

VADEMECUM

Auteur : Dirk Vercammen (d.vercammen@skynet.be)

Algemene inleiding

Het is de bedoeling van de MICOM om op regelmatige basis een aantal werkfiches te publiceren voor de leden van de Liga. Hierbij een algemene inleiding tot de milieuwetgeving die voor onze clubs van toepassing kan zijn. Om een goed begrip van de terminologie te krijgen, verdient het aanbeveling nota te nemen van deze korte tekst. Later volgen heel praktische documenten, bijvoorbeeld : hoe leg ik een vlaremconforme tankplaats aan. Wanneer moeten we periodieke bodemonderzoeken laten uitvoeren.

De Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs hoopt met dit vademecum een instrument te geven om vergunningen aan te vragen, te verlengen of een minimale interne milieuzorg uit te bouwen. Vragen worden ingewacht bij de MICOM.

1. Milieuvergunningsplicht

Milieu & Natuur zijn ten gevolge van de staatshervorming grotendeels een Vlaamse aangelegenheid. Hier en daar bestaat nog een federale bevoegdheid, maar die is hier minder relevant.

In Vlaanderen legt de wetgeving (= decreet) zeer duidelijk vast wie voor welke activiteiten een melding moet doen, of zelfs een milieuvergunning moet aanvragen bij de daartoe aangestelde overheden. Die wetgeving wordt het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning of kortweg VLAREM 1 genoemd (Besluit VI.R. 21/09/1991).

Wanneer u een zweefvlieg- of general aviation bedrijf verder wil uitbaten of opstarten kan u in datzelfde VLAREM 1 terugvinden :

- op welke manier een vergunning moet aangevraagd worden / melding moet gedaan worden,
- welke activiteiten meldingsplichtig of vergunningsplichtig zijn,
- wie en wanneer er advies zal moeten geven en of je een milieucoördinator nodig hebt,
- op welke manier en door wie je kan gecontroleerd worden,
- hoe je in beroep kan gaan tegen beslissingen en dwangmaatregelen

Het is heel belangrijk te weten dat de exploitant in orde moet zijn met VLAREM 1. Het is niet omdat je op een militair domein opereert (het voordeel is dat die dan wellicht de milieuvergunning voor de landingspiste op zak hebben), dat je zonder vergunning een vliegtuig mag stallen, tanken of mag herstellen.

Het **aanvragen van een milieuvergunning** is een hele administratieve boterham, maar er bestaan voorgeschreven (en trouwens verplichte!) formulieren. Als je die systematisch invult en meteen voorziet van de nodige verwijzingen naar diverse bijlagen, valt een aanvraag voor een zweefvliegclub en haar activiteiten al bij al mee. Laat de ingevulde formulieren eerst bekijken door een lid van de MICOM, een milieuconsultant en zeker door de plaatselijke milieu-ambtenaar. Afstemming met de lokale overheid is erg belangrijk, omdat deze ambtenaar vaak op de hoogte is van de gevoeligheden. Daarop kan dan meteen in de vergunningsaanvraag (of melding) worden ingespeeld. Uiteindelijk zal de lokale milieuambtenaar ook officieel advies geven aan zijn College van Burgemeester en Schepenen, én het openbaar onderzoek coördineren. Als hij vooraf op de hoogte is gebracht van de plannen van de club, én de voorziene maatregelen om milieuhinder te voorkomen, kan hij eventuele burgers die het dossier komen inkijken, gerichter informeren.

Tijdens het invullen van het milieuvergunningsdossier (of de melding) zal worden gevraagd welke **ingedeelde rubrieken** je wenst aan te vragen. Die kan worden gevonden in de reeds vermelde Bijlage 1. Daarin krijg je een overzicht van alle mogelijke activiteiten of inrichtingen, de klasse, de adviesverleners, en nog enkele andere karakteristieken. Voor een actueel overzicht kan je altijd terecht op de website van het VITO, namelijk www.emis.be en dan naar de indelingslijst. Die kan ook gedownload worden. Bij twijfel kan je bij de MICOM terecht, of bij de gemeentelijke of gewestelijke milieuambtenaar.

