



Provincie
Antwerpen

Dienst Milieuvergunningen
Departement Leefmilieu

Besluit

MLWV-2015-0003/STBO/mben

BESLUIT VAN DE DEPUTATIE VAN DE PROVINCIE ANTWERPEN

OVER EEN VERZOEK TOT WIJZIGING VAN VERGUNNINGSVOORWAARDEN MET BETREKKING TOT EEN AFVALVERWERKEND BEDRIJF, GELEGEN IN 2430 LAAKDAL EN 2440 GEEL, EINDHOUTSEHEIDE 29.

De deputatie van de provincie Antwerpen

Gelet op het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning (Milieuvergunningsdecreet), zoals gewijzigd bij latere decreten;

Gelet op artikel 45 van het besluit van 6 februari 1991 van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van het Vlaams Reglement betreffende de milieuvergunning (Vlarem), zoals gewijzigd bij latere besluiten;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (Vlarem II), zoals gewijzigd bij latere besluiten;

Gelet op het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, inzonderheid artikel 8;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets, tot aanwijzing van de adviesinstantie en tot vaststelling van nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets;

Gelet op het verzoek van ov IOK Afvalbeheer en ov IVAREM ingediend op 14 januari 2015 strekkende tot het wijzigen van de vergunningsvoorwaarden, als volgt:

- de exploitant vraagt om de 3^{de} bijzondere voorwaarde opgelegd in de door de minister afgeleverde basisvergunning met kenmerk AMV/96112/1001 d.d. 6 mei 2002, zijnde:
 - van de totale aanvoer dient vanaf het 3^{de} jaar na datum van ingebruikname van de installatie, op jaarbasis minstens 70% te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor te schrappen;

Gelet op het feit dat naar aanleiding van contact tussen de Afdeling Milieuvergunningen van LNE en de exploitant, de exploitant de bijzondere voorwaarde, opgelegd in de door de minister afgeleverde basisvergunning met kenmerk AMV/96112/1001 d.d. 6 mei 2002, niet langer wenst te schrappen maar te herformuleren, als volgt:

- Tot 31/12/2018 dient er gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke aanvoer van de afvalstoffen over de waterweg of via het spoor. Vanaf 1/1/2019 wordt er teruggevallen op de oorspronkelijke opgelegde voorwaarde, nl. van de totale aanvoer dient op jaarbasis minstens 70% te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor;

Gelet op volgende motivering van het verzoek:

1. IOK Afvalbeheer en IVAREM wensen bij de exploitatie van de Mechanische Biologische Scheidingsinstallatie (MBS), binnen de bedrijfseconomische mogelijkheden, gebruik te maken van de aanwezige mogelijkheden om het wegvervoer te beperken. In de milieuvergunning wordt verplicht dat 70% van de aanvoer en een zo groot mogelijke afvoer van afvalstoffen via spoor of waterweg wordt uitgevoerd. Gelet op bovenstaande gebeurde de aanvoer van huishoudelijke afvalstoffen op MBS vanuit de regio Mechelen/Lier via het spoor. Sinds 2003 werd hiertoe door IVAREM een overeenkomst gesloten met NMBS/goederenvervoer/IFB, ondertussen Expedys. Op dit ogenblik stellen er zich echter een aantal fundamentele problemen om de aanvoer via spoor of waterweg te kunnen realiseren en dus ook om te exploiteren in overeenstemming met de in

de basismilieuvergunning omschreven bijzondere voorwaarde. De hogervermelde overeenkomst die IVAREM afsloot voor aanvoer via het spoor liep af op 31/12/2014. De in de vorige overeenkomst opgenomen dienstverlening wordt vanaf 31/12/2015 niet meer aangeboden. Het huidige Expedys sluit vanaf heden een dienstverlening volgens het regime dagelijkse 'combinatie' of tweemaal per week 'combinatie' uit. Er wordt voor de toekomst, en dit vanaf 1/1/2015, alleen nog dienstverlening aangeboden met enkel volle treinen met een lagere frequentie.

Deze vorm van dienstverlening sluit echter uit dat treintransport in praktijk kan worden ingeschakeld voor de aanvoer van afvalstoffen, gelet namelijk op volgende elementen:

- a) Een langdurige opslag van de afvalstoffen in de Muizen (regio Mechelen/Lier) is vereist voorafgaand aan transport/afvoer via spoor richting MBS. Hierdoor kan geuroverlast ter plaatse ontstaan;
 - b) Periodieke piekaanvoer van afvalstoffen op MBS kan de werking van de installatie verstoren. Bovendien bestaat het gevaar op minderwaardig afval. Door de langdurige opslag voorafgaand aan het transport wordt het afval namelijk te oud met daardoor een gebrek aan biologische activiteit. Deze biologische activiteit is noodzakelijk om een optimaal werkingsproces te kunnen waarborgen in de boxenbehandeling in MBS;
 - c) Voor de inzameling maakt IVAREM gebruik van afzetbare containers. Door de langere omloopsnelheid zijn er onvoldoende containers ter beschikking en komt de huis- aan-huis inzameling in de regio IVAREM in het gedrang.
2. Ook financieel vormt bovenstaande een knelpunt voor treintransport. Treintransport was reeds substantieel duurder dan wegtransport, tot het drievoudige per ton. De stopzetting van de combinatietreinen maakt het spoortransport nog duurder, bovendien vraagt het nogmaals bijkomende investeringen in containers.

