

OVAM.link

AFVAL-, BODEM- EN DUURZAAM MATERIALENBELEID VOOR DE PROFESSIONAL
OKTOBER 2019 | editie 30



4
ANN DE BOECK,
COÖRDINATOR
VERPAKKINGENBELEID:
“UITBREIDING VAN PMD
BIEDT KANSEN VOOR
HOOGWAARDIGERE
RECYCLAGE”

11
EUROPEES
DEMOPROJECT
RESANAT VAN START

16
HOE CIRCULAIR
IS ONZE VLAAMSE
ECONOMIE?

SAMEN MAKEN WE
MORGEN MOOIER

OVAM

 **Vlaanderen**
is materiaalbewust



Bouwen aan een circulaire economie

Beste lezer,

De transitie van een lineaire naar een circulaire economie in Vlaanderen is, zoals u al wel weet, een van de belangrijkste toekomstprojecten van de OVAM. De OVAM ondersteunt en zet zelf tal van projecten op die bijdragen aan de realisatie van de circulaire economie.

Zo geeft Vlaanderen Circulair al voor het derde jaar op rij innovatieve, duurzame projecten een duwtje in de rug met de open call (*pagina 7*). Het totale projectfonds voor 2019 bedraagt 4,9 miljoen euro. Een andere belangrijke mijlpaal is de uitbreiding van de pmd-zak (*pagina 4*). Vanaf 2021 mogen overal in Vlaanderen alle plastic verpakkingen in de uitgebreide blauwe zak. Op die manier kunnen we meer plastics recycleren en zetten we een grote stap in het sluiten van de kunststofkringloop. Ondertussen zet de opkomst van elektrische auto's de recyclagesector voor nieuwe uitdagingen, zonder de circulaire doelstellingen uit het oog te verliezen (*pagina 9*).

Maar hoe circulair is onze Vlaamse economie nu? Om dat te achterhalen stelt het Steunpunt Circulaire Economie een gedetailleerde indicatorenset op tegen 2021 (*pagina 16*). Die indicatoren geven aan hoe goed we bezig zijn. Ze houden zowel rekening met de impact van de productie van goederen in Vlaanderen als met de consumptie van producten die in het buitenland worden geproduceerd.

Een andere ambitieuze doelstelling van de OVAM is om alle saneringen van historisch verontreinigde gronden op te starten tegen 2036. In dat kader lanceren we in het najaar De Grote Grondvraag (*pagina 18*). Met deze sensibiliseringscampagne willen we eigenaars bewust maken van het belang van gezonde grond.

U leest het, we zetten onze doelstellingen kracht bij met concrete acties en zetten zo weer een stap naar een mooier morgen.

Veel leesplezier!

Henny De Baets
Administrateur-generaal

Colofon

Verantwoordelijke uitgever en hoofdredacteur

Jan Verheyen en Ine Wenmaekers

Redactieraad

Jan Verheyen, Willy Sarlee, Caroline Van Gool en Chloé Van Hecke, Sam Deckmyn, Raf Engels, Ilse Pepermans, Sofie Triest, Filip Van Assche, Ingrid Van Ceulebroeck, Ine Wenmaekers

Redactieadres

OVAM, Stationsstraat 110,
2800 Mechelen, ovam.link@ovam.be

Foto's

ID/Gil Plaquet, Fost Plus, Wegenbouw De Brabandere, Greenkit, Febelauto, OVAM, Bio2clean, istock, De Kringwinkel

Redactie en realisatie

www.pantareinpublishing.be

Wettelijk depotnummer

D/2019/5024/01

Oplage

3000 ex.

De meningen die derden in dit magazine vertolken, vallen buiten de verantwoordelijkheid van de OVAM. Gegevens uit deze nieuwsbrief mag u overnemen mits de bron wordt vermeld. De OVAM en de bij deze uitgave betrokken redactie en medewerkers aanvaarden geen aansprakelijkheid voor gevolgen die zouden kunnen ontstaan uit het gebruik van in deze uitgave opgenomen informatie.

Meer weten?

De OVAM is geïnteresseerd in uw vragen, opmerkingen en suggesties.

SCHRIJF ONS VIA
OVAM.LINK@OVAM.BE

 www.facebook.com/ovam.be
 [@PersAtOVAM](https://twitter.com/PersAtOVAM)

CIRCULAIRE ECONOMIE



7/ Vlaanderen
Circulair zet
al drie jaar
circulaire
projecten op
de rails



4/ Uitbreiding van pmd
biedt kansen voor
hoogwaardigere
recyclage

AFVAL RECYCLEREN

AFVAL RECYCLEREN



9/ Elektrische auto's
nieuwe uitdaging
voor Febelauto

RUIMTE RECYCLEREN

11/ Europees demoproject
RESANAT van start

AFVAL RECYCLEREN

13/ Scheepsrecyclage
buiten Europa

CIRCULAIRE ECONOMIE

16/ Hoe circulair is
onze Vlaamse
economie?

CIRCULAIRE ECONOMIE



20/ De Collectie
geeft textiel een
tweede leven

GEZONDE GROND



18/ De Grote Grondvraag:
hoe gezond is
uw grond?

UITBREIDING VAN PMD BIEDT KANSEN VOOR HOOGWAARDIGERE RECYCLAGE

Binnenkort staat de 'p' van pmd niet langer voor plastic flessen en flacons, maar voor alle plastic verpakkingen. In 2021 zal het nieuwe systeem in elke Vlaamse gemeente van kracht zijn.





Ruim 1 miljoen Vlamingen maken vandaag al gebruik van de uitgebreide blauwe zak. In heel wat Oost- en West-Vlaamse gemeenten mogen sinds enkele maanden alle plastic verpakkingen in de pmd-zak. Die uitbreiding is vastgelegd in de nieuwe erkenning van Fost Plus, dat als beheerorganisme in ons land verantwoordelijk is voor de inzameling, de sortering en de recyclage van huishoudelijk verpakkingafval. In de loop van 2021 moet heel Vlaanderen overgeschakeld zijn. Waarom die omschakeling nodig is en waarom ze zo geleidelijk verloopt, vertellen OVAM-medewerkers Luc Goeteyn, afdelingshoofd afval- en materialenbeheer, en Ann De Boeck, teamverantwoordelijke lokaal materialenbeheer en coördinator verpakkingenbeleid.

Minder restafval

Waarom wordt de uitgebreide blauwe zak ingevoerd?

Luc Goeteyn: “De uitgebreide blauwe zak is in de eerste plaats een uitbreiding van de bestaande pmd-zak en is bedoeld om de hoeveelheid plastics in het restafval terug te dringen. Uit de laatste analyse van de OVAM bleek dat er in het restafval van de gemiddelde Vlaming jaarlijks nog ongeveer 15 kilogram plastics zitten. Door alle plastic verpakkingen in één zak te verzamelen, kunnen we de hoeveelheid restafval per Vlaming met 7 à 8 kilogram per jaar doen dalen. Dat is het equivalent van ongeveer vier pmd-zakken per jaar. Bovendien is de omschakeling een belangrijke stap in de transitie naar een circulaire economie, want zo kunnen we meer plastics recycleren

en een grote stap zetten in het sluiten van de kunststofkringloop.”

Waarom werd er uiteindelijk voor één gemeenschappelijke zak voor plastic verpakkingen gekozen?

