



Provincie
Antwerpen

Dienst Omgevingsvergunningen
Departement Leefmilieu

Besluit

OMWV-2018-0030/STBO- Referentie OMV-loket 2018111146

BESLUIT VAN DE DEPUTATIE VAN DE PROVINCIE ANTWERPEN

OVER EEN VERZOEK TOT BIJSTELLING VAN MILIEUVOORWAARDEN MET BETREKKING TOT EEN AFVALVERWERKENDE BEDRIJF, GELEGEN IN 2430 LAAKDAL EN IN 2440 GEEL, EINDHOUTSEHEIDE 29 EN GEËXPLOITEERD DOOR OV IVAREM EN OV IOK AFVALBEHEER.

Goedgekeurd besluit

Antwerpen, in zitting van 21 februari 2019.

Aanwezig: mevrouw Cathy Berx, gouverneur-voorzitter, de heer Luk Lemmens, mevrouw Kathleen Helsen, de heer Jan De Haes, de heer Ludwig Caluwé, leden en de heer Danny Toelen, provinciegriffier

Verslaggever: Luk Lemmens

In opdracht:

De Provinciegriffier,

De Voorzitter,

Danny Toelen

Cathy Berx

Ondertekening in opdracht van de deputatie van de provincie Antwerpen:

{pa_handtekening1}

{pa_handtekening2}

Gelet op het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Decreet omgevingsvergunning), zoals gewijzigd bij latere decreten;

Gelet op het besluit van 27 november 2015 van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Besluit omgevingsvergunning), zoals gewijzigd bij latere besluiten;

Gelet op titel 5 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), en de bijhorende uitvoeringsbesluiten;

Gelet op het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, en de bijhorende uitvoeringsbesluiten;

Gelet op het verzoek dat ov IVAREM en ov IOK Afvalbeheer op 3 oktober 2018 heeft ingediend met het oog op bijstelling van de milieuvoorwaarden die gelden voor een afvalverwerkend bedrijf gelegen te 2430 Laakdal en te 2440 Geel, Eindhoutseheide 29, als volgt:

De exploitant vraagt om een bijstelling van de bijzondere voorwaarde opgelegd in de door de Minister van Leefmilieu afgeleverde basisvergunning met kenmerk AMV/96112/1001 d.d. 6 mei 2002, zijnde:

3. van de totale aanvoer dient vanaf het 3de jaar na 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 3de jaar na datum van ingebruikname legt de exploitant een rapport ter goedkeuring voor de Afdeling Milieuvergunningen, met de nog resterende perspectieven om de reeds gerealiseerde percentages van aan- en afvoer via waterweg of spoorweg nog te verhogen;

waarvan de 4de voorwaarde gewijzigd werd door de Minister van Leefmilieu via besluit met kenmerk AMV/96112/1006 d.d. 10 oktober 2005, als volgt:

4. er dient gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke afvoer van de afvalstoffen over de waterweg of via het spoor;

en waarvan de 3de bijzondere voorwaarde gewijzigd werd via besluit MLWV-2015-0003 door de deputatie d.d. 30 april 2015, als volgt:

3. 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;

te wijzigen naar:

de exploitant gaat een engagement aan van 25% van de aanvoer van het huishoudelijk afval via de waterweg;

Gelet op volgende motivering van het verzoek:

1. Economisch gewijzigde toestand: vervoer per spoor is veel duurder geworden;
2. Effecten van gerealiseerde optimalisaties (die enkel aantonen dat er niet kan worden voldaan);
3. Toekomstgerichte initiatieven (die nog niet kunnen hard gemaakt worden);

Gelet op het openbaar onderzoek gehouden in Geel; er werden geen bezwaren ingediend;

Gelet op het openbaar onderzoek gehouden in Laakdal; er werden geen bezwaren ingediend;

Gelet op het gunstig advies, mits voorwaarden, d.d. 13 december 2018 van het college van burgemeester en schepenen van Laakdal; op volgende elementen uit dit advies:

1. De aanvraag heeft betrekking op een terrein met als adres Eindhoutse Heide 10 en Eindhoutseheide 29 en met als kadastrale omschrijving (afd. 3) sectie A 100 F.
2. Het betreft een aanvraag tot verzoek tot bijstelling van de milieuvoorwaarden van een afvalverwerkend bedrijf binnen de gewone procedure.
3. Verslag Gemeentelijke omgevingsambtenaar:
 - a. Algemeen gedeelte:
 - Openbaar onderzoek
Het openbaar onderzoek werd gehouden door aanplakking op de gewone aanplakplaatsen, van 10 november 2018 tot 9 december 2018.
Er werden geen bezwaarschriften ingediend.
 - Adviezen
Er werden geen externe adviezen gevraagd.
Er werden geen interne adviezen gevraagd.

b. Beoordeling iioa

- Ligging

Het eigendom is niet gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd ruimtelijk uitvoeringsplan.

De aanvraag situeert zich in het bij koninklijk besluit van 28 juli 1978 vastgestelde gewestplan Herentals-Mol met bestemming industriegebieden.

- Mobiliteit

OV IOK Afvalbeheer, Antwerpseweg 1 te 2440 Geel en OV IVAREM, Leuvensesteenweg 443 D te 2812 Mechelen, verzoeken om de apart opgelegde bijzondere voorwaarden aangaande aan- en afvoer van de stromen van en naar de exploitatiesite Eindhoutseheide 29 te Geel (MBS), als een geheel te beschouwen en de voorwaarden m.b.t. aan- en afvoer als dusdanig te herformuleren, rekening houdend met enerzijds de actuele economische toestand en anderzijds de reeds genomen beslissingen in uitvoering. OV IOK Afvalbeheer en OV IVAREM engageren zich er toe, om via de Best Beschikbare Methodes, steeds voor de meest optimale logistieke invulling te gaan. Dit echter rekening houdend met de mogelijkheden en beperkingen binnen de aanwezige externe omkadering. In die context is momenteel een engagement van 25% van de aanvoer van het huishoudelijk afval via de waterweg realistisch.

