling gebeurd is vóór 1 augustus 1995.
- de mogelijkheid om alternatieve onderzoeksmethodes toe te laten voor een lekdichtheidsonderzoek (punt 6 van de aanvraag). Uit de praktijk is namelijk gebleken dat de gehanteerde methode niet onfeilbaar is. In een beperkt aantal gevallen stemde het resultaat van het onderzoek niet overeen met de werkelijke toestand van de tankwand. Gelet op de beperkingen van het lekdichtheidsonderzoek is het wenselijk om, rekening houdend met de technische evolutie, alternatieve onderzoeksmethodes toe te laten die een grotere zekerheid bieden.
- de afwijkingsaanvraag bevat ook bijkomende engagementen voor degenen die van de toelating tot afwijking gebruik willen maken en van de Belgische Federatie van de Brandstoffenhandelaars. Deze engagementen zijn volledig terug te vinden in de ontwerp-MBO.

[3] **Ontwerp-MBO.** De ontwerpovereenkomst beoogt hoofdzakelijk een alternatief controleprogramma voor de geïsoleerde bestaande gasolietanks op te zetten met medewerking van de ondertekenende organisaties. Daarbij gaan de organisaties inzonderheid de volgende verbintenissen aan:

- de sector zal aan de particuliere verbruikers op een continue wijze informatie verstrekken over de reglementering die van toepassing is op de gasolie- en stookolietanks zowel wat de voorwaarden als wat de controlemodaliteiten betreft;

- met ingang van 1 augustus 2000 zullen enkel tanks nog worden gevuld of bijgevuld wanneer deze met de voorgeschreven overvulbeveiliging zijn uitgerust; in voorkomend geval zal de leverancier voorafgaand aan de eerste levering die gebeurt na 31 juli 2000 de installatie van een dergelijke overvulbeveiliging laten aanbieden aan de exploitant die verantwoordelijk blijft voor de installatie;
- indien wegens de ontoegankelijkheid van de tank geen overvulbeveiliging kan worden aangebracht, mag de tank met ingang van 1 augustus 2000 enkel gevuld worden in aanwezigheid van de exploitant. Deze tanks moeten tegen 1 augustus 2002 zo zijn aangepast dat de controle wel mogelijk is;
- het periodieke onderzoek van de tank zal worden uitgevoerd tegen een prijs die lager is of gelijk is aan een vastgestelde maximumprijs in zoverre de exploitant hiervoor beroep doet op een erkend technicus die voorkomt op een lijst opgesteld door de sector; de exploitant behoudt evenwel het recht om een ander erkend technicus te kiezen;
- met ingang van 1 augustus 2000 zullen de voorgeschreven Vlareme-II onderzoeken voor ondergrondse houders worden aangevuld met een lekdichtheidsonderzoek van de houder;
- de sector zal een databank van de in Vlaanderen aanwezige tanks oprichten;
- de sector zal meewerken aan de uitbouw van een financierings- en verzekeringsmechanisme ter dekking van de kosten voor de sanering van verontreinigingen veroorzaakt door een gasolietank, en dit zowel voor verontreinigingen die zijn vastgesteld bij de eerste controle als nadien.

Het Vlaamse Gewest van zijn kant verbindt er zich toe:

- mee te werken aan de uitbouw van het financierings- en verzekeringsmechanisme ter dekking van de kosten voor de sanering van verontreinigingen veroorzaakt door een gasolietank, en dit zowel voor verontreinigingen die zijn vastgesteld bij de eerste controle als nadien;
- in het kader van de uitbouw van het financierings- en verzekeringsmechanisme, de administratieve procedure, die conform het decreet van 22 februari 1995 betreffende de bodemsanering moet worden gevolgd, maximaal te vereenvoudigen;
- alles in het werk te stellen om de andere gewesten en federale overheid te betrekken in de uitwerking van het bedoelde financierings- en verzekeringsmechanisme.

[4] **Besluit.** De MiNa-Raad stelt vast dat de reglementering die in 1992 en 1995 uitgewerkt is, niet op tijd geïmplementeerd werd of zal worden en dat via een bijzondere ingreep (MBO en sectorale afwijking) amnestie of uitstel verleend wordt. De reglementering over de opslag van gasolietanks is vrij ingewikkeld en niet transparant. Tengevolge opeenvolgende wijzigingen van regelgeving, onvoldoende ingeschatte gevolgen (gebrek aan erkende

technici), voorbarige verklaringen (afsluiten van een contract met een erkend deskundige vóór 1 augustus 2000) en het manke communicatiebeleid, zien burgers en exploitanten het bos niet meer door de bomen. Mede door de moeilijke handhaafbaarheid van de regelgeving leidt dit tot een gebrekkige implementering ervan.

De MiNa-Raad vraagt dat toekomstige regelgeving op een grondige wijze voorbereid, geïmplementeerd, geëvalueerd en eventueel bijgestuurd wordt.

Indien men er nog altijd voor kiest om de eigenaar van een particuliere en niet-ingedeelde opslagtank een bepaalde verantwoordelijkheid te geven in de naleving van het toepasselijke milieurecht, is het broodnodig dat omtrent deze en andere milieureglementering een duidelijke informatieverspreiding gebeurt naar de burger. Al te veel denkt met dat milieurecht alleen voor de ondernemingen geldt. Het “milieurecht voor de burger” omvat bijvoorbeeld (naast huishoudelijk afval en bodemattesten) ook verplichtingen inzake afvalwaterlozing, hemelwateropvang,...

II. Opmerkingen inzake keuze van instrumenten

[5] **Instrumentenmix.** De Raad is van mening dat een MBO en/of een sectorale afwijking in welbepaalde omstandigheden nuttige instrumenten kunnen zijn. Men moet er echter rekening mee houden dat deze instrumenten moeten kaderen in een hele instrumentenmix. Geval per geval en na afweging van de verschillende instrumenten zou moeten vastgelegd worden welke beleidsmaatregelen het meest aangewezen zijn. Het kan alleszins niet de bedoeling zijn om een MBO telkens opnieuw te laten vergezellen door een sectorale afwijkingsaanvraag om zo met een MBO af te wijken van Vlarem terwijl het decreet op de MBO's dit niet toelaat.