Ann De Boeck: “We hebben sinds 2016 twee jaar lang in drie Vlaamse gemeenten een verschillend scenario uitgetest. In Aalter mochten gezinnen al hun harde en zachte plastic verpakkingen in de pmd-zak stoppen. Waregem kreeg een pmd-zak met harde kunststofverpakkingen en een aparte witte zak voor de folies. En in Wervik werden alleen harde kunststofverpakkingen ingezameld, zachte plastics moesten bij het restafval.”

“Eind 2017 bleek het proefproject in Aalter het succesvolste. Met de uitgebreide pmd-zak werden niet alleen de meeste kunststofverpakkingen ingezameld, het systeem is ook voor de burger het interessantst. De sorteerbodschap is simpel, want alle plastic verpakkingen mogen in dezelfde blauwe zak. Daardoor zit de duurdere restafvalzak minder snel vol en is een uitgebreide pmd-inzameling goed voor de portemonnee. Eén blauwe zak voor alle plastic verpakkingen neemt ook nog eens minder plaats in, wat handig is omdat we steeds kleiner wonen.”

Nieuwe verwerkingsinstallaties

Waarom schakelen we niet allemaal tegelijk over?

Ann De Boeck: “De uitgebreide blauwe zak betekent niet alleen voor

de consument een aanpassing. Ook de sorteercentra moeten zich grondig kunnen voorbereiden. Omdat heel wat nieuwe fracties apart gesorteerd moeten worden, hebben Indaver en Vanheede hun bestaande installaties aangepast. Maar die kunnen de enorme hoeveelheden aan botervlootjes, schaaltes, zakjes, yoghurt-potjes en folies van heel Vlaanderen niet slikken. We hebben berekend dat we jaarlijks 45 000 tot 50 000 ton meer plastics zouden kunnen recycleren. Er moeten dus nieuwe installaties gebouwd worden.”

“Welke gemeente wanneer in het systeem wordt opgenomen, hangt af van wanneer de sorteerinstallaties klaar zijn. In principe moet in de loop van 2021 heel Vlaanderen met de uitgebreide blauwe zak werken. Wanneer een intercommunale overstapt, worden de inwoners ingelicht over de nieuwe sorteeregels. Tot dan vragen we aan de burgers om de oude sorteeregels te blijven volgen. Privaatrechtelijke afvalinzamelingsbedrijven die pmd bij bedrijven en scholen ophalen, schakelen over wanneer ook de grote golf van lokale besturen switcht. Er zou dan genoeg sorteeren en recyclagecapaciteit beschikbaar moeten zijn om ook de stroom vanuit bedrijven op te vangen.”

Waar zullen die nieuwe plasticafvalstromen gerecycled worden?

Luc Goeteyn: “We hopen dat dat voornamelijk in België zal gebeuren. Plastics die vandaag onder andere in Mechelen en Leuven via de roze zak worden ingezameld, komen terecht bij het Limburgse ECO-oh!, dat de gemengde plastics recycleert. Folies, botervlootjes en yoghurtpotjes ►



- krijgen een nieuw leven als straatmeubilair, compostvaten en geluidsmuren. Maar door plasticpolymeren te scheiden is een meer hoogwaardige recyclage mogelijk (bijvoorbeeld bottle to bottle). Dat is goed voor de circulaire economie. In de toekomst komen er wellicht steeds meer mogelijkheden voor chemische recyclage. Om dat te bereiken moeten we de verschillende fracties per type afbreken tot kleinere bestanddelen die in de chemische industrie opnieuw als grondstof kunnen dienen. Die chemische recyclage vraagt om investeringen bij de verwerkers. Indaver, bijvoorbeeld, wil daar alvast op inzetten, maar dat vergt de nodige tijd en inspanningen.”

Beginnen bij het begin

Voor een circulaire economie kijkt de OVAM ook naar het begin van de keten. Hoe willen jullie daar de massa wegwerpplastic drukken?

Ann De Boeck: “Dat doen we door samen te werken met verschillende actoren die elk op hun manier een rol spelen in de uitbouw van een circulaire economie. Bij de consument zetten we in op de bewustmaking. De distributeurs die werken met herbruikbare verpakkingen als antwoord op het verbod op plastic zakjes voor eenmalig gebruik, helpen ons daarbij.”

Luc Goeteyn: “We zetten daarnaast in op nieuwe regelgeving. In de laatste wijziging van het Vlaams Reglement voor het duurzaam beheer van materiaalcringlopen en afvalstoffen (VLAREMA) staat bijvoorbeeld een verbod op wegwerpbekers op festivals en andere evenementen vanaf 2020,

tenzij de organisatie kan aantonen dat minstens 90 procent met het oog op recyclage gescheiden wordt ingezameld. Dit verbod geldt ook voor lokale besturen, maar zij kunnen niet van het verbod afwijken door de recipiënten selectief in te zamelen. Vanaf 2022 zullen overheden en lokale besturen ook geen wegwerpcatering-materiaal meer mogen gebruiken.”

Ann De Boeck: “Maar we kijken ook naar de verpakkingen zelf. Een aantal fracties zijn moeilijk recyclebaar en zullen in de huidige sorteerinstallaties nog steeds in het residu terechtkomen. Meestal gaat het over samengestelde verpakkingen zoals chipszakken of medicijnenblisters, waar behalve plastic ook aluminium in zit. Dergelijke verpakkingen wil-

len we in de toekomst uitfaseren. Producenten die dergelijke verpakkingen op de markt brengen, hebben dan de keuze: ofwel passen ze hun verpakking aan in overleg met Fost Plus, ofwel stijgt hun Groene Punt-bijdrage die verpakkingen aan Fost Plus moeten betalen per verpakking die ze op de markt brengen. We adviseren bovendien dat producenten een kleinere Groene Punt-bijdrage zouden betalen voor verpakkingen die bestaan uit *recycled content*.

Meer informatie over de sorteeregels en wanneer welke gemeente overschakelt, vindt u op www.denieuweblauwezak.be.



Luc Goeteyn



VLAANDEREN CIRCULAIR ZET AL DRIE JAAR CIRCULAIRE PROJECTEN OP DE RAILS

Tot 4 september konden lokale besturen, bedrijven en organisaties een circulair project indienen bij Vlaanderen Circulair. De Open Call is al aan zijn derde editie toe. “Ook dit jaar hielden we vast aan ons succesrecept en deden we een brede oproep. 266 projecten gingen daar op in”, zegt **Katrijn Siebens**, Facilitator Circulaire Economie bij Vlaanderen Circulair.

Met de Open Call wil Vlaanderen Circulair innovatieve projecten een duwtje in de rug geven. “Er zijn nog heel wat ideeën die onze steun kunnen gebruiken”, zegt **Katrijn Siebens**. “Daarom stond de projectoproep opnieuw open voor lokale overheden, ondernemingen, onderzoeksinstituten, organisaties en burgers. Ook met deze editie mikten we op projecten die een circulaire stad of circulair ondernemen stimuleren.”

“Circulaire initiatieven van steden, organisaties en burgers die inzetten op efficiënter omgaan met grondstoffen, materialen, energie, water, ruimte en voedsel wilden we opnieuw ondersteunen. Van ondernemers verwachten we dat ze voor de circulaire economie in de praktijk nieuwe technologieën, tools of businessmodellen uittesten, zoals pay-per-use en deeleconomie. Ze betrekken daarbij bij voorkeur ook partners uit de rest van de keten.”