Watertransport voor de aanvoer van afvalstoffen vanuit de regio IVAREM is niet mogelijk omwille van enerzijds het ontbreken van de vereiste faciliteiten (kade) en anderzijds de te hoge kostprijs (via haven van Antwerpen).

IVAREM en IOK Afvalbeheer doen steeds de nodige inspanningen om de aanvoertransporten zo veel mogelijk te beperken en indien technisch en financieel mogelijk, andere dan wegtransporten te betrachten:

- a) De aanvoer van afvalstoffen vanuit regio IVAREM zal niet gebeuren d.m.v. rechtstreekse aanvoer (na inzameling), dit omwille van het effect op het aantal ritten. De beste technische en economische oplossing in kader van mobiliteit kan gevonden worden door na overslag in de regio Mechelen/Lier gebruik te maken van gecombineerde vrachten (walking floor). Via deze 'walking floor' werkwijze kan de volledige afvoer vanuit regio IVAREM op basis van 5 tot 6 ritten per dag gerealiseerd worden. Hierdoor ontstaat slechts een zeer beperkte bijkomende aanvoer bij MBS te Geel. Dit effect werd tevens extern in beeld gebracht op basis van een effectenberekening in een studie die werd opgesteld door Rebel. Daarenboven kan worden opgemerkt dat de transporten op basis van walking floors via de autowegen zullen worden uitgevoerd. Er kan dus gesteld worden dat deze aanvoer over de weg geen bijkomende belasting/overlast van de omgeving en dorpskernen veroorzaakt;
- b) Voor de aanvoer van afvalstoffen vanuit regio IOK Afvalbeheer werd reeds intens voorbereidend werk gestart voor het in de toekomst operationaliseren van watertransport, meer bepaald de aanvoer van huishoudelijke afvalstoffen uit de regio Beerse/Turnhout - Mol naar MBS te Geel. In eerste instantie bleek uit een vaarproef met traditionele schepen dat dit scenario niet haalbaar was (noch financieel, noch technisch). Vorig jaar werd door IOK Afvalbeheer, in samenwerking met De Scheepvaart, overgegaan tot een proefvaart in het kader van het Interreg IVB NWE project 'Watertruck' in Vlaanderen. Deze case bleek bijzonder waardevol, maar momenteel ontbreekt het echter aan de nodige basisinfrastructuur (vnl. duwbakken) om het transport op dit ogenblik reeds te realiseren. In de periode 2015-2018 zal IOK Afvalbeheer samen met De Scheepvaart proberen een eerste traject te operationaliseren (traject Mol-Geel). De bestuursorganen hebben zich hiermee reeds akkoord verklaard;

Gelet op de stukken, waarbij wordt geattesteerd dat het verzoek tot wijziging van de milieuvergunningsvoorwaarden de vereiste publiciteit verkreeg, conform artikel 17 van het Vlarem;

Gelet op het proces-verbaal betreffende het openbaar onderzoek te Laakdal d.d. 4 maart 2015 waaruit blijkt dat er noch schriftelijke, noch mondelinge bezwaren en/of opmerkingen werden ingediend;

Gelet op het proces-verbaal betreffende het openbaar onderzoek te Geel d.d. 26 februari 2015 waaruit blijkt dat er noch schriftelijke, noch mondelinge bezwaren en/of opmerkingen werden ingediend;

Gelet op het gunstig advies d.d. 5 maart 2015 van het college van burgemeester en schepenen van Laakdal (kenmerk: HI1/15/01/188); op volgende elementen uit dit advies:

1. Tijdens het openbaar onderzoek (29/01/2015 t.e.m. 28/02/2015) werden geen mondelinge en geen schriftelijke bezwaren ingediend;
2. Gezien de ligging van de inrichting op volgende percelen:
 - a) Laakdal: afd. 3 sectie A perceelnummer 100F;
 - b) Geel: afd. 3 sectie K perceelnummer 772V;
3. De exploitanten willen binnen de bedrijfseconomische mogelijkheden maximaal gebruik maken van de aanwezige mogelijkheden om wegvervoer te beperken;
4. De aanvoer van huishoudelijke afvalstoffen gebeurde vanuit de regio Mechelen/Lier via het spoor, hiervoor werd een overeenkomst afgesloten met Expedys;
5. Bovenstaande overeenkomst liep af op 31/12/2014; de dienstverlening wordt niet meer aangeboden vanaf 01/01/2015; er wordt enkel nog dienstverlening aangeboden met volle treinen met lagere frequentie;
6. Langdurige opslag van afvalstoffen in Muizen kan geuroverlast veroorzaken; periodieke piekaanvoer van afvalstoffen op MBS kan de werking van de installatie verstoren (gebrek aan biologische activiteit in "oud" afval); de huis-aan-huis-inzameling in regio IVAREM komt in gedrang door langere omloopsnelheid van afzetbare containers;
7. De stopzetting van combinatietreinen maakt het spoortransport nog duurder en er zou geïnvesteerd moeten worden in bijkomende containers;
8. Watertransport vanuit regio IVAREM is niet mogelijk omwille van het ontbreken van vereiste faciliteiten (kade) en te hoge kostprijs (via haven van Antwerpen);
9. De volledige aanvoer van huishoudelijke afvalstoffen uit de IVAREM-regio kan gebeuren met 5 à 6 vrachtwagenritten per dag; de transporten zullen via de autowegen uitgevoerd worden;
10. De aanvoer van afvalstoffen vanuit de IOK Afvalbeheer-regio zou in de toekomst deels gerealiseerd kunnen worden via watertransport (Mol naar MBS); het project 'Watertruck' zal verder onderzocht worden;
11. het is met de huidige middelen momenteel niet technisch en bedrijfseconomisch haalbaar om 70% van de aanvoer via spoor of waterweg te laten verlopen;