[6] **Een afwijkingsaanvraag met milieubeleidsovereenkomst of een wijziging van Vlarem?** De huidige bepalingen inzake de opslag van gasolie zijn onnodig ingewikkeld en heel wat gezinnen en bedrijven worden ermee geconfronteerd. Om de huidige en toekomstige knelpunten inzake de gasolietanks op te lossen zijn er op het eerste zicht twee mogelijke sporen: ofwel via een sectorale afwijking in combinatie met een MBO ofwel een aanpassing van Vlarem (I en II). Opgemerkt moet worden dat de eerste oplossing mede door de sector werd uitgewerkt omdat de Vlaamse overheid reeds geruime tijd geen aanstalten maakt om de problematiek via een wijziging van Vlarem te regelen.

Het werken via een afwijkingsvraag in combinatie met een MBO heeft een aantal specifieke kenmerken:

- De sector wordt op een volwaardige manier betrokken.
- MiNa-Raad en SERV krijgen de gelegenheid om advies uit te brengen.
- Het tijdspad voor goedkeuring kan kort gehouden worden mede doordat er geen advies van de Raad van State nodig is.

- Mede gezien de juridische beperkingen van een sectorale afwijking en een milieu-beleidsovereenkomst ontstaat een nog minder transparante situatie dan voorheen. De complexiteit van de nieuwe situatie wordt vooral veroorzaakt door het feit dat er door de combinatie VlareM - sectorale afwijking - milieubeleidsovereenkomst een scala aan mogelijke situaties wordt gecreëerd met telkens verschillende regels in plaats van één wettelijke regeling voor iedereen. Doordat een leverancier al dan niet gebonden is door de MBO en een particulier en/of exploitant gebruikt maakt van de sectorale afwijking ontstaan vier verschillende juridische situaties. Bovendien bemoeilijkt dit de zoektocht naar de toepasselijke verplichtingen: beschikken over de recentste tekst van VlareM II is niet langer voldoende om de stand van de reglementering te kennen.
- De MBO wordt gesloten met één welbepaalde sector, de leveranciers, terwijl de andere betrokkenen zoals controleurs en exploitanten nauwelijks worden betrokken bij de totstandkoming ervan en niet gebonden zijn door de MBO.
- Het gebruik van een MBO blokkeert in principe de uitvaardiging van strenge eisen door middel van een uitvoeringsbesluit. Hierdoor worden verdere nodige aanpassingen (zie punt 12) van VlareM-voorwaarden bemoeilijkt.

Het tweede spoor, namelijk te werken via een wijziging van VlareM wordt gekenmerkt door:

- De mogelijkheid om een algemene (geen free-riders) en eenvoudige reglementering uit te werken voor gasolietanks die een inhoud hebben van maximum 20.000 liter en die bestemd zijn voor de verwarming van gebouwen.
- Vermijden van afstemmingsmoeilijkheden tussen de sectorale afwijking, de MBO en VlareM.
- Meer rechtszekerheid: men hoeft alleen rekening te houden met de tekst van VlareM II.

[7] **Besluit.** Gezien de juridische beperkingen van en de nood aan betere afstemming tussen de afwijkingsaanvraag, de ontwerp-MBO en de huidige reglementering, meent de Raad dat het aangewezen spoor erin bestaat om VlareM zelf aan te passen zodat een eenvormig, eenvoudige en handhaafbare regelgeving ontstaat.

De MiNa-Raad dringt erop aan dat de aanpassingen van VlareM (eventueel in combinatie met een MBO voor een aantal uitvoeringsaspecten) in overleg met de sector worden opgesteld. Gezien de weg die nu reeds is afgelegd, kan deze procedure snel doorlopen worden. Indien men toch voor een MBO kiest, zouden de verplichtingen (uit de MBO) op termijn in VlareM opgenomen kunnen worden. Deze manier van werken wordt ook uitdrukkelijk voorzien door het Decreet betreffende de milieubeleidsovereenkomsten (art. 4, § 1: "(...) Het Gewest is bevoegd om de inhoud van de MBO, ook gedurende de geldingstermijn ervan, geheel of gedeeltelijk in reglementering om te zetten.).

De MiNa-Raad is dus voorstander om de problematiek van de gasolietanks via een aanpassing van Vlarem te regelen. Niettegenstaande de MiNa-Raad ervan uit gaat dat de regering kiest voor de beste oplossing, formuleert hij hieronder zijn procedurele en inhoudelijke opmerkingen over het meer complexe en juridisch ingewikkelde alternatief van een sectorale afwijking en een MBO.

III. Opmerkingen inzake procedures

Sectorale afwijking

- [8] **Titel II van Vlare**m voorziet geen inhoudelijke en vormvereisten. De vereisten die in Titel II van Vlarem opgenomen zijn m.b.t. het verlenen van een algemene of sectorale afwijking zijn vrij summier. De MiNa-Raad meent dat Titel II van Vlarem een minimum aan inhoudelijke en vormvereisten zou moeten inhouden (zoals bij individuele afwijkingsmogelijkheden). Dit moet o.a. verhinderen dat slecht onderbouwde of onvolledige aanvragen worden ingediend. Ook zouden termijnen voor advisering en beslissing vastgelegd moeten worden. Bij inhoudelijke vereisten denkt de MiNa-Raad bijvoorbeeld aan het standstillbeginsel (R.v.St., Jacobs, nr. 80018, 29.04.1999 (schors.), T.M.R., 1999, 301), waardoor de sectorale afwijking minstens een evenwaardig alternatief voor de bestaande reglementering moet kunnen bieden.

De MiNa-Raad wijst erop dat de beoordeling van de aanvraag sterk vergemakkelijkt zou worden indien de aanvraag vergezeld zou zijn van een toelichtende nota van AMINAL of de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie. Om de aanvraag grondig te beoordelen heeft de MiNa-Raad nood aan achtergrondinformatie waarover hij in tegenstelling tot de administratie niet beschikt. De toelichtende nota zou een eerste screening van de aanvraag door de administratie moeten bevatten en/of de nodige achtergrondinformatie om de aanvraag te kunnen beoordelen. In het kader van voorliggende adviesvraag zijn voorbeelden van dergelijke achtergrondinformatie:

- de representativiteit van de ondertekenaars voor de verbonden sector;
- het aantal (nog) te controleren tanks, het aantal (beschikbare) erkende controleurs, de kosten van een controle, de kosten van een bodemsanering bij een lekkende tank,...

- de resultaten van eerdere onderzoeken: hoe groot is het aandeel probleemgevallen in het totaal van de (gecontroleerde) gasolietanks;
- de bestaande financierings- of verzekeringsmechanismen.