► Lees verder op pagina 8.



NIEUWE RIJWEG UIT OUD BETON

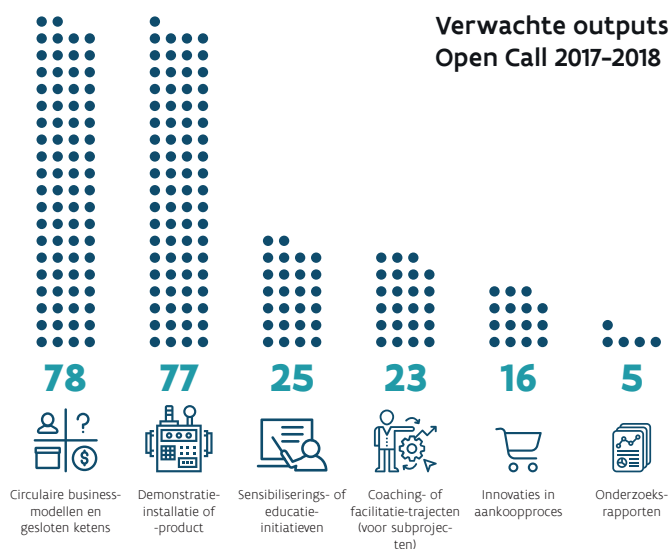
Het project De Circulaire Weg van Wegenbouw De Brabandere uit Veurne ging in 2017 van start. Vandaag kan Veurne uitpakken met de eerste landbouwweg in Vlaanderen van honderd procent gerecycleerd materiaal. Even sterk als een snelweg.

Beton van oude wegen wordt vaak gerecycleerd tot funderingen. Tot nu, want De Brabandere koos ervoor om het oude beton van de Hondskootebaan in Veurne zelf te verwerken tot hoogwaardige granulaten die samen met ecobeton en betonzand de nieuwe wegverharding vormen. De kringloop is rond. Bijkomende troeven: het wegennet werd tijdens de werken ontlast en er werd minder CO₂ geproduceerd.

Veel vraag naar

“Circulaire economie is een van de pijlers van ons bedrijf”, stelt zaakvoerder **Pieter De Brabandere**. “We zochten dus al lang naar een manier om dit project uit te bouwen. De Open Call van Vlaanderen Circulair bood de opportuniteit om samen met het stadsbestuur van Veurne een project in te dienen. Dat engageerde zich om mee de Hondskootebaan aan te pakken.”

Het beton dat De Brabandere ontwikkelde, is meer dan sterk genoeg om dienst te doen als landelijke weg. Het voldoet zelfs aan de eisen om autosnelwegen mee aan te leggen: de weg kan een druk van 70,7 megapascal (MPa) aan, terwijl een landbouwweg in principe niet sterker hoeft te zijn dan 52,5 MPa. “We krijgen dan ook heel wat vragen van overheden en andere aannemers die dezelfde weg willen opgaan”, aldus De Brabandere.



Het goede voorbeeld

De projecten die Vlaanderen Circulair uitkiest, draaien stevast om vruchtbare partnerschappen. Door samen te werken met andere partijen in de keten, creëren de deelnemers een meerwaarde voor de maatschappij en geven ze het goede voorbeeld. “Zo rollen we in Vlaanderen de circulaire economie steeds verder uit”, zegt Katrijn Siebens.

Fonds van 4,9 miljoen

De goedgekeurde projecten van de derde call zullen dit jaar nog starten. De maximale looptijd is twee jaar, maar de projecten kunnen ook deel uitmaken van een ruimer project dat langer duurt. De subsidie bedraagt 80 procent van de projectkosten, met een maximum van 100 000 euro. Het totale projectfonds voor 2019 bedraagt 4,9 miljoen euro.

Over de vorige edities

In 2017 dienden 115 projecten een kandidatuur in, in 2018 waren dat er 150. Tijdens die twee edities kregen in totaal 135 projecten financiële ondersteuning van Vlaanderen Circulair. Twee daarvan zijn De Circulaire Weg en GreenKit.

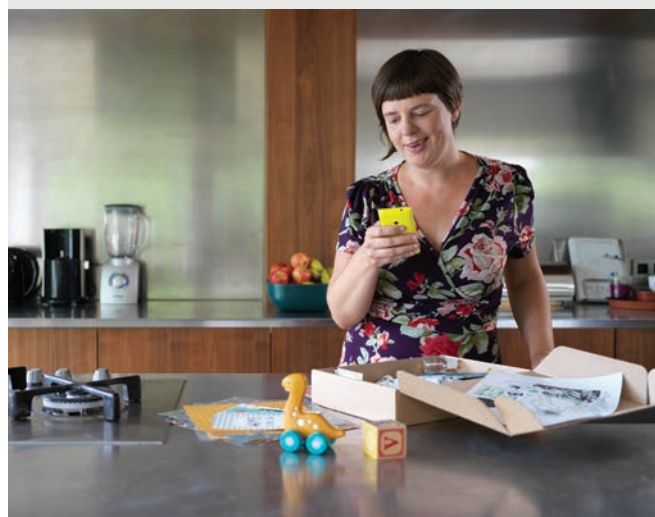
DUURZAME ONTDEKKINGSDOOS VOOR KERSVERSE OUDERS

In 2018 kreeg GreenKit een extra zetje van Vlaanderen Circulair. Met haar inspiratiekit laat zaakvoerster Saar Vangeel nieuwbakken ouders kennismaken met duurzame alternatieven voor luiers, babykleding en andere kinderspullen.

“Zeven jaar geleden was ik zwanger van mijn oudste dochter. Omdat ik zelf een groene levensstijl heb, wilde ik dat ook voor mijn kinderen. Maar ik had slechts negen maanden de tijd om te zoeken naar de duurzame versie van bijvoorbeeld verzorgingsproducten, kleertjes en speelgoed. Met de GreenKit wil ik het kersverse ouders zo gemakkelijk mogelijk maken”, legt **Saar Vangeel** uit. “De doos wordt door vroedvrouwen en enkele partners verdeeld en kan op veel enthousiasme rekenen.”

Gered papier

Saar Vangeel pakt heel haar bedrijfsvoering op een circulaire manier aan. Dankzij de Open Call kon ze samenwerken met Redopapers. Deze Antwerpse start-up print de groeimeter in de GreenKit op ‘gered’ karton, dat wordt gemaakt van medicijndozen met drukfouten die anders verloren zouden gaan. Vangeel: “Zonder de steun van Vlaanderen Circulair was dat nooit mogelijk geweest. Bovendien heb ik heel wat contacten kunnen leggen met nieuwe partners die vandaag deel uitmaken van GreenKit.”





RECORDAANTAL AFGEDANKTE VOERTUIGEN NAAR RECYCLAGE

ELEKTRISCHE AUTO'S NIEUWE UITDAGING VOOR FEBELAUTO

In ons land krijgt 97,3 procent van het gewicht aan afgedankte voertuigen een nuttige toepassing. “Daarmee voldoen we ruimschoots aan de Europese recyclagedoelstelling van 95 procent. We spelen zelfs een voortrekkersrol”, zegt Catherine Lenaerts, directeur van Febelauto, het beheerorganisme voor afgedankte voertuigen.