De **klasse-indeling** is een uitvloeisel van het vroegere Algemeen Reglement op de ArbeidsBescherming (ARAB), dat tot 1991 de milieuvergunningsplicht regelde door invoering van de zogenaamde exploitatie- en lozingsvergunningen. Alle mogelijke vergunningen zijn met het VLAREM 1 samengevoegd, behalve dan wanneer er radioactiviteit bij komt kijken (dan is het NIRAS bevoegd).

In het VlareM bestaan 3 klassen :

- 3^o klasse zijn de zogenaamde **meldingsplichtige activiteiten**. Samengevat komt het erop neer dat het hier om kleinschalige activiteiten gaat met een minder zware milieu-impact. Wanneer je een formulier invult, en je maakt het over aan de gemeente, wordt nagekeken of het aan de vormvereisten voldoet. Meestal gaat men onderzoeken of je geen klasse 2 of 1 activiteiten doet. Is alles in orde, kan je daags na de melding van start gaan. De melding wordt dan nog wel geakteerd door het College van Burgemeester en Schepenen.
- 2^o **klasse-inrichtingen** hebben een impact op omgeving en op natuur & milieu. De aanvraag dient op de voorgeschreven formulieren te gebeuren. Er wordt een openbaar onderzoek van 30 dagen georganiseerd, met eenvoudige aanplakking aan het gemeentehuis en aan de openbare weg waar het vliegveld zich situeert. Na adviezen ingewonnen te hebben van milieudienst, brandweer en AMINAL, zal het College van Burgemeester en Schepenen de vergunning voor 20 jaar afleveren (of weigeren). Iedereen kan hiertegen nog in beroep gaan bij de Bestendige Deputatie (gedurende 30 dagen na aanplakking Beslissing College).
- 1^o **klasse-inrichtingen** zijn de zware dossiers met een grotere impact op de leefmilieucompartimenten. Je moet dit wel relativiseren, want een brandstofstation met 2 hevels is al een klasse 1. De Bestendige Deputatie is hier de vergunningverlenende overheid, maar het openbaar onderzoek wordt geregeld door de gemeente. Als aanvrager

moet je een kadastraal plan en legger (straal 100 meter vanop elke hoek perceel!) toevoegen. De gemeente publiceert de aanvraag in 2 kranten, waarvan 1 met regionaal karakter, schrijft elke eigenaar, gebruiker, pachter en openbare nutsvoorzieningsmaatschappij aan, en afficheert de aanvraag aan de exploitatie en het gemeentehuis. In veel gemeenten staat zo'n aanvraag ook op het web.

Het hebben van een milieuvergunning is een vereiste voor elke club. Het is het enige document dat u een zekere **rechtszekerheid** kan bieden, en waarbij de club zich administratief of juridisch kan verzetten tegen klachten, dwangmaatregelen of het schorsen van de vergunning. De overheid kan immers gevat worden door een **klacht** van 1 enkele omwonende. Tijdens het **milieuonderzoek** zal dan in allereerste fase worden nagegaan of de club een Vlarem-vergunning heeft, en zo ja, of ze de opgelegde algemene, sectorale en desgevallend bijzondere milieuvergunningsvoorwaarden (dit is VLAREM 2 of de Vlaamse Reglementering betreffende de Milieuvergunningsvoorwaarden) naleeft. De Burgemeester of milieu-inspectie kan in zo'n geval niet zomaar de activiteiten sluiten, maar moet dan erg goede argumenten en motivatie ontwikkelen. Er kunnen natuurlijk wél **dwangmaatregelen** genomen worden, dat kan gaan van mondelinge bevelen (bijvoorbeeld : verbod verbranden afvalolie in open vat) of schriftelijke aanmaningen (bijvoorbeeld : binnen 30 dagen extra rubrieken aanvragen). Tegen al die dwangmaatregelen kan de exploitant in beroep gaan, doch dat zou ons te ver leiden.

Inspectie van vergunningsplichtige inrichtingen is niet zomaar aan iedereen toegestaan. Globaal gezien kunnen officieren van gerechtelijke politie, politiemensen met een zgn artikel 58-attest (Vlarem), de Burgemeester, de gemeentelijke milieu-ambtenaren (met artikel 58-attest Vlarem) of de gewestelijke milieu-inspecteurs een controlebezoek doen. Zij kunnen onaangekondigd inspectie doen, op elk uur van de dag (private vertrekken bij nacht alleen met bevel onderzoeksrechter!). In de praktijk gebeurt een dergelijke controle zonder al te veel formaliteiten. Het is belangrijk dat op de plaats van exploitatie een vergunning + de voorwaarden wordt ter beschikking gehouden en dat er altijd een verantwoordelijke aanwezig kan zijn. Indien er PV wordt opgemaakt, kan de club naderhand nog informatie bezorgen en dit laten opnemen in de naschriften.