Ontwerp-MBO

- [9] **Ontbrekende uitvoeringsbesluiten.** Het MBO-decreet vereist dat nog een aantal uitvoeringsbesluiten genomen worden. Meer bepaald de aanduiding van de media naast het Belgisch Staatsblad waarin een samenvatting moet worden gepubliceerd (art 6, §1), de procedure inzake toetreding tot een MBO (art 7) en de vormen en de voorwaarden voor het jaarlijks verslag over de uitvoering van de MBO (art 12, §1). Meer dan vier jaar na de publicatie van het MBO-decreet werd nog geen enkel uitvoeringsbesluit gepubliceerd.

De Raad vraagt dat dringend de nodige initiatieven worden genomen. Wat de aanduiding van andere media naast het Belgisch Staatsblad betreft, heeft de Raad reeds geruime tijd geleden suggesties gedaan. In de volgende paragraaf worden deze herhaald. De MiNa-Raad vraagt ook dat in afwachting van deze uitvoeringsbesluiten in de MBO zou aangegeven worden hoe verslaggeving moet gebeuren. Bij toetreding (bijvoorbeeld van erkende technici of de Belgische petroleum federatie) ligt de problematiek ingewikkelder omdat het MBO-decreet bepaalt dat toetreding alleen kan gebeuren met de toestemming van het Gewest en volgens de procedure vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering.

- [10] **Inspraak door derden bij de MBO.** Art. 6, § 1 van het Decreet van 15 juni 1994 betreffende de milieubeleidsovereenkomsten stelt: *“Een samenvatting van het ontwerp van milieubeleids-overeenkomst wordt, op initiatief van het Gewest, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en in andere media hiertoe aangewezen bij besluit van de Vlaamse regering. Deze samenvatting omschrijft minstens het voorwerp en de algemene strekking van de milieubeleids-overeenkomst. Het volledige ontwerp van de overeenkomst ligt gedurende dertig dagen ter inzage op de plaats in de bekendmaking bepaald.”*

De memorie van toelichting bij het Voorontwerp van decreet betreffende de milieubeleids-overeenkomsten onderstreept het belang van de inspraakprocedure en de openbaarmaking door te stellen dat: *“Een inspraakprocedure en openbaarmaking van de overeenkomst is noodzakelijk omdat deze niet alleen de private belangen van partijen maar ook het algemeen belang aangaat.”* en dat *“Vertrekpunt van de inspraakprocedure is de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad en in andere media van een samenvatting van het ontwerp van milieubeleids-overeenkomst. Deze samenvatting geeft op zijn minst het voorwerp en de algemene strekking van de overeenkomst aan. De nadruk in de samenvatting zal niet zozeer liggen op de technische elementen van de overeenkomst maar op de beleids-opties die erin neergelegd zijn.”*

De samenvatting van de ontwerp milieubeleids-overeenkomst verscheen in het Belgisch Staatsblad van 18 april 2000. Het ontwerp ligt ter inzage op het hoofdbestuur van AMINAL. Daarnaast werd en wordt het ontwerp nog op andere manieren gecommuniceerd: een

persconferentie naar aanleiding van de principiële goedkeuring van het dossier door de Vlaamse regering, een call-center bij infomazout, een Vlaamse infolijn, de milieuableidaren via vvsG en via infosessies, teksten op websites van infomazout, Vlaamse infolijn en AMINAL.

Niettegenstaande de communicatie in vergelijking met vorige MBO's sterk verbeterd is en dat deels aan zijn vorige opmerkingen is tegemoetgekomen (verspreiding via internet), pleit de MiNa-Raad ervoor:

- Dat toegezien wordt op de correcte weergave en distributie van het ontwerp in de verschillende media. Op de sites van de Vlaamse overheid is enkel een samenvatting (niet de integrale tekst en de toelichting) van de ontwerp-MBO raadpleegbaar (niet downloadbaar), is het statuut van de tekst onvoldoende duidelijk weergegeven (er is sprake van een milieubeleidsvereenkomst en niet van een ontwerp en er wordt aangegeven dat de sectorale afwijking reeds principiële door de Vlaamse regering werd goedgekeurd) en wordt niet aangegeven dat de burgers nog gelegenheid hebben om opmerkingen te maken;
- om elke ontwerp-MBO integraal te publiceren indien deze maar een beperkt aantal pagina's beslaat en om een meer uitgebreide samenvatting te publiceren bij grotere milieubeleidsvereenkomsten;
- om op websites steeds de integrale ontwerp-MBO en toelichting te publiceren en niet alleen een samenvatting;
- dat de bekendmaking in het Staatsblad ook telefoonnummer(s), e-mailadres(sen) en website(s) zou bevatten waarop een kopie van de integrale versie van het ontwerp (en toelichting) verkregen kan worden;

De Raad stelt vast dat de inspraak voor derden nog niet geregeld is zoals dat door de decreetgever destijds is vastgesteld. Inspraak door derden is maar zinvol als deze derde actief geïnformeerd en betrokken wordt. De MiNa-Raad vraagt dat er dringend initiatieven worden opgestart.

- [11] **Toelichting bij de ontwerp-MBO.** De Raad merkt op dat een ontwerp-milieubeleidsvereenkomst soms wel maar meestal niet vergezeld wordt van een (memorie van) toelichting. De adviesvraag m.b.t. de voorliggende milieubeleidsvereenkomst bevat een toelichting. Deze toelichting bevat echter weinig toegevoegde waarde t.o.v. de MBO. De toelichting bevat enkel bijkomende informatie over de milieuvorwaarden en een communicatiebeleid. De artikelsgewijze toelichting bevat geen bijkomende informatie.

Informatie die in een toelichting verwerkt kon worden was bijvoorbeeld:

- de stand van de onderhandelingen met het federaal niveau i.v.m. het verzekerings- en financieringsmechanisme;
- de reden van beperking van het toepassingsgebied tot bestaande houders;
- de wijze waarop *free-riders* worden aangepakt;

- de resterende juridische knelpunten;
- de resterende onduidelijkheden m.b.t. de werking van dit fonds (toekomstige bodemsanering via een verzekeringsfonds of via financieringsfonds, beheer van het fonds, het al dan niet uitdovend karakter, de vraag of prefinanciering door de particulier/exploitant al dan niet noodzakelijk is,....);
- de resterende technische knelpunten (enkelwandige verbindingsleidingen,....);
- verklaring van bepaalde onduidelijke passages (bv. de mate van zelfcontrole die de sector kan waarborgen bij de opvolging van de vastgestelde problemen.

[12] **Versoepeling huidige reglementering door sectorale afwijking.** Het MBO-decreet bepaalt dat een MBO de geldende wetgeving of reglementering niet kan vervangen, noch in minder strenge zin ervan afwijken. Het decreet stelt ook dat het Gewest gedurende de geldingstermijn van de MBO, geen reglementering door middel van uitvoeringsbesluiten zal uitvaardigen die strengere eisen stelt dan de MBO.