Als Belgisch beheerorganisme voor afgedankte voertuigen zorgt Febelauto er al twintig jaar voor dat zoveel mogelijk voertuigen in een erkend verwerkingscentrum terecht komen. 69 procent wordt gerecycleerd (de fracties worden opnieuw als grondstof gebruikt), 24 procent wordt hergebruikt op de tweedehandsmarkt, en 4 procent wordt verbrand met energierugwinning. Maar de elektrificatie van ons wagenpark en de steeds complexere elektronica stelt de recyclagesector voor nieuwe uitdagingen.

Groener wagenpark

142 852: zoveel voertuigen werden er in 2018 ingezameld. Dat zijn er 21 956 meer dan in 2017, of een stijging van 18 procent. **Griet Van Kelecom**, projectleider bij Febelauto: “De lage-emissiezones maken dat veel mensen ►





- zich een nieuwe, milieuvriendelijkere wagen aanschaffen. In Gent krijgen eigenaars zelfs een slooppremie als ze hun benzine- of dieselwagen naar een erkend centrum brengen. Bovendien werken wij samen met stads- en gemeentebesturen en publieke structuren. Als zij hun wagenpark vergroenen, moedigen wij hen aan, zodat hun afgedankte dienstwagens makkelijker de weg naar een erkend verwerkingscentrum vinden.”

Febelauto treedt op als facilitator binnen de Green Deal Circulair Aankopen. Vanuit die rol schoof het beheerorgaan twee doelstellingen naar voren. **Catherine Lenaerts**, directeur van Febelauto: “We willen het herstel van voertuigen met tweedehandsonderdelen stimuleren en een bewustzijn creëren rond wat er met afgedankte voertuigen gebeurt. Zo besloot Stad Kortrijk na overleg met ons om alle af te danken dienstwagens op voorhand te screenen. Zijn ze niet meer goed genoeg voor de tweedehandsmarkt, dan gaan ze naar een erkend verwerkingscentrum. Zo voorkom je dat de wagens elders de lucht gaan vervuilen.”

Febelauto kant zich niet tegen de export van tweedehandswagens, op voorwaarde dat het gaat om auto's met een zekere levensduurgarantie. “Oude en vervuilende voertuigen worden beter bij ons verwerkt, waar de recyclage op een veel hoger niveau staat dan in pakweg Oost-Europa of Afrika”, aldus Griet Van Kelecom.

Levensduur stijgt

Naast volledige voertuigen gaan ook auto-onderdelen via erkende verwerkingscentra naar de tweedehandsmarkt. “België kent een kwalitatief aanbod aan tweedehandsonderdelen”, weet Catherine Lenaerts. Met tweedehandsonderdelen kan je de levensduur van een wagen fors verlengen zonder nieuwe onderdelen te moeten produceren. De levensduur van voertuigen stijgt: in 2018 waren afgedankte voertuigen gemiddeld 16,4 jaar oud.

Daarnaast nemen ook autofabrikanten circulaire initiatieven. “Volvo haalt bijvoorbeeld plastic uit de zee om er automatten van te maken. Dergelijke goede praktijken verzamelen we op onze website. Daarbij hebben we

speciale aandacht voor circulaire projecten, technieken en samenwerkingsverbanden tussen bijvoorbeeld erkende centra en partners gespecialiseerd in autodemontage. Daarmee hopen we andere spelers op de markt te inspireren”, zegt Griet Van Kelecom.

Ingewikkelde elektronica

Voor welke uitdagingen staat de autorecyclagesector nog? “De ontmanteling en recyclage van hybride en elektrische voertuigen vraagt specifieke kennis en kunde”, weet Catherine Lenaerts. “Autobatterijen kunnen een tweede leven leiden als energieopslagsysteem, maar ze moeten dan wel eerst veilig worden verwijderd en gestockeerd.” Febelauto stelde daarom specifieke richtlijnen op die bepalen waaraan een EC+, een erkend centrum voor de recyclage en ontmanteling van hybride en elektrische voertuigen, moet voldoen. “Momenteel zijn zeven centra kandidaat om EC+ te worden.”

Ook de steeds ingewikkeldere elektronica maakt de demontage van een voertuig moeilijker. “Onze mensen moeten zich daarvoor technisch bijhouden”, stelt Griet Van Kelecom. “En ook de digitalisering van de onderdelenverkoop is een uitdaging.”

Een derde uitdaging is ten slotte de traceerbaarheid van alle voertuigen. “Vandaag kunnen we alleen ingeschreven wagens traceren. Maar nadat de nummerplaat is teruggestuurd naar de Dienst Inschrijvingen Voertuigen, kortweg DIV, weten we niet waar de wagen terecht komt, laat staan wie ervoor verantwoordelijk is. Om alle onderdelen en materialen in een afgedankt voertuig zoveel mogelijk nuttig toe te passen, moeten we te allen tijde weten wie voor welk voertuig verantwoordelijk is.”





NATUURGEBASEERDE OPLOSSINGEN VOOR BODEMVERONTREINIGING

EUROPEES DEMOPROJECT RESANAT VAN START

Een voorbeeld van een pilootproef rond fyto-remediatie met wilgen en populieren.

Restverontreiniging saneren met natuurgebaseerde technieken, dat is waar RESANAT voor staat. Op drie locaties in Vlaanderen en Nederland zullen negen partners het beste van zich geven in dit Europese Interreg-project, met als doel de praktische toepasbaarheid van natuurgebaseerde technieken te vergroten en codes van goede praktijk te ontwikkelen.

Conventionele technieken voor bodemsanering zijn interessant voor de verwijdering van bulkverontreiniging. Maar in sommige gevallen zijn die technieken erg energie-intensief en duur, vooral voor de aanpak van de laatste restverontreiniging. **Bert Van Goidsenhoven** van het team Bedrijven van de OVAM: "Vroeger bestond daar geen oplossing voor. Daarom willen we natuurgebaseerde sanerings- en beheerstechnieken een duwtje in de rug geven. Die processen zijn goedkoper en duurzamer."

Het Interreg-project RESANAT zal inzetten op de innovatie van duurzame sanerings- en beheerstechnieken, waarbij planten, micro-organismen, natuurlijke materialen en natuurlijke processen worden ingezet om restverontreiniging te beheersen. De OVAM startte het project op 1 mei samen met acht andere partners (zie kader op pagina 12). "We werken drie jaar lang op drie pilootsites, waar telkens een andere natuurgebaseerde techniek wordt getest", zegt **Michaël Van Raemdonck**, projectleider bij de OVAM.

Reactieve matten

Een van de pilootsites bevindt zich in Gent. Vanuit de waterbodembodem en de onderliggende bodembodem vloeit er verontreiniging in de waterloop de Lieve. Een erfenis van een oude teer- en asfaltfabriek, die de bodem vervuilde met paks (polycyclische aromatische koolwaterstoffen), minerale olie en aromaten. "Eerst wordt de waterbodembodem verwijderd. Dan gaan we over een lengte van 150 meter speciale matten op de bodem van de Lieve plaatsen om de natuurlijk instromende restverontreiniging aan te pakken", zegt **Tobias Praamstra** van Europees advies- en ingenieursbureau Tauw, dat het proefproject bij de Lieve leidt.

Tauw ontwikkelt de 'reactieve' matten in samenwerking met een producent en met Envisan, de milieudivisie van baggeraar Jan De Nul. "De matten bestaan uit een adsorberende stof omhuld met textiel. Het omhulsel zorgt ervoor dat de stof bij elkaar blijft en dat de matten makkelijk kunnen worden verwijderd. We testen binnenkort in ons labo

een aantal natuurlijke adsorptiematerialen. Met het experiment in De Lieve willen we aantonen dat deze techniek op grote schaal uitvoerbaar en functioneel is."