Gelet op het gunstig advies d.d. 9 maart 2015 van het college van burgemeester en schepenen van Geel; op volgende elementen uit dit advies:

1. Gezien het openbaar onderzoek gehouden vanaf 27/01/2015 tot 26/02/2015.
Tijdens het openbaar onderzoek werden geen schriftelijke of mondelinge bezwaren ingediend;
2. Gezien het advies van de milieudienst:
 - a. IVAREM en IOK Afvalbeheer doen steeds de nodige inspanningen om de aanvoertransporten zo veel mogelijk te beperken en indien technisch en financieel mogelijk, andere dan wegtransporten te betrachten;
 - b. Voor de aanvoer van afvalstoffen vanuit de regio IVAREM zal na overslag, door middel van gecombineerde vrachten, de volledige afvoer van afvalstoffen uit deze regio met 5 à 6 ritten per dag gerealiseerd worden. Dit is slechts een beperkte bijkomende aanvoer.
 - c. Voor de aanvoer van afvalstoffen uit de regio IOK Afvalbeheer werd voorbereidend werk gestart voor het in de toekomst operationaliseren van watertransport. In de periode van 2015-2016 zal men proberen een eerste traject te operationaliseren.
 - d. Gelet op het bovenstaande blijkt dat met de huidige middelen het momenteel technisch en bedrijfseconomisch niet meer haalbaar is om 70% van de aanvoer via spoor of waterweg te laten verlopen.

- e. Men stelt dat IOK Afvalbeheer en IVAREM zich engageren om maximaal te streven naar het gebruik van ander dan wegtransport indien de opportuniteiten zich voordoen en indien technisch en financieel haalbaar.

3. Besluit:

a. Indien:

- Het engagement voor het maximale streven naar het gebruik van ander dan wegtransport wordt verankerd in een aangepaste bijzondere voorwaarde;

Gelet op het gunstig advies d.d. 17 maart 2015 van de Afdeling Milieuvergunningen van het departement LNE (AMV) (kenmerk: AMV/A/15/11012); op volgende elementen uit dit advies:

1. Gezien de motivatie van de exploitant.
2. Om de gevraagde schrapping van de bijzondere voorwaarde goed te kunnen begrijpen, is het nodig een korte historiek te schetsen.
 - a) Historiek:
 - De basismilieuvergunning (AMV/00096112/1001) werd verleend op 6 mei 2002 door de bevoegde minister, nadat deze in eerste aanleg geweigerd werd door de deputatie. De exploitant en de OVAM dienden hiertegen beroep in. De weigering was gebaseerd op het feit dat het project niet inpasbaar is in het Uitvoeringsplan huishoudelijke afvalstoffen, daarnaast werd ook nog geargumenteerde dat onder andere het aspect mobiliteit niet afdoende werd bekeken in het aanvraagdossier. Een aanspraak van de exploitant uit het ingediende beroepsdossier luidt als volgt: 'wij kunnen enkel bevestigen dat de vooropgestelde locatie de meest geschikte locatie is, waarbij gestreefd wordt naar een optimale ontsluiting in die zin dat het transport over de weg tot een minimum wordt beperkt'. De exploitant gaf tijdens de hoorzitting van de GMVC volgende verduidelijkingen: 'er zullen geen nieuwe verkeersstromen ontstaan vermits het afval nu al moet worden getransporteerd, er zal gestreefd worden naar een transport van circa 50% via waterwegen, er werd een mobiliteiteneffectenrapport opgesteld volgens hetwelke er geen relevante effecten te verwachten zijn.'.
 - In de overwegingen van het besluit van de minister wordt het volgende gesteld: 'dat de installatie zou ingeplant worden op een terrein van circa 6,5 ha groot; dat dit terrein zeer centraal gelegen is op de as E313-Albertkanaal; dat het gelegen is op 800 m van het open afrittencomplex E313; dat er een goederenspoor loopt tussen het terrein en het Albertkanaal; dat het gelegen is aan het Albertkanaal (met waterfront en bestaande loskade); dat de exploitant de overlast van de af- en aanvoer met vrachtwagens wil beperken; dat het grote voordeel van de locatie is dat er gebruik kan worden gemaakt van het Albertkanaal voor de aan- en afvoer; dat de aanvoer van het restafval zou vertrekken vanuit twee of drie overslaglocaties; dat dit transport volledig over het water zou gebeuren; dat ook de afvoer van de afvalstromen hoofdzakelijk per binnenschip zal plaatsvinden; dat enkel de toevoer van afval vanuit de omliggende gemeenten (Geel, Meerhout, Laakdal), alsook de gemeenten waarvoor Geel de verzamelplaats zal worden (Herentals, Herselt, Hulshout, Olen en Westerlo) nog per vrachtwagen zal gebeuren; dat dit gepaard kan gaan met een lokale toename van de verkeershinder in de onmiddellijke omgeving van de site; dat daarom een Mober werd opgesteld; dat aanvrager zich heeft geëngageerd om de toevoer van afval vanuit de omliggende gemeenten zo weinig mogelijk via de woonkernen te laten gebeuren; dat hieraan permanente aandacht dient te worden geschonken; dat uit deze Mober werd geconcludeerd dat de situering van deze installatie in het door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerde economisch netwerk (gehele zone tussen de E 313 en het Albertkanaal) perfect voor de hand ligt; dat de zone een multimodale ontsluiting biedt: zowel weg-, water-, als spoorinfrastructuur zijn aanwezig; dat concreet de exploitant ongeveer 80% van zijn vervoersstromen per schip wil laten plaatsvinden; dat waar het echt niet anders kan het vervoer per vrachtwagen zal blijven geschieden; dat de installatie niettemin vrachtverkeer over de weg zal produceren; dat er wordt uitgegaan van een jaarlijkse aanvoer van ongeveer 31.000 ton en een afvoer van een restfractie van ongeveer 30.000 ton; dat dit dagelijks een verkeersbelasting betekent van bijna 39 vrachtwagenritten; dat door het reeds drukke verkeer in het gebied de extra effecten door het vrachtverkeer naar de site procentueel gezien zeer beperkt zijn; dat op de omliggende wegen (E 313, N19) de toename slechts