De voorliggende ontwerp-MBO houdt echter een versoepeling in van de huidige wetgeving. Periodieke onderzoeken die in augustus 2000 dienen te gebeuren, worden verschoven naar 2002 of 2003. In welbepaalde gevallen waar nu reeds de periodieke onderzoeken voltooid hadden moeten zijn, wordt nu voorzien in een nieuwe overgangstermijn waardoor de facto een vorm van amnestie wordt verleend (bv. bij bovengrondse houders die gelegen zijn binnen een waterwingebied of beschermingszone).

Indien geopteerd wordt om de gasolieopslag te regelen via de instrumenten sectorale afwijking en MBO (en niet via aanpassing van Vlarem) vraagt de Raad erover te waken dat de sectorale afwijking in voege is alvorens de MBO definitief getekend kan worden. Een MBO mag immers geen bepalingen bevatten die minder streng zijn dan de bestaande wettelijke regels. Afwijken van de bestaande regelgeving kan wel via een sectorale afwijking.

IV. Inhoudelijke invulling

Inhoudelijke invulling van de sectorale aanvraag

- [13] **Bijsturing huidige wetgeving noodzakelijk.** De MiNa-Raad begrijpt dat de huidige situatie noopt tot ingrijpende bijsturingen (zie ook punt 2). De Raad kan dan ook in grote mate akkoord gaan met de gevraagde afwijkingen. De Raad merkt op dat de sectorale aanvraag de bepalingen inzake de overvulbeveiliging niet wenst te wijzigen. Op 1 augustus 2000 is voor de bestaande, niet-ingedeelde tanks een overvulbeveiliging verplicht. Deze verplichting geldt nu reeds voor ingedeelde tanks gelegen in waterwingebied of beschermingszone. Voor de overige ingedeelde tanks is 1 augustus 2001 de *deadline*.

Niettemin betreurt de Raad dat via deze sectorale afwijking een amnestieregeling voor gasolietanks die reeds voor een eerste keer onderzocht hadden moeten worden, uitgewerkt wordt. De Raad is in principe tegen regularisatie van illegale toestanden gekant. De Raad ziet de noodzaak van deze maatregel in maar wijst er op dat deze wijze van werken een typisch voorbeeld is van onzorgvuldig beleid.

De Raad heeft nog volgende bijkomende opmerkingen:

- punt 5° van de sectorale afwijkingsaanvraag maakt voor niet-ingedeelde gasolietanks geen opdeling tussen 1 augustus 2002 en 1 augustus 2003 naargelang het gaat om ondergrondse respectievelijk bovengrondse gasolietanks (vergelijk punten 2° en 4° van de sectorale afwijking voor meldingsplichtige gasolietanks);
- punt 6° van de sectorale afwijkingsaanvraag: eigenaardig genoeg is deze afwijkingsmogelijkheid al voorzien in Vlarem II, art. 5.17.2.8 § 2, 5° (het artikel waar men wil van afwijken) bepaalt: *“een gelijkwaardige dichtheidsbeproeving, uitgevoerd overeenkomstig een door de afdeling milieuvergunningen aanvaarde code van goede praktijk, is eveneens toegelaten.”*

Inhoudelijke invulling van de ontwerp-MBO

- [14] **Partijen.** Art 5. van het Decreet betreffende de milieubeleidsvereenkomsten stelt: “Een MBO is verbindend voor de partijen. Naar gelang van hetgeen bepaald is in de overeenkomst is zij tevens verbindend voor al de leden van de Organisatie of voor een in het algemeen omschreven groep ervan. De ondernemingen die na het sluiten van de overeenkomst tot de Organisatie toetreden worden van rechtswege verbonden. De leden van een verbonden Organisatie kunnen zich niet aan hun verbintenissen onttrekken door uit de Organisatie te treden.” Leden van een organisatie die de MBO onderschreven heeft, vallen onder de MBO, de overige niet.

Free-riders, dit zijn bedrijven die zich niet (moeten) houden aan de verplichtingen van de MBO, werken concurrentieverstorend. De kans op *free-riders* is aanzienlijk omdat niet alle sectorbedrijven lid zijn van een ondertekende federatie, omdat een belangrijke federatie (de Belgische Petroleum Federatie) de ontwerp-MBO niet principieel goedgekeurd heeft en omdat er zoals bij VLAREA geen verplicht alternatief instrument bestaat¹. Bovendien geeft de toelichting bij het ontwerp ook niet aan hoe deze problematiek voorkomen en beheerst kan worden.

De ontwerp-MBO bevat ook een aantal verbintenissen voor erkende technici (bv. prioritaire aanpak van tanks). Deze erkende technici behoren echter niet tot één van de ondertekende organisaties (eventueel omdat zij nog niet georganiseerd zijn). De MiNa-Raad vraagt dat van zodra dat mogelijk is ook zij deze MBO zouden ondertekenen. Opgemerkt moet worden dat de procedure van toetreding evenwel nog niet uitgewerkt is (zie ook punt 9).

- [15] **Toepassingsgebied.** Uit de omschrijving van het toepassingsgebied van de ontwerp-MBO blijkt dat de MBO beperkt wordt tot bestaande tanks en tot tanks met een maximale inhoud van 20.000 l.

De beperking van het toepassingsgebied tot bestaande houders laat vermoeden dat de MBO in eerste instantie gericht is op sanering van bodemverontreiniging die veroorzaakt is door bestaande tanks. Niettemin houdt de ontwerp-MBO ook nog een aantal bepalingen in die verder gaan waardoor er een discrepantie zou bestaan met eigenaars van nieuwe tanks. Deze laatste dragen ook bij tot het “saneringsfonds” maar kunnen er geen beroep op doen. Voorbeelden van deze verdergaande bepalingen zijn tussenkomst: van het fonds bij de periodieke onderzoeken en bij nieuwe bodemverontreinigingen, een zekerheid dat de periodieke onderzoeken tegen een vooraf vastgestelde maximumprijs uitgevoerd zullen worden. Een bijkomend effect is dat enkel de bestaande tanks in de databank opgenomen worden.