De vergunning moet altijd actueel gehouden worden. Het is best dat hier een soort **milieuboekhouding** voor wordt bijgehouden, zodat ten minste 18 maanden voor het vervallen van de geldende vergunning een hernieuwing kan worden aangevraagd. Vermits alle activiteiten van zweefclubs niet als tijdelijk kunnen omschreven worden (geen letter T in de rubriekenlijst van bijlage 1 van VLAREM), is een vergunning door de band 20 jaar geldig. Maar ook als er wijzigingen zijn, moet de club ZELF initiatief nemen :

- een verandering door toename vermogen kan leiden tot indeling in een hogere klasse,
- een bepaalde investering (bv een tweede fuelpomp of een grotere benzinetank) kan ook leiden tot verhoging klasse.

Vanaf dat moment worden de procedures van klasse 1 effectief toegepast, inclusief het openbaar onderzoek (zie hoger). Hou er rekening mee dat er hierdoor veel beroering kan ontstaan in de omgeving. En wie een klasse 1 in handen heeft, maar door interne maatregelen eerder onder een klasse 2 resorteert, raden wij aan toch maar uw hoogste vergunning aan te houden (ook al kost dit wat meer aan taxen).

In heel de vergunningsprocedure zijn 2 elementen heel belangrijk :

- een lijst van **geïnstalleerde** toestellen, vermogens, opslagcapaciteiten (met vermelding op de begeleidende plans),
- een goed overzicht tussen de **emissies** van niet verontreinigd hemelwater en bedrijfsafvalwater

- een overzicht van de **maatregelen om milieuhinder te voorkomen**.

Voor het zweefvliegbedrijf is dit niet al te grote opdracht omdat er geen productieprocessen zijn, en het effluent (datgene wat in de riolering of de individuele waterbehandeling gaat) erg beperkt, vaak zelfs onbestaande is. Het overzicht van maatregelen om milieuhinder te voorkomen, begint best met de vermelding dat alle opgelegde algemene, sectorale, en eventuele bijzondere voorwaarden nauwgezet zullen opgevolgd worden, waarbij vervolgens een overzichtje wordt gegeven van de maatregelen op het vlak van bodem, water, geluid, natuur en landschap, afval, omwonenden, lucht en lichthinder. Hierbij geldt 1 basisregel : geef ALLES weer, zelfs maatregelen die als common sense worden beschouwd.

Opgelet : VLAREM wordt binnenkort gewijzigd. Er zal dan een systeem van zgn integrale voorwaarden worden uitgewerkt. Vermits deze nieuwe regeling nog niet werd goedgekeurd, gaan we hier niet verder op in ! Het mag echter geen alibi zijn om niet in orde te zijn met VLAREM.

Meer info :

- www.emis.be (milieunavigatie met de wetteksten)
- H. Geerts & D. Vercammen. “De Milieuvergunning” Uitgegeven bij Vanden Broele, 2002, losbladig repertorium
- Biessemans, Harlem, Vandekerckhove, Vyvey. “Zakboekje voor de milieucoördinator” Uitgegeven bij Kluwer, 2004, 508 blz

2. Afvalpreventie

Elke menselijke activiteit veroorzaakt afval. In een zweefvliegclub is dat niet anders. Het is heel belangrijk dat het **scheidingsgedrag** dat elk gezin thuis manifesteert, verder gezet wordt in de club, meer bepaald op het vliegveld. Niet alleen uit respect voor de natuur en het milieu, maar omdat dit ook **kostenbesparend** werkt (zie hiervoor www.mambo.be). Eén van de grootste besparingsposten wordt vaak gevonden in het beter omspringen of voorkomen van afvalstromen. Een vergunningsplichtige inrichting is immers geen huisgezin. Conform het Vlaams Reglement betreffende de Afvalvoorkomen en Afvalbeheer, kortweg VLAREA, produceren de clubs dus “**met huisvuil gelijkgesteld afval**” en “**bedrijfsafval**”. Normaal gezien kan je met deze laatste fractie niet terecht bij de gemeente, maar moet een erkende verwerper of verwerker komen ophalen.