tienden en honderdsten van percenten zal bedragen; dat hoewel de loutere toename van het verkeer op de rotonde aan de Triangel ook zeer beperkt is (0,14%), de wachttijden hier veel sterker zullen toenemen als gevolg van een reeds bestaande overbelasting; dat de toename ongeveer 4 tot 11% bedraagt, afhankelijk van de kruispunttak; dat indien al het verkeer naar de site per vrachtwagen zou worden afgewikkeld (extreme gevallen) de wachttijd aan de rotonde tot ongeveer 33% zou kunnen stijgen; dat gesteld werd in het Mober dat de komst van de scheidingsinstallatie op de omliggende wegen zeer weinig extra verkeerseffecten zal produceren; dat dit op de E313 en de N19 niet merkbaar zal zijn; dat het probleem dat zich aan de rotonde zou kunnen stellen in feite gezamenlijk dient te worden bekeken met de andere aanwezige bedrijven op het industrieterrein om zodoende tot een constructieve oplossing te komen; dat volgens artikel 3.3.0.1, §1 van titel II van het Vlarem kan opgelegd worden dat een minimumpercentage van de aan- en afvoer naar en van de inrichting moet gebeuren via de waterweg; dat rekening houdende met de gekozen inplanting van het terrein het zinvol is als bijzondere voorwaarde op te leggen dat op jaarbasis minstens 70% van deze aanvoer via de waterweg of spoor dient te gebeuren, vanaf het 3^{de} jaar van exploitatie (gezien overslagstations nog moeten vergund en gebouwd worden); dat in tegenstelling tot het advies van de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie ook voor de afvoer een concreet minimum percentage dient opgelegd, nl. minimum 75% van de geproduceerde RDF; dat ook de nodige aandacht dient te worden besteed aan de mogelijkheden van aan- en afvoer via het spoor; dat tenslotte na 1 jaar van exploitatie dient bestudeerd welke aanvullende mogelijkheden nog bestaan om deze percentages nog te verhogen'.