De Raad is het er niet mee eens dat slechts eigenaars van bestaande tanks op het saneringsfonds beroep kunnen doen. Slechts in het geval dat enkel de kosten voor historische

1) Bij Vlarea moeten die bedrijven die niet aangesloten zijn bij een representatieve vereniging die een MBO afsluit, een individueel afvalbeheersplan opmaken waarin dezelfde milieudoelstellingen – en verplichtingen moeten worden nageleefd.

bodemverontreiniging vergoed worden, is dit verschil te rechtvaardigen. Tussenkosten voor de kosten van nieuwe verontreiniging en periodieke onderzoeken moeten vergoed worden voor bestaande én nieuwe tanks.

- [16] **Doelstellingen en verbintenissen van de sector.** Artikel 4 van de ontwerp-MBO bevat enkel bepalingen met betrekking tot verbintenissen van de sector. De doelstellingen van deze ontwerp-MBO zijn niet weergegeven.

Centraal in deze ontwerp-MBO staan de verbintenissen van de verschillende partijen van de overeenkomst. Een aantal van de in artikel 4 opgesomde verbintenissen zijn verbintenissen voor de organisatie (bv. inzake het oprichten van een databank) terwijl andere gelden voor de leden van de organisaties (bv. inzake het vullen van tanks, art. 4, 2°). Om duidelijkheid inzake de verantwoordelijkheden van de verschillende niveaus te scheppen, is de MiNa-Raad van mening dat er onderscheid gemaakt moet worden tussen verbintenissen welke gelden voor de ondertekenende organisaties en welke gelden voor de leden van deze organisaties (cfr ontwerp-MBO Mestactieplan 1999-2003).

- [17] **Databanken.** Het ontwerp-MBO voorziet in de oprichting van een databank in kader van het financierings- en verzekeringsmechanisme. Deze databank zou een overzicht moeten bevatten van de in Vlaanderen gecontroleerde tanks, het tijdstip en het resultaat van de periodieke onderzoeken en de maatregelen die eventueel genomen zijn na een onderzoek. De Raad merkt op dat niet aangegeven is wanneer de databank operationeel moet zijn.

De MiNa-Raad merkt op dat gasolietanks reeds in het kader van de huidige reglementering aan een melding onderworpen zijn, nl.

- Voor niet-ingedeelde gasolietanks (zie bijlage 1): melding bij de Afdeling Water van AMINAL door de exploitant of op zijn verzoek de installateur of erkend technicus die toezicht heeft gehouden bij de plaatsing bij de aanleg van een installatie. De afdeling staat in voor het bijhouden van een register van de gemelde opslaginstallaties. De melding bevat: identificatie van de installateur of de erkende technicus, een eenduidige plaatsbepaling van de opslaginstallatie en een kopie van het afgeleverde certificaat (art. 6.5.4.3.). Wanneer een periodieke controle resulteert in een rode merkplaat maakt de exploitant of op zijn verzoek de erkende technicus hiervan melding bij de afdeling Water van AMINAL.
- Voor ingedeelde tanks: melding bij het College van Burgemeester en Schepenen van de betrokken gemeente.
- De exploitant van een ingedeelde gasolietank dient aan de afdeling Milieuvergunningen een attest van aanvaarding van het opslagsysteem door een milieudeskundige erkend in de discipline gassen of gevaarlijke stoffen over te maken.

Op dit moment bestaan er reeds een uitgebreide rapportageplicht (melding, attest) en bijbehorende databanken. De gegevensregistratie gebeurt wel versnipperd en is onvolledig. Zo dient de buitengebruikstelling van niet-ingedeelde tanks nergens gemeld te worden, wat de handhaving van de wettelijke bepalingen bemoeilijkt. In het kader van de MBO

wordt nog een databank opgericht die gelijkaardige informatie zal bevatten en tevens geen invulling geeft aan de leemten in de huidige registratie.

De MiNa-Raad is voorstander van één geïntegreerde en volledige databank en meent dat het instellen van een bijkomende databank een bijkomend obstakel vormt. Een volledige databank impliceert dat alle tanks geïnventariseerd worden (bestaande én nieuwe) en dat deze gegevens verplicht doorgegeven moeten worden door installateurs (voor plaatsing), erkende technici of milieudeskundigen (voor plaatsing, periodieke controle of verwijdering) en exploitanten of particulieren (bij verwijdering). Van zodra de algemene milieudatabank operationeel is, moet de databank van gasolietanks geïntegreerd kunnen worden met de milieudatabank, gezien de band met de melding als klasse 3-inrichting. Bovendien meent de Raad dat het beheer van een dergelijke databank bij voorkeur door de overheid gebeurt. De vooropgestelde databank wordt door de sector zelf beheerd, en de vraag stelt zich in hoeverre de overheid daarin actief inzagerecht heeft. Uiteindelijk heeft deze databank alleen een nut voor de sector van zodra het financierings- en verzekeringsmechanisme operationeel is. Indien dit mechanisme alleen geldt voor de sanering bij de eerste controle, stelt zich de vraag wat er met de verzamelde informatie zal gebeuren na 2003.

[18] **Financierings- en verzekeringsmechanisme.** De ontwerp-MBO voorziet dat de sector en het Gewest mee gaan werken aan de uitbouw van een financierings- en verzekeringsmechanisme. Dit mechanisme moet de kosten dekken voor de reiniging van gasolietanks en de sanering van grondverontreiniging (vastgesteld bij eerste controle en nadien). De voorwaarde voor de tussenkomst van dit mechanisme wordt bepaald binnen de Technische Begeleidingsgroep. De ontwerp-MBO bevat wel enkele minimale voorwaarden (beperking in tijd, enkel voor niet-verzekerende schade, enkel bij blijvende afname van gasolie). Het mechanisme kan ook tussenkomen in de kosten van uitgevoerde periodieke onderzoeken en de preventieve maatregelen ter voorkoming van bodemverontreiniging.