Planten en micro-organismen

Het tweede projectgebied bevindt zich op de Carcoke-site in Zeebrugge. Daar heeft een oude cokesfabriek de bodem verontreinigd met teerbrokken, minerale olie, paks, zware metalen, BTEX en cyanide. De Carcoke-site is grotendeels gesaneerd, maar hier en daar komt toch nog verontreiniging voor. Onder andere in het grondwater en langs de aangrenzende waterloop, het Zijdelings Vaartje.

Bio2clean onderzoekt hoe die restverontreiniging kan worden beheerst met fyto-remediatie, een techniek waarbij planten en micro-organismen verontreinigende stoffen uit de bodem, water of sediment afbreken. "Fyto-remediatie werd tot nu toe vooral in series en labo's getest, nog maar weinig in de praktijk", weet **Dirk Dubin** van bio2clean. "We onderzoeken ook de mogelijkheden van Straw TreeWell, een systeem waarbij bomen dieper verontreinigd grondwater aan de bodem onttrekken."

Bacteriën tegen creosoten

In het Nederlandse 's Gravenmoer stond vroeger een fabriek waar houten



► palen werden geïmpregneerd met creosoot om houtrot tegen te gaan. De locatie werd gesaneerd door de bovenlaag af te graven en een leeflaag aan te brengen. Vervolgens werd er een woonwijk gebouwd. De diepere verontreiniging met creosoot wordt beheerst met behulp van een grote waterzuiveringsinstallatie.

“Wij willen ervoor zorgen dat de waterzuiveringsinstallatie fors kan inkrimpen of zelfs overbodig wordt”, stelt **Arne Alphenaar** van TTE, het bureau dat in samenwerking met kennisinstituut Deltares het onderzoek in 's Gravenmoer leidt. Het team maakt daarvoor gebruik van biostimulatie. Dat houdt in dat micro-organismen in de bodem de biologische afbraak van verontreinigingen versnellen. “Dat is niet alleen een goedkope methode die weinig afval oplevert, het bezorgt de bewoners ook zo min mogelijk hinder, want alles gebeurt ondergronds.”

Complementaire kennis

Dat Nederland en Vlaanderen voor dit project samenwerken, is geen toeval. “Vlaanderen en Nederland bezitten complementaire kennis en kunnen elkaar op heel wat vlakken inspireren”, stelt **Goedele Vanacker** van het team Publieke instellingen bij de OVAM. “De Vlaamse bodemsector is altijd een koploper geweest. De OVAM wil dan ook graag investeren in oplossingen om restverontreiniging aan te pakken, zowel in Vlaanderen als daarbuiten.”



WIE DOET WAT?

- De **OVAM** coördineert en leidt het project. Concreet staan we in voor (financiële) rapportages, opvolgingsgesprekken met alle partners, aanbestedingen binnen de pilotsites, de communicatie over het project en de codes van goede praktijk. Bovendien is de OVAM nauw betrokken bij de sanering van de Lieve. De OVAM is daarnaast ook eigenaar van het Carcoke-terrein.
- **Deltares**, het onafhankelijk toegepast kennisinstituut op het gebied van water en ondergrond, heeft een leidende rol bij de ontwikkeling van in-situbiostimulatie. Het vormt daarom een van de hoekstenen van het pilotproject in 's Gravenmoer, waar die techniek zal worden getest.
- Bodemsaneerder **Dura Vermeer** is de eigenaar van de projectsite in 's Gravenmoer en heeft de eerste fase van de sanering uitgevoerd. Dura Vermeer zal de huidige waterzuivering vervangen door een kleinere versie die past in de pilot en geschikt is voor de beheersing van de locatie in de toekomst.
- **Tauw** wil de reactieve matten die het heeft ontwikkeld in de praktijk verduurzamen, verbeteren, opschalen en testen. De matten zullen geplaatst worden in de Lieve in Gent.
- **Bio2clean** is voornamelijk actief op het Carcoke-terrein in Zeebrugge, waar het de mogelijkheden van fyto-remediatie test. Daarnaast staat bio2clean de OVAM bij in het schrijven, uitbreiden en aanpassen van de codes van goede praktijk op het vlak van fyto-remediatie.
- **TTE** draagt bij aan alle pilootproeven, maar legt de nadruk op het pilotproject in 's Gravenmoer. Daar zoekt het Nederlandse adviesbureau naar een innovatieve manier om de huidige beheersmaatregel eindig te maken. Dat doet het door te kijken naar de mogelijkheden voor in situ biologische afbraak.
- Envisan, de milieudivisie van **Jan De Nul Group**, werkt hoofdzakelijk in de Lieve in Gent. Daar denkt het samen met Tauw de beste piste uit. Envisan zal ook de reactieve matten in het kanaal plaatsen.
- De erkende bodemsaneringsdeskundigen van **Witteveen+Bos** dragen aan RESANAT bij met EnISSA ('Enhanced In-Situ Soil Analysis'). Dat platform van geavanceerde meettechnieken brengt de complexe bodemverontreinigingen in de drie pilotgebieden nauwkeurig en accuraat in kaart. Op die manier kunnen de natuurgebaseerde technieken op de juiste plaats en op de juiste manier toegepast worden. Ook de resultaten van de sanering kunnen zo accurater worden aangetoond.
- **iFLUX** onderzoekt op de drie sites van RESANAT de effectieve verontreinigingsafname en de sanerings-efficiëntie. Zowel vóór, tijdens als na de sanering wordt de status opgemeten met fluxmetingen. Met die innovatieve techniek zijn milieudeskundigen in staat op hetzelfde moment zowel de stromingsnelheid van het grondwater als de verspreidingsnelheid van de verontreiniging direct te meten. Daardoor kan iFLUX betrouwbare data aanleveren om de efficiëntie van de verschillende technieken nauwkeuriger te bepalen.

Meer weten over het project?

Schrijf u in op de nieuwsbrief op www.ovam.be/resanat.

SCHEEPSRECYCLAGE BUITEN EUROPA

TURKIJE, INDIA EN DE VS WILLEN OUDE EUROPESE SCHEPEN RECYCLEREN

Sinds eind 2018 mogen afgedankte Europese sloopschepen enkel nog gerecycleerd worden in scheepsrecycling-inrichtingen die op de Europese lijst staan. Momenteel zijn vooral Europese inrichtingen erkend, maar om voldoende recyclagecapaciteit te creëren, moeten we ook naar het buitenland kijken. ►



► Meer dan 93 procent van de wereldwijde vloot wordt van oudsher gesloopt in landen als China, India, Bangladesh, Pakistan en Turkije. Daar is de arbeid goedkoop en de honger naar staal zeer groot. Er zijn ook meer mogelijkheden om de grootste zeeschepen te slopen, zodat er steeds een voldoende grote sloopcapaciteit voorhanden is. De arbeids- en milieuvorwaarden waren er minder streng. Maar sinds 2018 laat China geen afvalstoffen – en dus ook geen sloopschepen – uit het buitenland meer toe. **Johan Verlinden**, beleidsmedewerker scheepsrecyclage bij de OVAM: “Dat betekende een grote hap uit de verwachte sloopcapaciteit op wereldvlak.”