Bij de aflevering van de basisvergunning in 2002 was er voorzien om de aanvoer van OV IVAREM te Mechelen naar de site MBS via het spoor uit te voeren. Tot en met 2015 werd dit zo uitgevoerd. Einde 2015 werd deze tot dan toe aangeboden mogelijkheid door de NMBS gestopt wegens economisch niet rendabel. Alternatieven voor het transport per spoor waren of per vrachtwagen of via de waterweg. Deze alternatieven worden reeds sinds meerdere jaren onderzocht. Daarnaast wordt ook een samenwerking met andere spooroperatoren onderzocht.

OV IOK Afvalbeheer heeft voor de implementatie van afvaltransporten in de Kempen, waaronder aanvoer van huishoudelijk afval richting de site MBS, gestreefd naar een oplossing met het concept 'Watertruck'. In het najaar van 2013 werden er voor het eerst proefvaarten uitgevoerd gedurende 4 weken en werd de financieel-economische doorlichting opgesteld. Intussen kwam vanuit Vlaanderen de vraag om mee in een Europees project te stappen om Watertruck verder uit te rollen i.f.v. de Vlaamse waterwegen, waardoor de implementatie van de opdracht afhankelijk werd van de Vlaamse Waterweg/VIM en het bevoegde kabinet van Vlaams minister voor Mobiliteit. Begin 2015 besliste de Raad van Bestuur om deel te nemen aan de EU-call. De effectieve gunning van de opdracht vond plaats in 2016.

Vanaf november 2016 werd het traject Mol – MBS voor aanvoer van huishoudelijk restafval binnen het systeem "Watertruck" opgestart. Het traject Beerse – MBS voor de aanvoer van huishoudelijk restafval binnen het systeem 'Watertruck' wordt opgestart in januari 2019. De oprichting van het noodzakelijk overslagstation, vergund op 6/10/2017, met een investering van 7,2 mio euro zal vanaf dan in gebruik genomen worden. Vanaf 1/1/2019 is de aanvoer via het Albertkanaal in overeenstemming met de prognoses zoals opgenomen in de aanvraag in MLWV2015-003.

Er zal dan op jaarbasis 17.500 ton huishoudelijk restafval via het Albertkanaal aangevoerd worden. Dit komt neer op 25% van de aanvoer huishoudelijk afval en op 14,5% van de totale aanvoer.

De exploitant toont aan dat de nodige inspanningen werden geleverd om aan de bijzondere voorwaarden te voldoen. De exploitant is voor de haalbaarheid van de voorwaarden echter deels afhankelijk van derden.

De exploitant engageert zich om 25% van de aanvoer van het huishoudelijk afval via de waterweg te laten gebeuren. Het lijkt echter opportuun om nog steeds een inspanningsverbintenis te vragen om in de toekomst dit cijfer verder te laten stijgen en zoveel mogelijk aan- en afvoer via waterweg en spoor te laten plaatsvinden.

c. Conclusie Milieu

De omgevingsambtenaar milieu geeft voorwaardelijk gunstig advies voor de aangevraagde wijziging van bijzondere voorwaarde. De omgevingsambtenaar adviseert om in de gewijzigde bijzondere voorwaarde nog steeds een inspanningsverbintenis op te leggen om aan- en afvoer via waterweg en spoor verder te laten stijgen.

- d. Beoordeling stedenbouwkundige handelingen:
De aanvraag omvat geen stedenbouwkundige handelingen.
 - e. Advies aan CBS, en eventueel voorstel van voorwaarden:
Het advies is gunstig op voorwaarde dat:
nog steeds een inspanningsverbintenis opgelegd wordt om aan- en afvoer via waterweg en spoor verder te laten stijgen.
4. Het college van burgemeester en schepenen heeft kennis genomen van het advies van de gemeentelijke omgevingsambtenaar(en),
5. Besluit:
Het college van burgemeester en schepenen volgt het advies van de gemeentelijke omgevingsambtenaar(en) en adviseert de aanvraag als volgt:
Het advies is gunstig op voorwaarde dat:
nog steeds een inspanningsverbintenis opgelegd wordt om aan- en afvoer via waterweg en spoor verder te laten stijgen;

Gelet op het gunstig advies, mits voorwaarden, d.d. 17 december 2018 van het college van burgemeester en schepenen van Geel; op volgende elementen uit dit advies:

1. Verslag van de omgevingsambtenaar:
 - a. Stedenbouwkundige basisgegevens:
KB van 28 juli 1978 – gewestplan Herentals – Mol goedgekeurd op 28/07/1978
Bestemming: industriegebied.
De aanvraag is in overeenstemming met de bestemming en met de stedenbouwkundige voorschriften.
 - b. Beschrijving van de aanvraag en de omgeving:
De aanvraag betreft de bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden voor de aan- en afvoer van een afvalverwerkend bedrijf gelegen te Eindhoutseheide 29 in Geel. De aanvraag tot bijstelling omvat zowel het aanpassen van de bijzondere milieuvoorwaarden als het samenvoegen van de bijzondere milieuvoorwaarden m.b.t. tot de bijzondere milieuvoorwaarde over afvoer en de bijzondere milieuvoorwaarde over aanvoer.
 - c. Openbaar onderzoek:
Er werd een openbaar onderzoek georganiseerd van 09/11/2018 tot en met 09/12/2018. Er werden geen bezwaren ingediend.
 - d. Inhoudelijke beoordeling door CBS:
 - Planologische toets: industriegebieden.
 - Milieuaspecten:
Naar aanleiding van de terugzetting van de bijzondere milieuvoorwaarde wat betreft de aanvoer van afvalstoffen vanaf 1 januari 2019 naar de oorspronkelijk opgelegde voorwaarde, wordt een nieuwe bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden aangevraagd. De bovengenoemde voorwaarde gaat als volgt: '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 oorspronkelijk opgelegde voorwaarde, nl. van de totale aanvoer dient op jaarbasis minstens 70% te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor.'
De gevraagde bijstelling impliceert dat het percentage aan- en afvoer dat getransporteerd moet worden via het Albertkanaal of het spoor wordt verminderd en wordt geherformuleerd naar een haalbare doelstelling binnen de huidige economische toestand. Aangezien er nog steeds ingezet moet worden op de realisatie van zoveel mogelijk transport via de waterweg of via het spoor, is de omgevingsambtenaar van mening de voorwaarden niet te formuleren met de exacte percentages die gevraagd worden in de bijstelling. In de aanvraag wordt echter nergens expliciet geformuleerd welke bijgestelde milieuvoorwaarde de exploitant voorstelt om op te nemen in de vergunning. Daarnaast is