Zowel de ontwerp-MBO als de toelichting zijn zeer summier wat de oprichting, beheer, en werking van dit mechanisme betreft. Voorbeelden hiervan zijn:

- De oprichting van een dergelijk fonds is een federale materie. Artikel 21 van de programma-overeenkomst voorziet reeds in de mogelijkheid voor oprichting van een dergelijke fondsen². Vermits de partijen die deze programma-overeenkomsten sluiten,

2) Artikel 21 van de Programma-overeenkomst betreffende de regeling van de verkoopprijzen van de aardolieproducten stelt: "De eventuele wijzigingen in de fiscale lasten op de producten hebben een onmiddellijke en integrale weerslag op de prijzen aan de consument op de dag van hun toepas-

sing. Hetzelfde geldt voor elke wijziging in de opgelegde specificaties die wijzigingen in de prijzen met zich meebrengen die identificeerbaar zijn in de internationale noteringen. Ingeval van een akkoord tussen de beide partijen (Belgische staat en de Belgische Petroleum Federatie) over het

bedrag van een bijdrage ten laste van de verbruiker, die zal dienen voor de financiering van de eventuele bodemsaneringsfondsen, zullen deze bedragen automatisch opgenomen worden in de structuur van de maximumprijs op het ogenblik van het creëren van deze fondsen."

namelijk de federale overheid en de Belgische Petroleumfederatie (de laatste wenst de ontwerp-MBO niet te ondertekenen), niet gebonden zijn door de MBO is hun goedkeuring of medewerking niet verzekerd. Noch de MBO noch de toelichting geven duidelijk aan in hoeverre de ondertekenaars van de MBO toezeggingen hebben van of hoever de besprekingen staan met het federaal niveau voor de oprichting van een dergelijk fonds. Zo is het niet duidelijk of er toezeggingen zijn voor de oprichting van een fonds, hoe hoog de bijdrage zou zijn, wie het fonds zou beheren, wie toezicht houdt,....

- Het is niet duidelijk of via een verzekeringsmechanisme en/of een financieringsmechanisme gewerkt wordt. De filosofie achter deze mechanismen is verschillend. Een verzekering is een systeem waarbij de economische last van een schadegeval gespreid wordt over een groep van personen die – omdat zij aan een vergelijkbaar risico zijn blootgesteld – een verzekeringspremie betalen. Enkel zij die een verzekeringspremie betalen, kunnen van een tussenkomst genieten. Dit mechanisme dekt dus niet alle aankopers van gasolie. Bovendien interfereert dit mechanisme met bestaande verzekeringspolissen. De oprichting van een saneringsfonds (programmaovereenkomst) moet zorgen voor de financiering van de terugbetalingen van bodemsaneringskosten. Alle aankopers van gasolie dragen bij tot dit fonds en kunnen dus rekenen op een tussenkomst.
- De minimale bepalingen dat de installatie na de sanering van de bodemverontreiniging verder blijft werken op gasolie: hoe lang geldt deze verplichting?
- Het is onduidelijk of het verzekerings- en/of financieringsmechanisme alleen maar zorgt voor een terugbetaling van de door de particulier/exploitant geprefinancierde bodemsaneringskosten of er ook een directe financiering vanuit het fonds mogelijk is (zie ook punt 20).

De MiNa-Raad stelt vast dat het verzekerings en/of financieringsmechanisme, in de MBO (en toelichting) onvoldoende is uitgewerkt. De Raad betreurt bovendien dat een ontwerp-MBO ter advisering wordt voorgelegd terwijl er nog geen duidelijkheid bestaat over de realisatie van een centraal element van de ontwerp-MBO, het verzekerings en/of financieringsmechanisme.

- [19] **Mechanisme komt enkel tussen bij verdere afname gasolie.** De ontwerp-MBO bevat minimale voorwaarden voor tussenkomst van het mechanisme. Eén voorwaarde bepaalt dat het mechanisme slechts tussenkomst wanneer na wegwerking van de eventuele bodemverontreiniging de gesaneerde installatie nog op gasolie blijft verderwerken.

Deze voorwaarde, ingegeven uit commerciële overwegingen, zal mensen ervan weerhouden om bij vaststelling van bodemverontreiniging over te stappen naar alternatieve en eventueel meer milieuvriendelijke energiebronnen.

Bovendien is het moeilijk te begrijpen dat afnemers van gasolie na jarenlang bij te dragen aan het mechanisme bij een bodemsanering geen tussenkomst zouden kunnen genieten als ze zouden overstappen op een andere energiebron.

Hoe begrijpelijk de commerciële overwegingen van de sector hiervoor ook mogen zijn, de MiNa-Raad heeft ernstige vragen over de conformiteit hiervan met het mededingingsrecht en betreurt de belemmering van een overstap naar een milieuvriendelijker energiebron. De MiNa-Raad is van mening er minstens een regeling moet komen voor afnemers van gasolie die geconfronteerd worden met een bodemverontreiniging en die niet langer gasolie wensen af te nemen.

- [20] **Prefinanciering of terugbetaling.** De ontwerp-MBO laat uitschijnen dat particulieren via een contactpunt de terugbetaling van hun saneringskosten kunnen krijgen .

De saneringskosten kunnen hoog oplopen. Dit betekent dat de particulier geconfronteerd kan worden met hoge kosten. De MiNa-Raad geeft er de voorkeur aan dat het fonds de saneringskosten rechtstreeks betaalt of dat de particulier gebruik kan maken van voorshotten uit dit fonds.

- [21] **De Technische begeleidingsgroep.** De Technische begeleidingsgroep speelt een centrale rol in de ontwerp-MBO. Taken voor de begeleidingswerkgroep zijn o.a. het bepalen van voorwaarden voor tussenkomst, de evaluatie en het voorstellen van eventuele wijzigingen van het mechanisme, opvolging van de uitvoering van de MBO, De begeleidingsgroep bestaat uit vertegenwoordigers van AMINAL, OVAM, elke federatie die deze overeenkomst heeft ondertekend, vzw Infomazout en VVSG. Wanneer er geen consensus wordt bereikt, wordt tot stemmen overgegaan.

De MiNa-Raad merkt op dat de vertegenwoordigers van de sector de meerderheid van de begeleidingsgroep vormen. Dit is opmerkelijk temeer zij uiteindelijk niet bijdragen aan de financiering van het mechanisme. Zij die het mechanisme uiteindelijk wel financieren, de exploitanten en particulieren, zijn niet vertegenwoordigd in de begeleidingsgroep. De erkende technici zijn een andere groep die nauw betrokken zijn met de ontwerp-MBO maar die niet in de begeleidingsgroep zetelen.

De MiNa-Raad vraagt dat de begeleidingsgroep uitgebreid wordt met vertegenwoordigers van alle relevante partijen en dat er naar een evenwichtige samenstelling en stemverdeling gestreefd wordt zodat geen enkele belanghebbende partij een overwicht heeft.

- [22] **Groene dop versus groene plaat.** In tegenstelling tot de ontwerp-MBO en de sectorale afwijking, bevat Vlareem geen bepalingen over een groene dop. Vlareem voorziet wel in een systeem van groene, oranje en rode merkplaten. Niettegenstaande de symboliek van een groene dop geeft de MiNa-Raad toch de voorkeur aan het systeem van merkplaten eventueel in combinatie met de groene dop Een systeem van merkplaten geeft immers minder gelegenheid tot fraude in vergelijking met een systeem van (verwissel- en uitleenbare) groene doppen.