Goedkeuring voor drie buitenlandse inrichtingen

Om een veilige en milieuverantwoorde scheepsrecyclage te verzekeren, stelden de Europese Commissie en de lidstaten een lijst op met scheepsrecyclingbedrijven binnen en buiten Europa die de strenge voorwaarden van de Europese Verordening inzake Scheeps-

VAN INTERNATIONALE CONVENTIE ...

Het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, opgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO, een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties), bevat heel wat voorwaarden op het vlak van milieu, veiligheid en gezondheid waaraan faciliteiten voor scheepsrecyclage moeten voldoen. De tekst kwam tot stand met de input van de IMO-lidstaten en ngo's, en in samenwerking met andere internationale organisaties zoals de ILO (International Labour Organization) en de partijen betrokken bij het Verdrag van Bazel (inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan).

Het verdrag werd gepubliceerd in 2009, maar tot op de dag van vandaag ratificeerden slechts zeven landen de overeenkomst, waaronder België. Om het verdrag in voege te laten treden, moet voldaan zijn aan drie algemene voorwaarden: minstens vijftien landen moeten het geratificeerd hebben, de gecombineerde vloot van deze staten moet uit minstens 40 procent van de bruto tonnenmaat (duidt het volume van een schip aan) van de internationale koopvaardij bestaan én de staten die het verdrag ondertekenden moeten instaan voor een recyclagegraad van 3 procent van de bruto tonnenmaat van de gecombineerde vloot van deze staten.





recycling respecteren (zie kaders). “Voor de goedkeuring van de Europese Verordening kwamen we eventjes in het oog van de storm terecht. Volgens sommige media lag België dwars over de strengere regelgeving. Maar dat klopt niet. De FOD Mobiliteit en Vervoer – we maken samen met hen deel uit van de Belgische delegatie in het Europese directoraat-generaal Environment voor het thema *ship recycling* – was bezorgd over de te beperkte recyclagecapaciteit en het feit dat de inrichtingen onvoldoende geografisch gespreid waren.”

Intussen zijn er buiten de EU vier recyclage-inrichtingen goedgekeurd: eentje in de VS en drie in Turkije. Daarnaast hebben één Amerikaanse, zes Turkse en achttien Indiase faciliteiten zich kandidaat gesteld.

Indiërs boeken vooruitgang

In het kader van de nieuwe Europese Verordening organiseerden de Europese redersvereniging (ECSA) en de Indiase vereniging van scheeps-

recyclingbedrijven (SRIA) een bezoek aan verschillende recyclage-inrichtingen in het Indiase Alang. Johan Verlinden maakte deel uit van de Europese delegatie. “Let wel: het ging hier niet om formele inspecties maar om bedrijfsbezoeken. De bezoeken waren bedoeld om kennis te maken met de verantwoordelijken ter plaatse en in alle openheid met hen te discussiëren.”

Het bezoek passeerde langs recyclagebedrijven, afvalverwerkseenheden en arbeidersvoorzieningen zoals een ziekenhuis en trainingscentra. “Alles van de inboedel van een schip dat kan worden hergebruikt, zoals keukenmateriaal, machineonderdelen, motoren en gereedschappen, meubilair, touwen, kabels en kettingen, reddingsloepen en matrassen, krijgt in India een nieuw leven. In de recyclagebedrijven wordt het staal van de ontmantelde schepen verwerkt tot nieuwe, afgewerkte producten.”

De meeste van de bezochte sloopinrichtingen gaan te werk met een steeds grotere aandacht voor milieu,

veiligheid en gezondheid. Dat moet ook, als ze willen voldoen aan de internationale bepalingen inzake scheepsrecycling. Als ze op de Europese lijst wensen te komen, gaat daar een uitgebreide screening aan vooraf. “Ook al zijn er nog stappen te zetten, we merken dat verschillende recyclagebedrijven in India een enorme vooruitgang hebben geboekt, en dat is zeer positief. Als deze bedrijven finaal voldoen aan alle internationale verplichtingen voor scheepsrecycling inzake milieu, veiligheid en gezondheid, is dat een boost voor de hele keten van scheepsrecycling en van belang om de capaciteit voor scheepsrecycling te vergroten”, besluit Johan Verlinden. “Jammer dat niet alle buitenlandse sloopinrichtingen diezelfde sprong voorwaarts maken. Onafhankelijke periodieke inspecties blijven noodzakelijk. Die moeten verzekeren dat de buitenlandse sloopinrichtingen die op de Europese lijst komen dat verdienen. Alleen zo garanderen we de milieuvriendelijke sloop van onze Europese schepen.”

... TOT EUROPESE VERORDENING

Met een eigen strenge norm wil de Europese Unie het Internationaal Verdrag van Hongkong een duwtje in de rug geven en een voorttrekkersrol spelen op het vlak van scheepsrecycling. De Europese Verordening inzake Scheepsrecycling is van kracht sinds 31 december 2018 en is van toepassing op schepen die onder de vlag van een EU-lidstaat varen. Enkel voor die schepen vervangt deze nieuwe verordening de Europese Verordening inzake Overbrenging van Afvalstoffen (EVOA). Daarom is de EVOA vandaag alleen nog maar van toepassing op schepen die onder een niet-Europese vlag varen.

Bij de nieuwe Europese Verordening hoort een lijst van goedgekeurde recyclage-inrichtingen die in aanmerking komen om sloopschepen onder Europese vlag te recycleren. Lidstaten dragen hun eigen inrichtingen voor. Recyclagebedrijven van buiten Europa moeten zich kandidaat stellen bij de Europese Commissie, waarna een uitgebreide evaluatie en inspectie volgt.



De OVAM maakte deel uit van een Europese delegatie die naar India afreisde voor een bezoek aan scheepsrecyclingbedrijven.

HOE CIRCULAIR IS ONZE VLAAMSE ECONOMIE?



Hoever staat de circulaire economie in Vlaanderen en hoe snel boekt ze vooruitgang? Om dat te achterhalen is een gedetailleerde set van indicatoren nodig. Het Steunpunt Circulaire Economie stelt die op tegen eind 2021.

De OVAM houdt data bij over afvalpreventie, -productie en -verwerking. Maar dat volstaat niet om te meten of we vooruitgang boeken op het vlak van de circulaire economie. **John Wante**, stafmedewerker bij de afdeling materialenbeleid van de OVAM: “Een circulaire economie gaat over meer dan recycling en hergebruik. Het gaat ook over minder grondstoffen gebruiken, zodat we binnen de grenzen blijven van wat ons ruimteschip aarde aankan.” (zie kader op pagina 17)

Milieu-impact

Het International Resource Panel van het United Nations Environment Programme (UNEP) heeft geschat hoeveel grondstoffen er per persoon in 2050 beschikbaar zijn. Als we het huidige globale grondstoffengebruik analyseren, zien we dat de gemiddelde Vlaming daar nu flink boven zit. “Maar nog belangrijker is de milieu-impact van ons grondstoffengebruik. Meer dan de helft van de broeikasgassen wereldwijd is te wijten aan grondstoffengebruik, zo leert een recente UNEP-studie. Het gaat over de ontginning van ruwe materialen, het transport ervan, het verwerken van het afval, het verlies bij de recycling, het gebruik van materialen voor het bouwen of produceren van consumptiegoederen. Een volledig circulaire economie kan met

andere woorden onze uitstoot sterk verminderen.”