er een omgevingsvergunningsaanvraag lopende voor een GFT op- en overslag. Dit leidt tot gemiddeld 10 transporten per dag meer in de overslagsite te Geel.

Voorheen moest dit afval getransporteerd worden naar Beerse of Merksplas. Dit maakt dat om het percentage aan transport van afval via waterweg en spoor te verhogen, er bijkomende inspanningen geleverd zullen moeten worden. Het percentage van 70% transport via waterweg en spoor in de oorspronkelijke opgelegde bijzondere milieuvoorwaarde lijkt hierbij niet haalbaar.

Aangezien blijkt dat OV IOK Afvalbeheer en OV IVAREM ondanks de versoepelde bijzondere milieuvoorwaarde die geldig is tot 31 december 2018, ingezet hebben op transport via het spoor en via de waterweg, kan aangenomen worden dat ze hun inspanningen hiervoor in de toekomst niet zullen minderen.

Daarom adviseert de omgevingsambtenaar gunstig de samenvoeging en bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden voor aan- en afvoer. Volgende elementen zouden minstens opgenomen moeten worden in de bijzondere milieuvoorwaarden:

- Er dient gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke aan- en afvoer over de waterweg of via het spoor;
- Er dient minstens 25% van het aangevoerde huishoudelijk afval getransporteerd te worden via de waterweg;
- De piste voor transport via het spoor moet verder onderzocht en indien mogelijk uitgewerkt worden;
- De bijzondere milieuvoorwaarde wordt bijgesteld voor bepaalde duur.

2. Het CBS beslist voorwaardelijk gunstig advies te geven voor de bijstelling van de bijzondere voorwaarden;

Gelet op het ongunstig advies d.d. 21 december 2018 van het Departement Omgeving - Afdeling G.O.P. Milieu (AGOP-M) (kenmerk: AGOP-MV/A/18/15515 en 10.00/10000/860342.DIG); op volgende elementen uit dit advies:

1. De aanvraag heeft betrekking op een terrein, gelegen te Eindhoutseheide 29, 2440 Geel.
2. Door de aanvrager opgegeven motivatie van het verzoek tot bijstelling:
 - a. Economisch gewijzigde toestand: vervoer per spoor is veel duurder geworden.
 - b. Effecten van gerealiseerde optimalisaties (die enkel aantonen dat er niet kan worden voldaan).
 - c. Toekomstgerichte initiatieven (die nog niet kunnen hard gemaakt worden).

INHOUDELIJKE BEOORDELING:

3. De basisvergunning voor de exploitatie van een scheidingsinstallatie voor afvalstoffen werd verleend in graad van beroep door de Minister van Leefmilieu op 6 mei 2002 voor een termijn van 20 jaar eindigend op 6 mei 2022.
4. De vergunning in eerste aanleg werd geweigerd door de deputatie. De mobiliteit was één van de weigeringsgronden. In graad van beroep argumenteerde de exploitant dat "het transport over de weg tot een minimum wordt beperkt". Er kwamen geen relevante mobiliteitsaspecten uit het Mober naar voor. 50% van het transport zou via de waterweg plaatsvinden en een ander aanzienlijk deel via het spoor.
5. De minister verleende de vergunning onder de voorwaarde dat 70% van de totale aanvoer dient te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor. Voor wat betreft de afvoer dient 75% van de RDF-fractie eveneens via het spoor of het Albertkanaal te worden vervoerd. Deze locatie werd, aldus exploitant, specifiek om reden van ligging aan waterweg en spoorontsluiting als beste locatie geselecteerd.
6. Uitgaande van de cijfers door exploitant meegedeeld, kwam dit neer op een aan-/afvoer per schip of spoor van 140.453 ton op 195.052 ton (zijnde de optelsom van aan- en afvoer). Aldus zou 51.599 ton per jaar NIET via water- en/of spoorweg worden afgevoerd.