- [23] **Andere milieugerelateerde aspecten** De ontwerp-MBO bevat enkel verbintenissen die samenhangen met de controle van en de sanering van bodemverontreiniging van gasolie-tanks. De MiNa-Raad merkt op dat behoudens deze aspecten gasolie ook nog andere milieugerelateerde aspecten heeft (verzuring, VOS-emissies, ...). De MiNa-Raad meent dat naar aanleiding van het overleg over een MBO telkens nagegaan moet worden of eventueel bestaande milieugerelateerde aspecten ook niet in de betreffende of in een bijkomende MBO opgenomen moeten worden.

Gebrek aan afstemming tussen sectorale afwijkingsaanvraag, MBO en VlareM

- [24] **Overvulbeveiliging.** Een versoepeling van VlareM II kan niet via een MBO geregeld worden. Daarom moeten alle versoepelingen die de MBO aanbrengt in de sectorale afwijkingsaanvraag worden opgenomen. De ontwerp-MBO bevat namelijk een versoepeling op één welbepaald punt die niet gedekt wordt door de sectorale afwijkingsaanvraag: wat betreft de overvulbeveiliging wordt er uitstel verleend tot 2002 voor tanks waarvoor wegens ontoegankelijkheid geen overvulbeveiliging kan worden aangebracht.

V. Besluit

[25] **Algemeen besluit.** De reglementering van gasolietanks is vrij ingewikkeld en niet transparant. Op 1 augustus 2000 loopt een belangrijke overgangstermijn af en vele eigenaars dreigen in een onwettelijke situatie te belanden. Een degelijke en definitieve regeling dringt zich op. Voorliggende dossiers willen deze problematiek oplossen via een sectorale afwijking in combinatie met een MBO.

Gezien de juridische beperkingen van een MBO en een sectorale afwijking en de nood aan een betere afstemming tussen de afwijkingsaanvraag, de ontwerp-MBO en de huidige reglementering, meent de Raad dat de gasolieproblematiek beter via een aanpassing van VlareM wordt geregeld (en niet via een sectorale afwijking in combinatie met een MBO) zodat een eenvormig, eenvoudige en handhaafbare regelgeving ontstaat.

De MiNa-Raad dringt erop aan dat de aanpassing van VlareM (eventueel in combinatie met een MBO voor een aantal uitvoeringsaspecten) in overleg met de sector wordt opgesteld. Gezien de weg die nu reeds is afgelegd, kan deze procedure snel doorlopen worden.

Hoewel de MiNa-Raad ervan uit gaat dat de regering kiest voor de beste oplossing, formuleert hij bijkomende procedurele en inhoudelijke opmerkingen op de sectorale afwijkingsaanvraag en de ontwerp-MBO.

Gezien de noodzaak om dringend in te grijpen en de oorzaken die aan de basis van de problemen liggen, kan de Raad in grote lijnen akkoord gaan met de sectorale afwijkingsaanvraag. Niettemin betreurt de Raad dat deze maatregelen, en vooral de verlenging van de overgangstermijnen en de amnestieregeling, nodig zijn.

Voor welk instrument de regering ook kiest, de inhoud van de ontwerp-MBO voldoet niet en zou desgevallend aangepast moeten worden. Zo zijn er fundamentele aanpassingen nodig met betrekking tot de afwezigheid van consumenten in beslisorganen, de verplicht-

te verdere afname van gasolie als voorwaarde voor financiële tussenkomst bij bodemsanering, de ongelijke behandeling van bestaande en nieuwe tanks, de gebrekkige afstemming met de bestaande regelgeving en de grote kans op “free-riders gedrag”. Voor deze maar ook voor andere MBO’s is het tot slot nodig dat dringend werk gemaakt wordt van een aantal ontbrekende uitvoeringsbesluiten op het MBO-decreet.

Bijlage 1

Samenvatting van de huidige Vlarem II-voorwaarden en het voorstel voor sectorale afwijking (SA) voor gasolietanks

1. Overzicht van de termijnen voor periodieke controles

1.1. Algemeen

Een installatie moet regelmatig gecontroleerd worden door een erkend technicus. Na de controle ontvangt de exploitant een conformiteitsattest (of onderhoudsattest) waaruit moet blijken of de installatie al dan niet aan Vlarem II voldoet. De voorstellen van de sectorale afwijking zijn onderlijnd weergegeven.

De toepasselijke reglementeringen verschillen naargelang het om ingedeelde of niet-ingedeelde inrichtingen gaat.

De opslag van gasolie voor de verwarming van gebouwen zijn **ingedeelde inrichtingen** klasse 3 (meldingsplichtig) indien:

- de inrichting behoort bij de woonfunctie van een onroerend goed dat hoofdzakelijk als woongelegenheid wordt gebruikt: opslagplaatsen met een totaal inhoudsvermogen van 5000 l tot en met 20.000 l.
- de inrichting **niet** behoort bij de woonfunctie van een onroerend goed dat hoofdzakelijk als woongelegenheid wordt gebruikt: opslagplaatsen met een totaal inhoudsvermogen van 100 l tot en met 20.000 l. (rubriek 17.3.6.1 bijlage 1 Vlarem 1)

De sectorale voorwaarden hiervoor zijn te vinden in Vlarem II, hoofdstuk 5.17, afdeling 5.17.1 (algemene bepalingen), afdeling 5.17.2 (ondergrondse opslag) en 5.17.3 (bovengrondse opslag).

Voor deze opslag gelden eveneens afstands- en verbodsregels. De opslaghouders dienen eveneens periodiek gecontroleerd te worden en binnen een vastgelegde termijn te voldoen aan voorwaarden met betrekking tot overvulbeveiliging, permanente lekdetectie, bescherming tegen corrosie, ... Van deze regels wordt alleen afgeweken wat de eerste en de latere periodieke controles betreft.

De opslag van gasolie die **geen ingedeelde inrichting** is, valt onder de voorwaarden in Vlarem 11, hoofdstuk 6.5 (particuliere stookolietanks met een waterinhoud van minder dan 5000 l).