- Volgende bijzondere voorwaarden werden opgelegd:
 - '3. van de totale aanvoer dient vanaf het 3^{de} jaar na de datum van ingebruikname van de installatie, op jaarbasis minstens 70% te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor;
 - 4. voor de totale afvoer wordt eveneens gestreefd naar een zo groot mogelijke afvoer via het Albertkanaal of via het spoor; vanaf de ingebruikname van de installatie dient minstens 75% van de geproduceerde RDF-fractie via het Albertkanaal of via het spoor te worden afgevoerd;
 - 5. Uiterlijk op het einde van het 3^{de} jaar na datum van ingebruikname legt de exploitant een rapport ter goedkeuring voor aan de afdeling Milieuvergunningen, met de nog resterende perspectieven om de reeds gerealiseerde percentages van aan- en afvoer via waterweg of spoorweg nog te verhogen.'
- Op 13/6/2005 vraagt de exploitant om de 4^{de} bijzondere voorwaarde te schrappen: de verplichte afvoer via het spoor of water van de RDF-fractie blijkt praktisch niet haalbaar. De mogelijkheden voor afzet worden hierdoor beperkt en bemoeilijkt. Met betrekking tot de aanvoer (gevat door de 3^{de} bijzondere voorwaarde) stelt zich geen probleem. In de overwegenden van het besluit van de minister van 10/10/2005 (AMV/00096112/1003) wordt gesteld dat
 - 'er dient gewezen te worden op het feit dat de exploitant in zijn aanvraagdossier, evenals in zijn beroepsdossier had aangegeven een groot gedeelte van de aan- en afvoer via spoor- en waterweg te doen; dat dit een doorslaggevende factor was voor het uiteindelijk toekennen van de vergunning [...];
 - 'dat de exploitant wel wil benadrukken dat ze zinnens zijn om de afvoer over spoor en water maximaal te benutten; dat de geplande aanleg van een laad- en loskade aan het Albertkanaal (uitvoering start in augustus 2005) en de reeds uitgevoerde aanleg van een spoorwegaftakking op het bedrijfsterrein (samen goed voor een investering van circa 1.500.000 euro) duidelijk aangeven dat de alternatieve vervoerswijzen zondermeer een belangrijk deel uitmaken van de bedrijfsvoering';
 - 'dat kan geconcludeerd worden dat de exploitant van plan is om gebruik te maken van 'alternatieve afvoer'; dat evenwel de ligging van de afnemers van de reststoffen cruciaal is voor het kunnen afvoeren per spoor- of via waterweg; dat het, gezien de mobiliteitskwestie van de inrichting, toch wel aangewezen is om de voorwaarde te vervangen eerder dan te schrappen; dat het ook aangewezen is om de afvoer via het spoor eveneens in deze voorwaarde mee op te nemen; dat er zodoende gedeeltelijk kan tegemoet gekomen worden aan de vraag van de exploitant'.

- Bijgevolg besluit de minister de 4^{de} bijzondere voorwaarde uit het besluit AMV/00096112/1001 te vervangen door '4. er dient gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke afvoer van de afvalstoffen over de waterweg of via het spoor.'
- Uit deze historiek moet blijken dat de mobiliteitskwestie een belangrijke rol heeft gespeeld in het toekennen van de vergunning, en dat de exploitant hierbij steeds de vervoersmogelijkheden via spoor en waterweg in de verf gezet heeft.

3. Huidige aanvraag

- a) Nu vraagt de exploitant de schrapping van de 3^{de} bijzondere voorwaarde uit het besluit AMV/00096112/1001 inzake de verplichte aanvoer op jaarbasis van minimum 70% via spoor of via het Albertkanaal. Dit betekent concreet dat, in samenlezing met de eerder toegestane wijziging van de 4^{de} bijzondere voorwaarde (zie AMV//00096112/1003), de exploitant de mogelijkheid heeft om alle aan- en afvoer via de weg te laten gebeuren (gezien er dient gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke afvoer via de waterweg of via het spoor).
- b) In feite zijn volgende elementen belangrijk:
 - Men wenst de aanvoer vanuit de regio IVAREM niet langer via spoor, maar via de weg te realiseren;
 - Men wenst de aanvoer via de weg om te schakelen naar 'walking floor' (gecombineerde vrachten);
 - Men wenst na uitrollen van het 'Watertruck-project' de aanvoer vanuit de regio IOK via de waterweg te laten plaatsvinden.
- c) In het dossier staat weinig concrete informatie met betrekking tot het uitrollen van het Watertruck-project en de transportbewegingen. Teneinde de aanvraag grondig te kunnen evalueren, werd volgende informatie opgevraagd bij de exploitant:
 - De resultaten van de Rebel-studie, waarnaar wordt verwezen in het dossier;
 - De concrete timing en de verwachte resultaten van het Watertruck-project + mogelijke invloed op het aandeel aan- en afvoertransporten;
 - Concrete cijfers met betrekking tot het aantal vrachten via de weg, het spoor en de waterweg (en omzetting in respectievelijke aandelen) in de huidige én toekomstige situatie (bij toestaan schrappen bijzondere voorwaarde), en dit zowel voor de aan- en afvoertransporten per aanvoerregio.
- d) De exploitant bezorgde op 6/3/2015 per mail bijkomende gegevens, en deze werden door AMV eveneens aan de Provincie bezorgd.
- e) De bijkomende gegevens bevatten ten eerste een uitdraai van een powerpoint-presentatie van de studie van Rebel (een adviesbureau), waarnaar verwezen wordt in het dossier. Uit de presentatie blijkt dat de studie die werd uitgevoerd, rekening houdt met enerzijds de shift van de transportmodi vanuit de regio IOK naar vervoer over water (Watertruck), en anderzijds de shift van spoorvervoer naar wegverkeer voor de regio IVAREM. Er worden doorrekeningen gedaan voor wat betreft het aantal transportbewegingen, de getransporteerde volumes, de CO₂-uitstoot en de kosten.
- f) De bijkomende gegevens bevatten daarnaast een nota met een stand van zaken van het project 'Watertruck' en gegevens m.b.t. de impact op het transport.
- g) Met betrekking tot het project 'Watertruck' blijkt dat de raad van bestuur op 20/1/2015 beslist heeft om deel te nemen aan de EU-call, en dat het 'aanvraagdossier VIM en de waterwegbeheerders' tegen 30/1/2015 op het kabinet van Vlaams minister Weyts zou zijn voor behandeling. Het mogelijk uitrollen en verruimen in Vlaanderen (in de Kempen door IOK Afvalbeheer) zou plaatsvinden in de periode 2014-2020, maar tegelijkertijd wordt gesteld dat voor de uiteindelijke timing en realisatie IOK Afvalbeheer afhankelijk is van de voortgang van de implementatie van 'Watertruck' in Vlaanderen o.l.v. NV De Scheepvaart/VIM en het bevoegde kabinet van Vlaams minister Weyts.
- h) Dit betekent dat we voorlopig het uitrollen van het 'Watertruck'-project niet als gegarandeerd kunnen beschouwen, noch kunnen we het vervoer via de waterweg na implementatie van het 'Watertruck'-project opleggen, aangezien IOK/IVAREM hier niet het unieke beslissingsrecht over heeft. We stellen daarom voor om de bijzondere voorwaarde niet te schrappen, maar zo te herformuleren dat de exploitant – op het moment dat er meer duidelijkheid is over de implementatie van het Watertruck-project – een nieuw voorstel moet doen voor het aandeel transporten via de waterweg of alternatieve transportmodi.