7. Op vraag van de exploitant werd in 2005 de voorwaarde m.b.t. de afvoer gevoelig versoepeld tot "er dient gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke afvoer van de afvalstoffen over de waterweg of via het spoor" (besluit AMV/96112/1003 d.d. 10.10.2005). Uit de cijfers van exploitant vandaag blijkt dat de afvoer voor de volle 100% via de weg gebeurt.
8. Hoewel deze voorwaarde serieus werd versoepeld van een resultaatsverbintenis naar een middelenverbintenis, gaat de exploitant er klaarblijkelijk van uit dat 0% afvoer via waterweg en/of spoor tegemoet komt aan de reeds zwaar versoepelde voorwaarde van de Minister. AGOP-M treedt dit standpunt geenszins bij.
Het voorwerp van deze aanvraag betreft de aanvoer van de afvalstoffen. De oorspronkelijke voorwaarde van 70% aanvoer via spoor/waterweg kon tot 2015 blijkbaar worden nageleefd. De spoortarieven waren door niet verdere subsidiering zodanig gestegen, dat exploitant ook hier een versoepeling aanvroeg en bekam: "tot 31.12.2018 dient er gestreefd naar een zo groot mogelijke aanvoer van de afvalstoffen over de waterweg of via het spoor. Vanaf 1.01.2019 wordt er teruggevallen op de oorspronkelijke opgelegde voorwaarde, nl. van de totale aanvoer dient op jaarbasis minstens 70% te gebeuren via het spoor of de waterweg" (besluit MLWV/2015/003 d.d. 22.5.2015).
9. Net nu, voor het ingaan van de datum van 1.1.2019, wordt gevraagd om opnieuw een versoepeling te krijgen, met name de vraag om slechts 25% van de aanvoer van huishoudelijke afvalstoffen via de waterweg te laten plaatsvinden.
10. Zoals hierboven gesteld zijn de aangehaalde argumenten voornamelijk van economische aard. Verder toekomstgericht blijven werken is prima, maar kan geen argument zijn om het niet halen van de doelstellingen te rechtvaardigen. De effectieve realisaties beschrijven de reële toestand op de dag van vandaag (ook na een mogelijke verdere versoepeling zoals hierbij gevraagd) maar tonen enkel aan dat de oorspronkelijke cijfers in de verste verte niet worden gehaald. Dit is problematisch, aangezien net dat aspect de vergunningverlenende overheid in graad van beroep over de streep heeft getrokken om toch de vergunning te verlenen.
11. Bovendien blijft het bedrijfsafval dat aangevoerd wordt (ca 48.000 ton/jaar) niet mee te zitten in de vraag tot vervoer van 25% van de afvalstoffen via de waterweg. Dit houdt concreet in dat deze 48.000 ton/jaar integraal per vrachtwagen zal worden vervoerd. Uiteraard zijn dit ook aangevoerde afvalstoffen die moeten meegeteld worden in de berekening. De exploitant zal dus geen 25% van de afvalstoffen via de waterweg aanvoeren, maar slechts 15% (17.500 ton van de 116.707 ton) zoals hij ten andere zelf aangeeft op p. 3 van het verzoek. Dit houdt in dat 85% van de aanvoer (en 100% van de afvoer) via vrachtwagens blijft gebeuren. Samengeteld (116.707 ton aanvoer + 78.345 ton afvoer =) 195.053 ton waarvan 177.553 ton via vrachtwagens wordt afgevoerd (= 91,3%).
Men kan moeilijk argumenteren dat dit kan aanzien worden "als een minimum" zoals exploitant in 2002 argumenteerde om zijn vergunning te bekomen.
In cijfers gesteld gaat het dus om 11.409 vrachtwagentransporten per jaar, vermenigvuldigd met 2. Het aantal vrachtwagenbewegingen per jaar bedraagt dus 22.818 of ca. 95 per dag. In realiteit is het aantal nog een pak hoger, want het afval uit het Ivarem-gebied wordt eerst nog van de plaats van herkomst naar een verzamelpunt gebracht om daar te worden overgeladen op 20 ton vrachtwagens.
Het had zeer zinvol geweest mocht exploitant bij de aanvraag een nieuw Mober hebben bijgevoegd, waaruit de impact van het sterk verhoogde vrachtwagentransport kon blijken. De meer dan 10.000 jaarlijkse vrachtwagenbewegingen uit het Ivarem-gebied bedragen immers ca. 50 km/rit, wanneer over de Antwerpse Ring gereden wordt zelfs ca. 70 km/rit.
Om al deze redenen kan GEEN gunstig advies worden verleend om de voorwaarde, opgelegd bij MB d.d. 6.5.2002 en gewijzigd bij besluit d.d. 22.5.2015, aan te passen;

Gelet op het deels gunstig advies d.d. 10 december 2018 van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW); op volgende elementen uit dit advies:
Een site gelegen op dergelijke locatie moet altijd streven naar een zo groot mogelijk gebruik van de waterweg voor aan- en afvoer. Een bijstelling van de ambities is steeds te betreuren. In de toekomst moet er dan ook verder gestreefd worden naar een zo hoog mogelijk percentage vervoer over water. Deze ambitie moet in stand worden gehouden;

Gelet op het ongunstig advies d.d. 29 januari 2019 van de Provinciale Omgevingsvergunningscommissie (POVC); op volgende elementen uit dit advies:

1. Horen van de partijen

- De heer J. De Witte, diensthoofd, en mevrouw A. Van Den Bosch, extern milieucoördinator bij Enadvis, worden gehoord namens de aanvrager.
- Op vraag van de voorzitter licht mevrouw Van Den Bosch de aanvraag toe. Ze legt uit dat de aanvrager maximaal wil inzetten op alternatieve transporten (voor zowel aan- als afvoer) maar zonder vaste quota. Er wordt gevraagd om de aan- en afvoer samen te bekijken. Op dit moment kan de aanvoer van 25% van het huishoudelijk afval via de waterweg gegarandeerd worden.
 - De AGOP-M merkt op dat IOK inspanningen heeft geleverd om tot die 25% te komen, maar dat er bij IVAREM niets gewijzigd is.
 - De heer De Witte antwoordt dat IVAREM mee instaat voor de kosten.
- De voorzitter verwijst naar de milieuvergunning op naam van de ov IVAREM die verleend werd voor de op- en overslag van afvalstoffen te Muizen (Mechelen). Hierin werd als bijzondere voorwaarde opgelegd dat de afvoer van huishoudelijke afvalstoffen en de gelijkaardige bedrijfsafvalstoffen tegen 1 januari 2019 exclusief via het spoor dient te gebeuren. Vanuit de site in Muizen wordt er huisvuil afgevoerd naar de verwerkingsinstallatie in Geel. De voorzitter vraagt naar de koppeling tussen beide vergunningen en de samenhang met voorliggende aanvraag tot bijstelling van de vergunningsvoorwaarden.
 - De heer De Witte antwoordt dat er nog geen definitieve beslissing is over de milieuvergunning van IVAREM te Muizen.
- Op vraag van de deskundige milieu antwoordt de heer De Witte dat IOK Afvalbeheer en IVAREM zich engageren om het huishoudelijk afval uit het oostelijke en noordelijke deel van de Kempen aan te voeren via de waterweg. Aanvoer per spoor is momenteel niet haalbaar.
 - Mevrouw van Den Bosch vermeldt dat de aanvoer van huishoudelijk restafval tussen Mol en Beerse reeds per schip gebeurt.
- De voorzitter vraagt of de mobiliteitsimpact van het vervoer via vrachtwagen werd bekeken.
 - De heer De Witte antwoordt dat er sinds kort met retourvrachten wordt gewerkt om de mobiliteitsimpact te reduceren.
- De deskundige milieu vraagt hoeveel RDF-fractie er uit het huisvuil overblijft.
 - De heer De Witte antwoordt dat er ca. 60% RDF rest, dat wordt afgevoerd voor verbranding.
 - Op vraag van de deskundige milieu legt de heer De Witte uit dat er mogelijkheden zijn om RDF per schip te vervoeren, maar dat dit nog bijkomende inspanningen vergt.
 - De deskundige milieu merkt op dat er ook mogelijkheden zouden kunnen zijn om RDF en huisvuil van Willebroek te vervoeren via schip.
 - Mevrouw Van Den Bosch antwoordt dat ook zij overtuigd zijn van de kansen. Het probleem is echter dat het bedrijf sinds 1 januari 2019 terugvalt op de bijzondere voorwaarde waarin wordt gesteld dat 70% van de aan- en afvoer via alternatieve transporten dient te gebeuren. Het bedrijf kan het zich niet permitteren om in een niet-vergunde toestand actief te zijn. Het is vandaag niet haalbaar om die 70% te halen, maar het bedrijf is meer dan bereid om de opties verder te onderzoeken.
 - De heer De Witte geeft aan dat men het watertransport grondig wil onderzoeken. IVAREM en IOK zijn hier reeds mee bezig. Het proces verloopt echter trager dan verwacht.
 - Mevrouw Van Den Bosch benadrukt tevens dat er zich ook belangen afspelen waar IOK afvalbeheer en IVAREM geen invloed op hebben.
- De AGOP-M merkt op dat de voorwaarde om op jaarbasis tenminste 70% van de aan- en afvoer te realiseren via waterweg of via het spoor, reeds in de basisvergunning staat sinds 2002.

- De heer De Witte benadrukt dat IOK Afvalbeheer en IVAREM de voorbije 10 jaar meer dan 10 miljoen euro hebben geïnvesteerd in alternatieve transporten. Hij legt uit dat IVAREM tot 2013 veel transporten deed via het spoor. Echter, door een verdubbeling van de kosten en door de beperkingen van de frequentie van afvoer (huisafval kan geen week blijven liggen) is vervoer via trein momenteel niet haalbaar.
- Mevrouw Van Den Bosch legt uit dat de vergunning destijds zo werd aangevraagd, maar dat het bedrijf nu moet toegeven dat dit percentage niet haalbaar is.
- De heer De Witte vermeldt dat er geen hinder is met de huidige aanvoer in Geel.
- De deskundige milieu vraagt of het bedrijf in 2002 een verkeerde inschatting heeft gemaakt over de mogelijkheden van alternatief transport.
 - De heer De Witte legt uit dat er ondertussen veel gewijzigd is. BCTN heeft een inlandse container-HUB gerealiseerd op terreinen van IOK en IOK Afvalbeheer/IVAREM voor de jaarlijkse overslag van circa 20.000 containers van BP Chembel Geel via het Albertkanaal. IOK Afvalbeheer heeft een overeenkomst gesloten met BCTN om gebruik te maken van de logistieke infrastructuur van BCTN, waardoor IOK/IVAREM te allen tijde 5.000 containers kan laten verschepen door BCTN.
 - De heer De Witte licht toe dat alle faciliteiten aanwezig zijn om transport via de kade te realiseren en dat er lokaal voldoende draagkracht is. Hij geeft echter aan dat momenteel voornamelijk het natransport bij de verwerkers een probleem vormt.
 - Mevrouw Van Den Bosch vermeldt dat het niet evident is om terug te vallen op een vergunning van 2005. Ze benadrukt dat IOK Afvalbeheer en IVAREM verder willen groeien, maar dat 70% aan- en afvoer via alternatief transport momenteel niet haalbaar is.
 - De deskundige milieu geeft aan dat de POVC consequent moet blijven. Een pragmatische oplossing met groeipercentage zou interessant zijn.
 - De voorzitter vermeldt dat de gevraagde wijziging zeer vaag is. Het vooropgestelde engagement van 25% werd reeds gerealiseerd en impliceert niet noodzakelijk verdere inspanningen. De gevraagde wijziging houdt immers geen resultaatsverbintenis in.
- 2. Omschrijving van de gevraagde bijstelling:
 - Volgens de AGOP-M is de omschrijving van de gevraagde bijstelling als volgt:
 - ov IOK Afvalbeheer en ov IVAREM engageren zich tot het aanvoeren van 90% van het huishoudelijk afval uit het oostelijke en noordelijke deel van de Kempense regio via de waterweg, zijnde 25% van het totaal aangeleverde huishoudelijke afval.
 - Dit komt neer op 15% van het totaal aangevoerde afval en slechts 8.97% van de totaliteit van aanvoer en afvoer.
 - Het CBS van Geel stelt dat de aanvraag zowel het aanpassen van de bijzondere milieuvoorwaarden als het samenvoegen van de bijzondere milieuvoorwaarden m.b.t. aanvoer en afvoer betreft. In de aanvraag wordt echter nergens expliciet geformuleerd welke bijgestelde milieuvoorwaarde de exploitant voorstelt om op te nemen in de vergunning.
 - De POVC stelt vast dat de gevraagde bijstelling zeer vaag is. Het is niet duidelijk hoe de aanvrager zijn gewijzigde voorwaarde concreet wenst geformuleerd te zien.
- 3. Openbaar onderzoek – bezwaren:
 - Er werden geen bezwaren ingediend in Geel.
 - Er werden geen bezwaren ingediend in Laakdal.
 - Er wordt opgemerkt dat uit het advies van het CBS van Laakdal blijkt dat het openbaar onderzoek te Laakdal gehouden werd van 10 november 2018 t.e.m. 9 december 2018. In het omgevingsloket werden echter zowel de start als het afsluiten van het openbaar onderzoek ingegeven op 13 december 2018. De POVC merkt op dat dit laatste in strijd is met artikel 159 (Titel 8 Digitalisering) van het Omgevingsbesluit waarin gesteld wordt dat standpunten, opmerkingen en bezwaren gedurende het openbaar onderzoek via het omgevingsloket ingediend kunnen worden. Voor het overige kan wel gesteld worden dat het openbaar onderzoek conform Hoofdstuk 5 "Het Openbaar Onderzoek" gevoerd werd.
- 4. Milieutechnische evaluatie:
 - Het CBS van Laakdal verleent een gunstig advies, maar stelt wel voor om nog steeds een inspanningsverbintenis op te leggen om de aan- en afvoer via de waterweg en het spoor verder te laten stijgen.
 - Het CBS van Geel verleent een voorwaardelijk gunstig advies en stelt dat volgende aspecten dienen opgenomen te worden in de bijgestelde milieuvoorwaarden:

- Er dient gestreefd te worden naar een zo groot mogelijke aan- en afvoer over de waterweg of via het spoor.
- Er dient minstens 25% van het aangevoerde huishoudelijk afval getransporteerd te worden via de waterweg.
- De piste voor transport via het spoor moet verder onderzocht en indien mogelijk uitgewerkt worden.
- De bijzondere milieuvoorwaarde dient bijgesteld te worden voor bepaalde duur (20 jaar).
- De AGOP-M verleent een ongunstig advies en stelt dat het zinvol was geweest om bij de aanvraag een nieuw MOBER toe te voegen, waaruit de impact van het sterk verhoogde vrachtwagentransport kon blijken.
- Het departement MOW verleent een deels gunstig advies en stelt dat een site, gelegen op dergelijke locatie, altijd moet streven naar een zo groot mogelijk gebruik van de waterweg voor aan- en afvoer. Een bijstelling van de ambities is steeds te betreuren. In de toekomst moet er dan ook verder gestreefd worden naar een zo hoog mogelijk percentage vervoer over water. Deze ambitie moet in stand worden gehouden.
- Uit het horen van de aanvrager blijkt dat er reeds inspanningen werden geleverd om de alternatieven voor wegtransport verder uit te breiden. Er is bovendien bereidheid om de situatie verder te onderzoeken. De POVC is echter van oordeel dat de gevraagde bijstelling van voorwaarde te vaag geformuleerd is om een gunstig advies te verlenen. Het vooropgestelde engagement van 25% werd reeds gerealiseerd en impliceert niet noodzakelijk verdere inspanningen. De gevraagde wijziging houdt geen resultaatsverbintenis noch een inspanningsverbintenis in. Er ontbreekt minstens een concreet stappenplan waarin wordt aangegeven hoe alternatief transport via waterweg en spoor in de toekomst maximaal aangewend kan worden. Alle argumenten voor en tegen zouden gefundeerd in kaart gebracht moeten worden. De POVC is van oordeel dat er meer opportuniteiten zijn dan de huidige 25% aanvoer van huishoudelijk afval via de waterweg. Bovendien bevat de aanvraag geen mobiliteitsstudie waarin de impact van het vrachtwagentransport wordt bekeken. Gelet op het bovenstaande stelt de POVC voor om het verzoek tot bijstelling van voorwaarde te weigeren.

5. Watertoets

- Gelet op het voorstel tot weigeren van de omgevingsvergunning dient conform de bepalingen van artikel 4§3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen, geen uitspraak gedaan te worden over de verenigbaarheid van het project met het watersysteem.

6. Voorstel van omschrijving van de gewijzigde milieuvoorwaarde(n)

- Niet van toepassing, gelet op het ongunstig advies;

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

Gelet op het feit dat de milieucoördinator op 13 februari 2019 nog aanvullende gegevens bezorgde namens IOK;

Overwegende dat er door de exploitanten gesteld wordt dat een resultaatsverbintenis momenteel niet aangegaan kan worden, aangezien het bereiken van de beoogde resultaten niet uitsluitend van hen afhankelijk is; dat de exploitanten zich er wel toe engageren een inspanningsverbintenis te concretiseren met uitgewerkt concreet stappenplan, incl. de opmaak van een mobiliteitsstudie; dat het stappenplan reeds wordt meegegeven; dat er onderzocht zal worden of de afvoer van de RDF naar Gent via de waterweg kan gebeuren, met mogelijks een gecombineerde aanvoer van huishoudelijk afval uit de regio Mechelen; dit in samenwerking met VIL (Vlaams Instituut voor Logistiek) en de Vlaamse Waterweg;