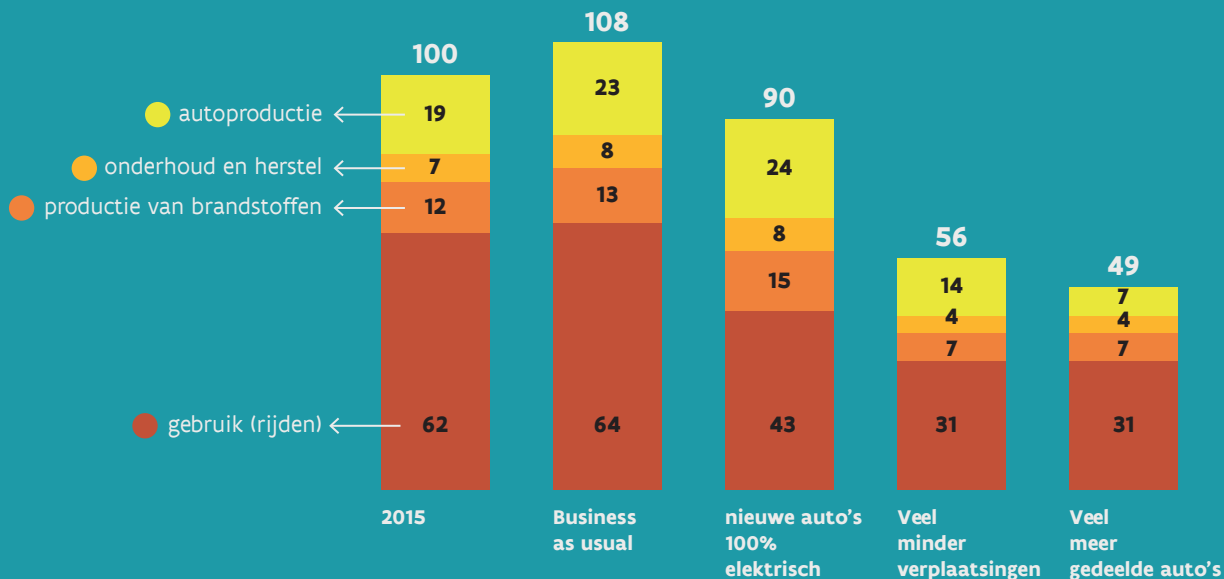
Om te meten waar we in Vlaanderen staan, wil het Steunpunt Circulaire Economie een gedetailleerde set van indicatoren ontwikkelen. Dat Steunpunt verenigt onderzoekers van de KU Leuven, de UGent, de Universiteit Antwerpen en VITO. De OVAM en het Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI) van de Vlaamse overheid staan in voor de financiering. “Die indicatoren geven aan hoe goed we bezig zijn en houden zowel rekening met de impact van de productie van goederen in Vlaanderen als met de consumptie van producten die in het buitenland worden geproduceerd”, zegt John Wante. Het consumptieperspectief is belangrijk omdat het merendeel van onze producten in het buitenland wordt gemaakt.

De indicatoren gelinkt aan consumptie gaan bijvoorbeeld na of we onze behoeften invullen met minder materialen en producten, en of we ze meer hergebruiken of recycleren. “Daarnaast zijn er indicatoren die meten of we ook circulair produceren. Zo kunnen we onderzoeken of onze landbouw- en industrie-sectoren producten en diensten leveren met een lange levensduur en een hoge graad van recycleerbaarheid.”

Vertrekken vanuit behoeftes

Hoe gingen de experts van het Steunpunt concreet te werk? “Zo’n set van indicatoren ontwikkelen is een huzarenstuk”, aldus **Luc Alaerts**, coördinator van het Steunpunt Circulaire Economie. “Eerst ontwikkelden we een voorlopige set; die is klaar. We vertrokken daarbij van wat de maatschappij nodig heeft, bijvoorbeeld voeding, huisvesting, transport en consumptiegoederen. Dan keken we welke materialensystemen schuilgingen achter die behoeftes. Voor elk van die systemen schoven we indicatoren voorop die aangeven hoe circulair de behoefte vandaag ingevuld wordt. Door te vertrekken van de behoefte en niet van een concreet product houd je de focus scherp. Het is immers niet het product dat telt, maar de dienst die je ervan verwacht. Het volstaat bijvoorbeeld niet te meten hoeveel plastic flessen we jaarlijks recycleren. Je moet ook onderzoeken hoeveel materialen we elk jaar uiteindelijk gebruiken om iedere Vlaming van drank te voorzien. Als je een herbruikbare fles vaak genoeg hergebruikt, kan je bijvoorbeeld met minder materiaal toch dezelfde hoeveelheid drank leveren. Het is ook niet voldoende om te meten hoeveel we apart houden en composteren. We wilden tegelijk nagaan of we vorderingen maken op het vlak van duurzaamheid, door bijvoorbeeld te meten hoe gezond onze bodem blijft.” Tegen 2021 zullen de experts deze set van indicatoren verder verfijnen.

CO₂-voetafdruk van voertuigen komt van meer dan autorijden alleen



Broeikasgasemissies (in CO₂-eq) personenvervoer in Vlaanderen: vier scenario's voor 2030

“CO₂-UITSTOOT MET 51 PROCENT REDUCEREN, LUKT ALLEEN ALS WE ONS AUTOGEBRUIK VERANDEREN”

We moeten niet alleen meer recycleren of hergebruiken, het is ook nodig dat we veel minder grondstoffen gebruiken. Alleen zo zal onze CO₂-uitstoot drastisch dalen. Dat bewijst een onderzoek van het Steunpunt Circulaire Economie, uitgevoerd door VITO, over de klimaatimpact van personenvervoer.

In haar studie onderzocht VITO vier scenario's. "In het eerste scenario ondernemen we geen specifieke acties. Er komen wel efficiëntere wagens en ons wagenpark blijft groeien, terwijl we met de auto minder kilometers afleggen", zegt **Karl Vrancken**, onderzoeksleider duurzaam materialenbeheer bij VITO. "In dat business as usual-scenario stijgt de emissie van het personenvervoer, want we rijden evenveel én we verbruiken meer materiaal."

In een tweede scenario vervangen we geleidelijk alle nieuwe auto's door elektrische voertuigen, tot er in 2030 alleen nog elektrische wagens worden verkocht en ons wagenpark tegen dan voor 30 procent uit elektrisch aangedreven voertuigen bestaat. "In dat geval zien we in 2030

op Vlaams niveau een emissiereductie van 36 procent. Niet genoeg om de doelstelling van 51 procent te halen, vastgelegd in het Vlaams klimaatplan 2021-2030 voor personenvervoer", stelt Vrancken.

Autodelen

Scenario's die ervoor zorgen dat we die 51 procent emissiereductie wél halen, dwingen ons om minder kilometers af te leggen of om die kilometers te delen. Vrancken: "Leggen we met z'n allen 40 procent minder kilometers af in efficiëntere niet-elektrische wagens, dan reduceren we de Vlaamse CO₂-uitstoot van ons personenvervoer met 51 procent. Maar in realiteit komt dat slechts overeen met een globale CO₂-reductie van 35 procent, want in dat scenario moeten we nog steeds fossiele brandstoffen produceren en relatief veel auto's uit het buitenland importeren."