- i) Het beperken van het vervoer via de weg zal voorlopig enkel gebeuren door toepassen van gecombineerde vrachten (walking floor). Dan dient beoordeeld te worden of de bijkomende transporten over de weg geen hinder met zich meebrengen.
- j) Uit de aangeleverde cijfers blijkt het volgende:

Situatie nu						
Aanvoer (in)		ton	Ton/vracht	Aantal transporten	Per dag	% (aanvoer)
bedrijfsafval		29.016	10	2.901,6	11,61	29,1
Huishoudelijk afval	IOK	39.612	10	3.961,2	15,84	39,7
	IVAREM	31.172	/(spoor)	/	/	31,2
subtotaal aanvoer		99.800			27,45	100
Afvoer (uit)		68.862	20	3.443,1	13,77	
totaal		168.662		10.305,9	41,22	

Uit deze cijfers blijkt dus dat momenteel slechts 31,2% van de aanvoer gebeurt via het spoor, in plaats van de vereiste 70%.

Situatie na schrapping bijzondere voorwaarde						
Aanvoer (in)		ton	Ton/vracht	Aantal transporten	Per dag	% (aanvoer)
bedrijfsafval		29.016	10	2.901,6	11,61	29,1
Huishoudelijk afval	IOK	39.612	10	3.961,2	15,84	39,7
	IVAREM	31.172	22	1.416,91	5,67	31,2
subtotaal aanvoer		99.800			33,12	100
Afvoer (uit)		68.862	20	3.443,1	13,77	
totaal		168.662		11.722,81	46,89	

Uit deze cijfers blijkt dat wanneer de aanvoer vanuit de regio IVAREM gebeurt én wordt overgeschakeld op gecombineerde vrachten (walking floor), er een stijging is van de transportbewegingen via de weg met 5,67 vrachten per dag, evenwel in vergelijking met de huidige situatie waarbij 31,2% van de aanvoer via het spoor gebeurt i.p.v. de opgelegde 70%.

- k) Indien nu reeds 70% van de aanvoer (69.860 ton) via spoor gebeurde, en 30% (29.940 ton) via de weg zou gebeuren, zouden er 2.994 wegtransporten op jaarbasis zijn (uitgaande van 10 ton/vracht), en 11,9 vrachten per dag (uitgaande van 250 aanvoerdagen). Dit betekent dus, na schrapping van de bijzondere voorwaarde en in vergelijking met de situatie zoals opgelegd in de 3^{de} bijzondere voorwaarde, een toename van het aanvoertransport via de weg van 21,22 transporten per dag.
- l) Voor de aanvoer van het bedrijfsafval en de aanvoer vanuit de regio IOK wijzigt niets aan het aantal transporten. Ook aan het aantal afvoertransporten wijzigt niets, deze blijven na schrapping van de bijzondere voorwaarde, én na uitrollen van het Watertruck-project, volledig via de weg gebeuren. We wijzen de exploitant er op dat er nog steeds dient gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke afvoer van de afvalstoffen over de waterweg of via het spoor.
- m) Het uitrollen van het Watertruck-project zou de dagelijkse aan- en afvoer via de weg beperken tot 38,97 vrachten via de weg per dag.
- n) Het dossier stelt dat er, uitgaande van 5 tot 6 bijkomende vrachten, geen bijkomende belasting/overlast van de omgeving en dorpskernen veroorzaakt wordt. Indien we teruggrijpen naar het Mober bij de oorspronkelijke milieuvergunningaanvraag, blijken er toch mogelijk congestieproblemen op de lokale ontsluitingswegen (rotonde) en dit bij lagere aan- en afvoerhoeveelheden. Evenwel is de mobiliteitssituatie ter hoogte van Geel recent gewijzigd.
- o) Er werd daarom opnieuw contact opgenomen met de exploitant. Deze bezorgde op 17/3/2015 bijkomende gegevens over de gebruikte route voor het vrachtverkeer, en de heraanleg van de op- en afrittencomplexen Geel-Oost en Geel-West. De exploitant benadrukt per mail dat er gestreefd wordt naar een zo groot mogelijke aanvoer van afvalstoffen over de waterweg of via het spoor, dat de plaatselijke dorpskernen niet belast worden en dat de bijkomende wegtransporten geen impact hebben op de lokale congestie aangezien er voor de

aanvoer geen noodzaak is om secundaire wegen te gebruiken. Bovendien is recent een rechtstreekse ontsluiting voorzien naar de inrichting.