Overwegende dat er ook een analyse van de globale mobiliteitsimpact op de planning staat; dat de afvoer via de waterweg naar andere afnemers van RDF nabij een waterweg zal bekeken worden; dat bij het indienen van een nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag voor de verdere exploitatie van de site MBS te Geel, die gepland is eind 2019, op basis van deze evaluaties rekening zal worden

gehouden met ambitieuze, doch haalbare percentages voor alternatieven ten opzichte van wegtransporten;

Overwegende dat er in de nota wordt geconcludeerd dat een aanvoerpercentage van 70% via alternatieve transportmiddelen momenteel absoluut niet realiseerbaar is; dat tot slot wordt voorgesteld om de laatste zin opgenomen in artikel 1 van MLWV-2015-0003

“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”

te schrappen en het stappenplan op te nemen als bijzondere milieuvoorwaarde in de vorm van een inspanningsverbintenis die door IOK en IVAREM met alle mogelijke middelen zal worden uitgevoerd; dat daarnaast de exploitanten ook het engagement willen aangaan om de analyse van de globale mobiliteitsimpact daterend van 2004 vervat in de mobiliteitsstudie van REBEL, te actualiseren;

Overwegende dat op 31 oktober 2001 met besluit nr. MLAV1/01-161 de vergunning werd geweigerd voor de exploitatie van een mechanisch-biologische afvalverwerkingsinstallatie (MBA); dat de voornaamste redenen hiervoor het mobiliteitsvraagstuk en de behoefte om nog te voorzien in een nieuwe MBA waren; dat de minister op 6 mei 2002 de vergunning verleende; dat m.b.t. het mobiliteitsprobleem gesteld werd dat het grote voordeel van de locatie was dat er gebruik gemaakt kan worden van het Albertkanaal voor de aan- en afvoer; dat de aanvoer van het restafval zou vertrekken vanuit 2 of 3 overslaglocaties; dat dit transport volledig over het water zou gebeuren; dat ook de afvoer van de afvalstromen hoofdzakelijk per binnenschip zou plaatsvinden; dat enkel de toevoer van afval vanuit de omliggende en nog een 5-tal andere gemeenten nog per vrachtwagen zou gebeuren; dat hiervoor een Mober werd opgesteld; dat uit deze Mober geconcludeerd werd dat ongeveer 80% van zijn vervoersstromen per schip zou plaatsvinden; dat de vergunning uiteindelijk werd verleend onder strikte voorwaarden m.b.t. aan- en afvoerpercentages via spoor en/of water;

Overwegende dat de POVC van oordeel was dat de gevraagde bijstelling van de voorwaarde te vaag geformuleerd werd om een gunstig advies te verlenen; dat het vooropgestelde engagement van 25% reeds gerealiseerd wordt en niet noodzakelijk verdere inspanningen impliceert; dat de gevraagde wijziging geen resultaatsverbintenis noch een inspannings-verbintenis inhoudt; dat er minstens een concreet stappenplan ontbreekt waarin wordt aangegeven hoe alternatief transport via waterweg en spoor in de toekomst maximaal aangewend kan worden; dat alle argumenten voor en tegen gefundeerd in kaart gebracht zouden moeten worden; dat de POVC van oordeel is dat er meer opportuniteiten zijn dan de huidige 25% aanvoer van huishoudelijk afval via de waterweg; dat bovendien de aanvraag geen mobiliteitsstudie bevat waarin de impact van het vrachtwagentransport wordt bekeken;

Overwegende dat de exploitant erkent dat niet voldaan kan worden aan de voorwaarde zoals die oorspronkelijk opgelegd werd; dat het percentage dat destijds bij de vergunningsaanvraag werd vermeld, niet haalbaar blijkt te zijn; dat eind 2015 het vervoerscontract via het spoor door de NMBS werd stopgezet wegens economisch niet rendabel; dat de alternatieven voor het transport, zijnde per vrachtwagen of via de waterweg, reeds meerdere jaren onderzocht worden; dat daarnaast ook een samenwerking met andere spooroperatoren onderzocht wordt;

Overwegende dat eind 2013 voor het eerst proefvaarten werden uitgevoerd met de zgn. ‘watertruck’; dat sinds 1 januari 2019 25% van de aanvoer van huishoudelijk afvoer (14,5% van de totale aanvoer) via de waterweg gebeurt; dat doordat het project uiteindelijk in handen kwam van Vlaamse en Europese instanties, men geen vat meer had op de timing en heeft het ruim 5 jaar geduurd voor het laatste overslagstation operationeel was; dat hieruit blijkt dat de exploitant zeker de nodige inspanningen heeft geleverd om aan de bijzondere voorwaarden te voldoen; dat voor de haalbaarheid van de voorwaarden hieruit nogmaals blijkt dat ze hiervoor afhankelijk zijn van derden;

Overwegende dat aangezien onder de huidige omstandigheden niet aan de oorspronkelijk opgelegde voorwaarde kan voldaan worden, er een volwaardig alternatief dient voorzien te worden; dat de

exploitant zich bereid toont om verregaande inspanningen te leveren; dat uit het verleden is gebleken dat de transportkeuze sterk afhankelijk is van externe factoren waardoor het opleggen van concrete cijfers niet aangewezen is; dat een resultaatsverbintenis, zoals geopperd door de POVC, op dit moment geen optie is; het zou de exploitant opnieuw dwingen tot het maken van onrealistische keuzes; dat evenwel ervoor kan gekozen worden om een inspanningsverbintenis op te leggen waaruit dan later, bij de hernieuwing van de site, realistische cijfers voorgeschreven kunnen worden;

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 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 bijstelling, mits de in onderhavig besluit opgelegde milieuvoorwaarden worden nageleefd, tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt;

Overwegende dat bijgevolg, de deputatie het verzoek om de vergunningsvoorwaarden te wijzigen, inwilligt waarbij de totale aanvoer zoveel mogelijk en minstens 14,5% dient te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor en waarbij de exploitant in 2019 minstens de inspanningen levert die opgesomd worden in de nota met kenmerk A19-B027 d.d. 13 februari 2019.