Opgelet : het opstoken van afval hetzij in een verbrandingsoven/kachel, hetzij in open lucht (al dan niet in vaten) is overal in Vlaanderen ten strengste verboden, tenzij hiervoor een specifieke vergunning werd bekomen ! Bovendien is ook het Veldwetboek onverminderd van toepassing.

Als we de activiteiten van een zweefclub analyseren, komen we tot een aantal gelijkaardige afvalstromen :

- **huishoudelijk afval**. Dit kan worden gedeponereerd in de container/vuilniszak en meegegeven worden met de gemeentelijke vuilnisophaling. Opgelet, dit is beperkt tot restafval zoals dat ook thuis wordt geproduceerd. Dus geen garage-afval, poetsdoeken, afvalolie, spuitbussen, KGA, enzovoort. Onafgezien van het onwettelijk karakter om niet-huisvuil te mengen, kan dit worden gelijkgesteld aan sluikestorten (en krijg je OVAM op het dak!), maar zijn er ook aansprakelijkheidskwesties. Bijvoorbeeld : een spuitbus ontploft in de vuilniskar, een glazen bokaal met solvent springt open en bezorgt ernstige kwetsuren. Hier is dan sprake van een zware fout waarvoor de clubverantwoordelijke en zeker de milieucoördinator HOOFDELIJK

aansprakelijk kan gesteld worden (clubs sluiten overigens best een specifieke verzekering af voor dit soort aangelegenheden) !

- **GFT.** Dit kan meegegeven worden met de gemeentelijke ophaling. Vermits echter meer en meer gemeenten een retributie vragen (dure zakken, factuur met diftarcontainer,...) doet de club er verstandig aan om een composteringsunit op te zetten. Je hebt hiervoor enkele oude (niet-behandelde) houten paletten nodig. 1 vloerpalet, 4 paletten aan de zijkanten en dat liefst 2x naast elkaar. Na de zweefactiviteiten kunnen alle leden daar hun groente en fruitafval in kwijt, samen met alle andere composteerbare materiaal (boterhammen,...). Laat de natuur maar doen. Elke club heeft wel enkele m² om een dergelijke compostbak op te zetten. Bijkomend voordeel is dat de loods of de pistewagen dan niet besmeurd wordt, of begint te ruiken naar een beerput ! De investering is nihil (enkele bouten, paletten zijn overal gratis te krijgen), de onderhoudskost ook nihil (2x per jaar even omzetten met een riek).

- **Garage-afval.** Dit is afvalolie, besmeurde poetsvodden, oliefilters, benzinefilters, besmeurde motoronderdelen, ... Hiervoor kan de club aan het gemeentebestuur vragen om dit (gescheiden) te mogen afvoeren naar het containerpark (KGA-kluis, afvaloliecontainer). Wil de gemeente dit niet toestaan, wordt best beroepgedaan op een erkende (!) en gespecialiseerde firma zoals Van Gansewinkel Garage Service en vele anderen. General Aviation en zweefclubs krijgen dan aangepaste recipiënten, en vermits de afvalproductie op jaarbasis héél beperkt is, wordt maar een kleine kost verwacht. Misschien beperkt het zich tot 1 ophaling per jaar. Vraag zeker een attest, want die heb je nodig om aan milieu-inspectie te bewijzen dat je het afval reglementair afvoert en laat verwerken. Een melding van afvalstoffen dient elk jaar te geschieden voor 10 februari aan de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij OVAM.

Het slib uit de koolwaterafscheiders/coalescentiefilters van de tankplaats kan u ook aan een garage-service kwijt. Slibproductie in een kws-afscheider kan geminimaliseerd worden door bacteriën toe te voegen (Clean World Solutions, e-mail: dirk.volders@cw-sol.com, website: www.cleanworldsolutions.com & www.waterout.be. Deze laatste website kan nuttig zijn igv waterschade in de loods, om gebouwen en inboedel op enkele uren te drogen (bv na een storm of overstroming).

- **Klein Gevaarlijk Afval.** Idem dito gezin, dus lijmresten, resten solventen, trichloor, batterijen, ... kunnen worden afgegeven aan de KGA-box op het gemeentelijk containerpark. De hoeveelheden zijn zo beperkt dat een lid als inwoner wellicht ook wel terecht kan op het gemeentelijk containerpark. Zoniet dient het KGA meegegeven met het garage-afval.