1.2. Nieuwe installaties

1.2.1. Niet-ingedeelde inrichtingen

	Buitenwand niet visueel inspecteerbaar Metalen houder	Buitenwand niet visueel inspecteerbaar Kunststofhouder	Buitenwand visueel inspecteerbaar
Eerste controle (art. 6.5.5.1) (*)	binnen 6 jaar	binnen 8 jaar	Binnen 10 jaar
e.v. periodieke controle (art. 6.5.5.2) (**)	telkens binnen 3 jaar	telkens binnen 4 jaar	telkens binnen 5 jaar

(*) te rekenen vanaf datum van plaatsing

(**) te rekenen vanaf datum vorige controle

1.2.2. ingedeelde inrichtingen

	Beperkt onderzoek	Algemeen onderzoek (Niet voor kunststofhouders)
Ondergrondse houder binnen een waterwingebied of beschermingszone	Om het jaar (art. 5.17.2.8 § 1)	ten minste om de 10 jaar (art. 5.17.2.8 § 2)
Ondergrondse houder buiten een waterwingebied of beschermingszone	om de 2 jaar (art. 5.17.2.8 § 1)	ten minste om de 15 jaar (art. 5.17.2.8 § 2)
Bovengrondse houder	om de 3 jaar (art. 5.17.3.16 § 1)	ten minste om de 20 jaar (art. 5.17.3.16 § 2)

1.3. Bestaande installaties

1.3.1. Niet-ingedeelde inrichtingen

Houder < 5000 l	Buitenwand niet visueel inspecteerbaar	Buitenwand visueel inspecteerbaar
eerste controle (art. 6.5.7.2)	vóór 01.08.2000 <u>uiterlijk 01.08.2002 (SA)</u>	vóór 01.08.2002 <u>uiterlijk 01.08.2003 (SA)</u>
e.v. periodieke controle (art. 6.5.5.2) (**)	metaal: telkens binnen 3 jaar G.T.K.: telkens binnen 4 jaar	telkens binnen 5 jaar

(**): te rekenen vanaf datum vorige controle

Na de controle maakt de erkende technicus een onderhoudsattest of conformiteitsattest op, waaruit blijkt of de installatie al dan niet voldoet aan de regelgeving van Vlarem II. Dit attest moet bewaard worden, minstens tot na de eerstvolgende controle.

1.3.2. ingedeelde inrichtingen

	Eerste algemeen onderzoek	Periodiek beperkt onderzoek	Periodiek algemeen onderzoek (niet voor kunst- stofhouders)
Ondergrondse houder binnen een waterwingebied of beschermingszone	vóór 01.08.1998 (art. 5.17.2.II § 4)	om het jaar	om de 10 jaar
Ondergrondse houder buiten een waterwingebied of beschermingszone	vóór 01.08.2000 (art. 5.17.2.II § 4) <u>uiterlijk 1.08.2002 (SA)</u>	om de 2 jaar	om de 15 jaar
Bovengrondse houder binnen een waterwingebied of beschermingszone	vóór 01.08.1998 (art. 5.17.3.I9 § 4) <u>uiterlijk 1.08.2003 (SA)</u>	om de 3 jaar	om de 20 jaar
Bovengrondse houder buiten een waterwingebied of beschermingszone	vóór 01.08.2000 <u>uiterlijk 1.08.2003 (SA)</u>	om de 3 jaar	om de 20 jaar

(voor periodiek onderzoek: zie tabel onder 1.2.2)

2. Resultaat periodieke controle

Naargelang het resultaat van het onderzoek, bevestigt de erkende technicus aan de vulmond van de gasolietank een merkplaatje. Op dit merkplaatje vermeldt hij zijn erkenningsnummer en de maand en het jaar van de controle.

Een groene merkplaat betekent dat de installatie volledig in orde is en zonder problemen verder mag geëxploiteerd worden.

Een opslaginstallatie met een rode merkplaat werd niet in orde bevonden. Binnen de veertien dagen moet u dit melden aan de afdeling Water van AMINAL. De tank mag onder geen beding nog gevuld of bijgevoerd worden. Elke heringebruikname moet voorafgegaan worden door een nieuwe controle.

Een installatie die niet meer (mag) gebruikt word(t) (en), wordt onmiddellijk leeggepompt en volledig verwijderd. Enkel bij de materiële onmogelijkheid tot verwijderen, mag de installatie blijven zitten, maar wordt ze definitief buiten gebruik gesteld door de tank volledig op te vullen met zand, schuim of een ander inert materiaal.

3. De erkende technicus

De controle van de opslaginstallatie mag alleen gebeuren door een erkende technicus. Hieronder verstaat men een erkend brandertehnicus die in het bezit is van een geldig en erkend attest inzake de controle en het onderhoud van gasolietanks (erkenningbewijs). De erkende technicus dient het erkenningsbewijs bij zich te hebben en moet dit op vraag tonen.

Een geldig erkenningsbewijs bevat minstens volgende gegevens:

- het opschrift “ATTEST inzake de periodieke controles en onderhoud van gasolietanks”
- de naam van de technicus
- het erkenningsnummer, samengesteld uit de letters sv, gevolgd door 5 cijfers (vb. sv99999)
- de geldigheidsduur: een attest is slechts voor 5 jaar geldig, en bevat daarom een “vervaldatum”
- de handtekening van een verantwoordelijk ambtenaar van AMINAL (meestal het afdelingshoofd van AMINABEL, of diens plaatsvervanger)
- een vernietigde fiscale zegel (vernietigd met de stempel “VLAAMSE GEMEENSCHAP”)

Technici zonder erkenningsbewijs, of met een ongeldig erkenningsbewijs (vb. vervallen of geen nummer) mogen geenszins de opslaginstallatie onderzoeken.

De controle van de opslaginstallatie omvat:

- verificatie van het attest van plaatsing of van het vorige onderhoudsattest
- visuele controle van de zichtbare delen van de opslaginstallatie (mangat, alle toebehoren, vulleiding, ontluchtingsleiding, aanzuigleiding, terugloopleiding, eventueel de wanden)

- werking en goede staat van het beveiligings- of waarschuwingssysteem tegen overvulling
- peilmeting - controle peilmeetsysteem
- lekdetectie - controle van het eventueel aanwezige permanente lekdetectiesysteem
- aanwezigheid van water en slib in de houder
- aanwezigheid van verontreiniging buiten de houder
- inspectie van de inkuiping of de groeve

Een wettelijk geldig onderhoudsattest moet minstens volgende gegevens vermelden in duidelijk handschrift:

- de naam en het adres van de exploitant
- de kenmerken van de opslaginstallatie
- een beknopt overzicht van de controles en proeven, met vermelding van het resultaat
- de globale beoordeling van de opslaginstallatie (groen of rood)
- het erkenningsnummer van de technicus (hetzelfde nummer als op het erkenningsbewijs)
- de naam van de technicus
- de handtekening van de technicus

Het onderhoudsattest moet eveneens door de exploitant gehandtekend worden.