B E S L U I T :

ARTIKEL 1 - Voorwerp

Ingevolge het verzoek van ov IVAREM en ov IOK Afvalbeheer worden de bijzondere voorwaarden opgelegd in de door de Minister van Leefmilieu afgeleverde basisvergunning met kenmerk AMV/96112/1001 d.d. 6 mei 2002, zijnde:

3. 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;

en die gewijzigd werd via besluit MLWV-2015-0003 door de deputatie d.d. 30 april 2015, als volgt:

3. 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;

vervangen door:

- Van de totale aanvoer dient zoveel mogelijk en minstens 14,5% te gebeuren via het Albertkanaal of via het spoor. De exploitant moet in 2019 minstens de inspanningen leveren die opgesomd worden in de nota met kenmerk A19-B027 d.d. 13 februari 2019. Bij het indienen van de aanvraag tot hernieuwen van de omgevingsvergunning worden de resultaten hiervan toegevoegd, evenals een nieuwe mobiliteitsstudie.

voor de exploitatie door ov IVAREM en ov IOK Afvalbeheer van een afvalverwerkend bedrijf, gelegen te 2430 Laakdal en 2440 Geel, Eindhoutseheide 29.

ARTIKEL 2

- §1. Voor elke verandering van de vergunde inrichting gelden de bepalingen van artikel 6 van het Decreet omgevingsvergunning.
- §2. Elke overdracht die betrekking heeft op een vergunningsplichtige exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit moet vooraf worden gemeld aan de vergunningverlenende overheid, overeenkomstig de bepalingen van artikel 97 van het Besluit omgevingsvergunning.
- §3. Een hernieuwing van een omgevingsvergunning die of van een gedeelte ervan dat voor bepaalde duur is verleend, moet worden aangevraagd overeenkomstig artikel 70 van het Decreet omgevingsvergunning uiterlijk tussen de 24 en 12 maanden vóór het verstrijken van de vergunningstermijn van de lopende vergunning.

ARTIKEL 3

Inzake de mogelijkheid en modaliteiten om beroep in te dienen tegen voorgaand besluit wordt uitdrukkelijk verwezen naar de artikelen 90 e.v. van het Decreet omgevingsvergunning en de artikelen 108 en 109 van het Besluit omgevingsvergunning.

Ter informatie en onder voorbehoud van alle rechten wordt het volgende meegedeeld: de Vlaamse Regering is bevoegd in laatste administratieve aanleg voor beroepen tegen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissingen van de deputatie in eerste administratieve aanleg (adres: Vlaamse minister van Leefmilieu, Graaf de Ferraris-gebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel).

Artikel 54 van het Decreet omgevingsvergunning bepaalt dat het beroep op straffe van onontvankelijkheid ingesteld dient te worden binnen een termijn van dertig dagen die ingaat:

1. de dag na de datum van de betekening van de bestreden beslissing voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;
2. de dag na het verstrijken van de beslissingstermijn als de omgevingsvergunning in eerste administratieve aanleg stilzwijgend geweigerd wordt;
3. de dag na de eerste dag van de aanplakking van de bestreden beslissing in de overige gevallen.

Artikel 56 van het Decreet omgevingsvergunning bepaalt dat het beroep op straffe van onontvankelijkheid per beveiligde zending dient te worden ingediend bij de bevoegde overheid en dat wie het beroep instelt, op straffe van onontvankelijkheid gelijktijdig en per beveiligde zending een afschrift van het beroepschrift bezorgt aan:

1. de vergunningsaanvrager behalve als hij zelf het beroep instelt;
2. de deputatie als die in eerste administratieve aanleg de beslissing heeft genomen;
3. het college van burgemeester en schepenen behalve als die zelf het beroep instelt.

Artikel 109 van voornoemd Besluit omgevingsvergunning vermeldt over de vormvoorschriften van het beroepschrift het volgende:

Art. 109 Het beroepschrift bevat op straffe van onontvankelijkheid:

1. de naam, de hoedanigheid en het adres van de beroepsindiener;
2. de identificatie van de bestreden beslissing en van het onroerend goed, de inrichting of exploitatie die het voorwerp uitmaakt van die beslissing;
3. als het beroep wordt ingesteld door een lid van het betrokken publiek:
 - a) een omschrijving van de gevolgen die hij ingevolge de bestreden beslissing ondervindt of waarschijnlijk ondervindt;
 - b) het belang dat hij heeft bij de besluitvorming over de bijstelling van de vergunningsvoorwaarden;
4. de redenen waarom het beroep wordt ingesteld;
5. voorkomend geval, het verzoek om door de bevoegde omgevingsvergunningscommissie gehoord te worden.

Het beroepsdossier bevat de volgende bewijsstukken:

1. in voorkomend geval, een bewijs van betaling van de dossiertaks;

2. de overtuigingsstukken die de beroepsindiener nodig acht;
3. in voorkomend geval, een inventaris van de overtuigingsstukken, vermeld in punt 2.

Als de bewijsstukken, vermeld in het tweede lid, ontbreken, kan hieraan verholpen worden overeenkomstig artikel 57, tweede lid, van het Decreet omgevingsvergunning.

Het bevoegde bestuur kan bij de beroepsindiener, de vergunningsaanvrager of de overheid die in eerste administratieve aanleg bevoegd is, alle beschikbare informatie en documenten opvragen die nuttig zijn voor het dossier.