- p) Er werd tot slot op 17/3/2015 telefonisch contact genomen met de milieudienst van de stad Geel. Na overleg met de dienst Verkeer blijkt dat er zich momenteel geen congestieproblemen voordoen op de gebruikte routes. De bijkomende vrachten (t.o.v. de reële situatie) zullen daarom geen onaanvaardbare verkeershinder met zich meebrengen;
4. Gelet op voorgaande overwegingen, en na telefonisch overleg tussen de exploitant en AMV, werd door de exploitant per mail voorgesteld om niet langer de schrapping van de bijzondere voorwaarde te vragen, maar deze te herformuleren.
5. AMV geeft een gunstig advies voor de herformulering van de derde bijzondere voorwaarde, opgelegd in de door de minister afgeleverde basisvergunning met kenmerk AMV/96112/1001 d.d. 6/5/2002, als volgt:
- a) 'Tot 31/12/2018 dient er gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke aanvoer van de afvalstoffen over de waterweg of via het spoor. Vanaf 1/1/2019 wordt er teruggevallen op de oorspronkelijke opgelegde voorwaarde, nl. van de totale aanvoer dient op jaarbasis minstens 70% te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor.'
6. De exploitant deelt tenslotte nog mee dat in de loop van 2018, conform artikel 45, een dossier tot herziening van de voorwaarde ingediend zal worden rekening houdend met de toestand die zich dan voordoet;

Gelet op het, in het kader van de stedenbouwkundige aspecten, stilzwijgend gunstig advies van het Departement Ruimte Vlaanderen (DRV);

Gelet op het gunstig advies d.d. 14 april 2015 van de Provinciale Milieuvergunningscommissie (PMVC); op volgende elementen uit dit advies:

1. Horen van partijen
 - Mevrouw V. van Tetering, stafmedewerker van IOK Afvalbeheer, en mevrouw A. Van Den Bosch, extern milieucoördinator, worden gehoord namens de exploitant.
 - De voorzitter verwijst naar het advies van de AMV waarin i.p.v. de gevraagde schrapping van de bijzondere voorwaarde een herformulering wordt voorgesteld.
 - Mevrouw Van den Bosch bevestigt dat er oorspronkelijk een schrapping van de bijzondere voorwaarde gevraagd werd, maar dat de aangehaalde motivering hiermee niet in overeenstemming was. Het is wel degelijk de intentie van de exploitant om uiteindelijk te kunnen voldoen aan de initieel opgelegde bijzondere voorwaarde. Het contract met de NMBS is echter tijdelijk stopgezet en er is nog geen contract voor het transport via het kanaal. Het proefproject met de watertrucks is lopende. De exploitant gaat akkoord met het voorstel van de AMV.
2. Omschrijving van de gevraagde wijziging
 - Naar aanleiding van contact tussen de AMV en de exploitant, wenst de exploitant de bijzondere voorwaarde, opgelegd in de door de minister afgeleverde basisvergunning met kenmerk AMV/96112/1001 d.d. 6 mei 2002, niet langer te schrappen maar te herformuleren, als volgt:
 - Tot 31/12/2018 dient er gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke aanvoer van de afvalstoffen over de waterweg of via het spoor. Vanaf 1/1/2019 wordt er teruggevallen op de oorspronkelijke opgelegde voorwaarde, nl. van de totale aanvoer dient op jaarbasis minstens 70% te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor.
 - Het voorwerp van de aanvraag wordt daarom aangepast.
3. Openbaar onderzoek – bezwaren
 - Er werden geen bezwaren ingediend.
 - De vraag tot herformulering i.p.v. schrapping van de bijzondere voorwaarde werd ontvangen op 17 maart 2015.
 - De PMVC is van oordeel dat het openbaar onderzoek niet werd geschaad aangezien de herformulering zorgt voor minder hinder naar de leefomgeving tegenover de volledige schrapping van de bijzondere voorwaarde.
4. Milieutechnische evaluatie
 - Het advies van het DRV werd niet ontvangen en wordt stilzwijgend gunstig geacht.
 - De adviezen van de schepencolleges van Geel en Laakdal zijn gunstig. Geel wenst wel dat het engagement voor het maximale streven naar het gebruik van ander dan wegtransport wordt verankerd in een aangepaste bijzondere voorwaarde.