- **AEEA** of afgedankte elektrische en elektronische apparaten. Daarmee kan je terecht op het containerpark vermits de sector een milieubeleidsvereenkomst heeft met de gemeenten. Bruikbare apparaten kunnen nog een tweede bestemming vinden in een kringwinkel.

- **banden.** Bij de bandenleverancier wegen milieubeleidsvereenkomst met Vlaams Gewest.

- **bomen, snoeihout, maaisel afkomstig van beheer terrein.**

Het kappen van bomen is een evidente zaak bij het vliegveldbeheer. Vaak zijn er kandidaten bij de leden om hout mee te nemen als brandhout. Je kan ook in het gemeenteblad een oproep doen naar de bevolking uit de onmiddellijke omgeving. Je bakent dan percelen af, en laat de omwonenden bieden op de te kappen bomen. Voordeel is dat de plaatselijke bevolking dan een graantje kan meepikken en dit bijdraagt tot het maatschappelijk draagvlak van de zweefclub in de gemeente. Opgelet : zie wel dat je de nodige kapvergunningen in handen hebt!

Snoeihout en takken kunnen op een houtstapel gezet worden, of er kan een houtwal mee opgetrokken worden. Het vormt een biotoop, en de massa wordt snel afgebroken door de natuur zelf. Op die manier hoef je ook al dat groenafval niet te (laten) afvoeren naar een containerpark. Verhakselen kan ook, de snippers kunnen gedeponereerd worden in vegetatie en rondom het clubhuis (speeltuin bv).

Opbranden van snoeihout en takken wordt afgeraden, omdat :

- dit in strijd is met het milieucharter (veroorzaakt CO2)
- omdat dit vaak kwaad bloed zet bij omwonenden (geur, rool, longpatiënten, wasgoed dat stinkt,... kortom heisa)
- omdat dit in bosgebieden alleen mag na machtiging van de Woudmeester van Aminimal Bos en Groen
- het geen zin heeft een grondstof te verbranden (principe Ladder van Lansink).

3. Bodembescherming

Sedert 29 oktober 1995 is het Vlaams Reglement betreffende de Bodemverontreiniging, kortweg **VLAREBO** in voege. Dit betekent dat men kost wat kost wil vermijden dat de Vlaamse bodem nog verder wordt gecontamineerd, en dat de reeds vervuilde bodems op termijn worden gesaneerd. Er wordt ook voorzien in een kadastraal bodemregister, dat door particulieren en bedrijven best gekend is als het "bodemattest" (aan te vragen via de Notaris op basis van gemeentelijke vergunningenbank en register verontreinigde bodems van OVAM).

Een zweefvliegclub zal hier vroeg of laat mee te maken krijgen, omdat het niet altijd evident is wat historische en nieuwe verontreiniging is. Afhankelijk van de ingedeelde rubrieken (zie Vlarem 1) zal periodiek een bodemonderzoek moeten geschieden.

In elk geval kan een club zichzelf tegen de **aansprakelijkheid en de zeer zware saneringskosten** (ongeveer 25.000 euro voor een benzinstation!) indekken door voorzichtig om te springen met de bodem :

- door de **milieuvergunning** te respecteren,
- door **geen chemische producten** op de bodem te deponeren (bijvoorbeeld uitgieten controlebusje fuel, weggooien wasbenzine, niet opvangen van gemorste olie tijdens het bijvullen, het niet voorzien van een olie-opvangbak onder de sleepkist,...), ook niet op een permeabele vloer (conventionele beton),
- de tankplaats te voorzien van een **ondoordringbaar platform** met opvang gecontamineerd hemelwater via koolwaterstofafscheider/coalescentiefilter
- door de fuelhouders te **controleren** en degelijk in te kuipen.

Voorkomen van bodemverontreiniging is meestal een zaak van eenvoudige common sense. Het betekent voor velen echter wel een mentaliteitsaanpassing, het is immers toch zo gemakkelijk om dat laatste restje solvent even uit te kieperen naast de loods. Dergelijke houding kan echter op termijn de falng betekenen van de club ! Want voor een bodemsanering kan je al snel een nieuw duo-zweeftoestel kopen, zeker wanneer er reeds een drijfslaag aanwezig is op het grondwater.