Slechts één van de vier scenario's leidt tot de gewenste emissiereductie: dat waarin we ons vervoer delen. "Als we auto's meer gaan delen en ook de bezettingsgraad van die auto's verhogen, dan kunnen we ons evenveel verplaatsen terwijl het wagenpark 60 procent kleiner wordt. Zo reduceren we onze CO₂-uitstoot met 51 procent over de hele keten."

DE GROTE GRONDVRAAG: HOE GEZOND IS UW GROND?

Dit najaar lanceert de OVAM De Grote Grondvraag. “Met die nieuwe sensibiliseringscampagne maken we eigenaars bewust van het belang van gezonde grond”, zegt Nathalie Van Trier van de afdeling bodembeheer.



Alle saneringen van historisch verontreinigde gronden opstarten tegen 2036, dat is het ambitieuze doel van de OVAM. Omdat er vandaag op meer dan de helft van de 85 000 risicogronden in Vlaanderen nog geen eerste bodemonderzoek is gebeurd, lanceert de OVAM dit najaar de campagne De Grote Grondvraag.



“Vroeger werd er hoofdzakelijk een bodemonderzoek uitgevoerd als een grond werd overgedragen, waardoor er nog een pak risicogronden onder de radar bleven. Daarom bouwden we in het bodemdecreet een eenmalige onderzoeksverplichting in voor historische risicoactiviteiten. Afhankelijk van het type activiteit dat werd uitgevoerd, moeten eigenaars nu in 2021, 2023 of 2027 een eerste onderzoek indienen. Met De Grote Grondvraag willen we er samen met steden en gemeenten voor zorgen dat mensen daarvan tijdig op de hoogte zijn. En als ze vragen hebben, kunnen ze bij ons terecht om hen stap voor stap te begeleiden”, legt **Nathalie Van Trier** uit.

Risicogronden

De afgelopen jaren legden alle Vlaamse gemeenten een inventaris van hun risicogronden aan op vraag van de OVAM. Risicogronden zijn bodems met een verhoogd risico op verontreiniging. Alleen een eerste oriënterend bodemonderzoek kan uitsluitsel geven over de aanwezigheid daarvan. Zo'n onderzoek biedt vooral informatie en zekerheid. Het leidt niet noodzakelijk tot een sanering.

“Nu de inventaris volledig is, hebben we een duidelijk zicht op de risicogronden die nog moeten worden onderzocht. Op de website van De



HOE VERLIEP DE START VAN DE GROTE GRONDVRAAG IN DE DRIE PILOOTGEMEENTEN?

Mechelen

Alex Eekelaers, diensthoofd milieu bij de stad Mechelen: "Onze milieudienst koos ervoor om prioriteit te geven aan de inventaris van risico-gronden. Dat harde werk werpt nu zijn vruchten af, want de uitrol van de campagne verliep erg vlot in onze stad. In samenspraak met de OVAM verspreidden we hun affiches en flyers en lanceerden we De Grote Grondvraag in ons magazine *Nieuwe Maan*. Onze marketing- en communicatiedienst stuurde via de socialemediakanalen de campagne de wereld in."

Nijlen

Tom Covens, schepen van Milieu in de gemeente Nijlen: "De kaart is heel gemakkelijk te raadplegen. Op Facebook kom ik geregeld reacties van

opgeluchte inwoners tegen die op de website een kijkje namen. Maar ook als hun grond rood kleurt, weten ze meteen welke stappen ze moeten zetten. Ik geloof dat die aanpak ook in de rest van Vlaanderen zal werken."

Gavere

Peggy Demoor, schepen van Milieu in de gemeente Gavere: "Op de website van De Grote Grondvraag vind je alles terug over wat je moet doen als je eigendom een risicogrond blijkt te zijn. Als er een risico-inrichting aanwezig was, wordt de eigenaar daarvan op de hoogte gebracht. Onze milieudienst krijgt weinig vragen van inwoners. Als er vragen zijn, komen die van exploitanten die de bodemwetgeving minder goed kennen en niet weten dat er een bodemonderzoek moet gebeuren. Wij geven hen dan een flyer met meer informatie."

Grote Grondvraag kunnen eigenaars nakijken of er informatie beschikbaar is over de bodem op hun adres", zegt Van Trier. "Via een eenvoudig stappenplan komen ze te weten welke acties ze moeten ondernemen als hun eigendom een risicogrond blijkt te zijn en welke ondersteuning er voorhanden is. Als de particulier bijvoorbeeld zelf niets met de vroegere vervuilende activiteiten op de grond te maken had, dan nemen wij het hele dossier over en zorgen we ervoor dat de juiste onderzoeken gebeuren."

Testgemeenten

De Grote Grondvraag werd afgelopen zomer al gelanceerd in drie

piilootgemeenten: Mechelen, Nijlen en Gavere. Via gemeentebleden, sociale media en in het gemeentehuis leerden de inwoners de website kennen. Van Trier: "Dat verliep in alle drie de gemeenten erg vlot. We kregen geen verrassende vragen en de testgemeenten zijn tevreden over het verloop."

Vanaf november rolt de OVAM de campagne uit in de rest van Vlaanderen. "De campagne verloopt gefaseerd per gemeente. We willen iedereen meteen grondig en correct informeren. Ter voorbereiding kijkt de OVAM de inventarisgegevens per gemeente na. Ze voorziet dat deze controle begin 2020 voor alle

300 gemeenten afgerond is. Zodra de kwaliteit van de beschikbare gegevens goed genoeg is, kan de gemeente de deelname inplannen, zodat haar inwoners en bedrijven ook De Grote Grondvraag kunnen stellen."

"Momenteel bereiken we met de website vooral particulieren. Daarom zullen we bij de verdere uitrol ook de sectorfederaties in de campagne betrekken. Op die manier hopen we ook de gronden van bedrijven tegen 2036 gezond te maken", besluit Van Trier.

www.degrotegrondvraag.be

‘DE COLLECTIE’ GEEFT TEXTIEL EEN TWEEDE LEVEN

Lokaal een tweede leven geven aan de 4000 ton textiel die de Antwerpenaar jaarlijks wegschenkt. Dat is het doel van De Collectie, een samenwerkingsverband tussen Oxfam Solidariteit, Wereld Missie Hulp, Kindervriend, Mensenzorg en De Kringwinkel Antwerpen. In de Otto Veniusstraat, een zijstraat van de Meir, openden de organisaties een gloednieuwe kringwinkel.

In De Kringwinkel kunnen Antwerpenaren terecht voor lokaal ingezamelde kleding, schoenen, accessoires en huishoudlinnen. Zo wil De Collectie het exporteren van textiel naar ontwikkelingslanden een halt toeroepen. Dat is beter voor onze lokale hersteleconomie en het biedt weerwerk aan de slechte arbeidsvoorwaarden in textiel fabrieken in het buitenland.

Creatief met overschotjes

De Collectie is permanent op zoek naar innovatieve samenwerkingen om textieloverschotten te verwerken. Vlaanderen Circulair geeft drie projecten een duwtje in de rug. De Collectie sorteert versleten en oude stukken denim uit als grondstof voor de duurzame HNST-jeans. Voor de jongerenkampen van de Junior Argonauts stimuleert De Collectie creatief ondernemerschap in de mode met gebruikt textiel. En TOP-atelier (Textiel Omschakelings Proces) zette zes ontwerpers aan het werk om met onverkocht textiel nieuwe creaties te maken.

decollectieantwerpen.be