- De PMVC is van oordeel dat aan het bovenstaande voldaan wordt door de herformulering i.p.v. de schrapping van de bijzondere voorwaarde.
 - De AMV is gunstig voor de herformulering van de bijzondere voorwaarde en stelt dat de exploitant tenslotte nog meedeelde dat in de loop van 2018, conform artikel 45, een dossier tot herziening van de voorwaarde zal ingediend worden rekening houdend met de toestand die zich dan voordoet.
 - De PMVC volgt de gunstige adviezen.
5. Voorstel van omschrijving van de gewijzigde voorwaarde
- De 3^{de} bijzondere voorwaarde opgelegd in de door de minister afgeleverde basisvergunning met kenmerk AMV/96112/1001 d.d. 6 mei 2002, zijnde:
- van de totale aanvoer dient vanaf het 3^{de} jaar na datum van ingebruikname van de installatie, op jaarbasis minstens 70% te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor; kan als volgt gewijzigd worden:
 - Tot 31 december 2018 dient er gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke aanvoer van de afvalstoffen over de waterweg of via het spoor. Vanaf 1 januari 2019 wordt er teruggevallen op de oorspronkelijke opgelegde voorwaarde, nl. van de totale aanvoer dient op jaarbasis minstens 70% te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor.
6. Watertoets
- Gelet op het feit dat de inrichting niet gelegen is in (mogelijk) overstromingsgevoelig gebied en gelet op het voorwerp van de aanvraag, de gegevens in het dossier en de uitgebrachte adviezen kan in alle redelijkheid worden geoordeeld dat in het kader van de milieuvergunning de watertoets voor de gevraagde activiteiten niet relevant is;

Overwegende dat voor de elementen die de aanvrager heeft aangebracht tijdens de zitting van de PMVC, kan verwezen worden naar het advies van de PMVC;

Overwegende dat het advies van de PMVC in aanmerking wordt genomen;

Overwegende dat voor de toetsing van de aanvraag aan de kenmerken van het watersysteem, en aan de doelstellingen en beginselen van artikel 5, 6 en 7 van het decreet Integraal Waterbeleid kan worden verwezen naar het advies van de PMVC;

Overwegende dat gesteld kan worden dat de risico's voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de natuur en op de mens buiten de inrichting veroorzaakt door de gevraagde wijziging, mits de in onderhavig besluit opgelegde milieuvergunningsvoorwaarden worden nageleefd, tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt;

Overwegende dat er bijgevolg aanleiding toe bestaat de gevraagde wijziging toe te staan;

B E S L U I T :

ARTIKEL 1 - Voorwerp

Ingevolge het verzoek van ov IOK Afvalbeheer en ov IVAREM worden de voorwaarden opgelegd bij besluit van de minister van Leefmilieu d.d. 6 mei 2002 met kenmerk AMV/96112/1001, voor de exploitatie door ov IOK Afvalbeheer en ov IVAREM van een afvalverwerkend bedrijf, gelegen te 2430 Laakdal en 2440 Geel, Eindhoutseheide 29, gewijzigd als volgt:

- De 3^{de} bijzondere voorwaarde opgelegd in de door de minister afgeleverde basisvergunning met kenmerk AMV/96112/1001 d.d. 6 mei 2002, zijnde:
 - van de totale aanvoer dient vanaf het 3^{de} jaar na datum van ingebruikname van de installatie, op jaarbasis minstens 70% te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor; wordt als volgt gewijzigd:
 - Tot 31 december 2018 dient er gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke aanvoer van de afvalstoffen over de waterweg of via het spoor. Vanaf 1 januari 2019 wordt er

teruggevallen op de oorspronkelijke opgelegde voorwaarde, nl. van de totale aanvoer dient op jaarbasis minstens 70% te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor.

ARTIKEL 2

- §1. Voor elke verandering van de vergunde inrichting gelden de bepalingen van hoofdstuk III-bis van titel I van het Vlarem.
- §2. Elke overname van de inrichting door een andere exploitant dient vóór de datum van inwerkingtreding van de overname gemeld aan de vergunningverlenende overheid, overeenkomstig de bepalingen van artikel 42 van het Vlarem.
- §3. Een hernieuwing van de vergunning moet worden aangevraagd overeenkomstig de bepalingen van het Vlarem uiterlijk tussen de 18^{de} en de 12^{de} maand vóór het verstrijken van de vergunningstermijn van de lopende vergunning.

ARTIKEL 3

Tegen elke wijziging of aanvulling van de voorwaarden kan beroep worden aangetekend binnen een termijn van dertig dagen na de eerste dag van bekendmaking van de bestreden beslissing bij de Vlaamse minister van Leefmilieu, Graaf de Ferraris-gebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel, overeenkomstig artikel 54 van het Vlarem.

Antwerpen, in zitting van 30 april 2015.

Aanwezig: mevrouw Cathy Berx, gouverneur-voorzitter, de heer Luk Lemmens, de heer Ludwig Caluwé, mevrouw Inga Verhaert, de heer Bruno Peeters, de heer Peter Bellens, de heer Rik Röttger, leden en de heer Danny Toelen, provinciegriffier

Verslaggever: R. Röttger

p
In opdracht:

De Provinciegriffier,

(w.g.)

Danny Toelen

De Voorzitter,

(w.g.)

Cathy Berx

Voor eensluidende kopie

Voor de provinciegriffier
De dossierbehandelaar

Steven Boen