

Vlaamse overheid
De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 Brussel

College van burgemeester en schepenen
Afdeling Omgevingsvergunningen
Grote Markt 1
2000 Antwerpen

College van burgemeester en schepenen
Baron van Ertbornstraat 1
2630 Aartselaar

BEZWAARSCHRIFT
Project nummer OMV_2018095639

Opmerkingen m.b.t. het dossier houdende de aanvraag van de Intercommunale Voor
Slib- en Vuilverwijdering van Antwerpse Gemeenten (ISVAG) voor de bouw en de
exploitatie van een nieuwe afvaloven te 2610 Wilrijk, Boomsesteenweg 1000,
kadastraal gekend onder Antwerpen, 44e afdeling, sectie D met nummers 110F, 110G,
125G, 125M, 125N.

I. SITUERING

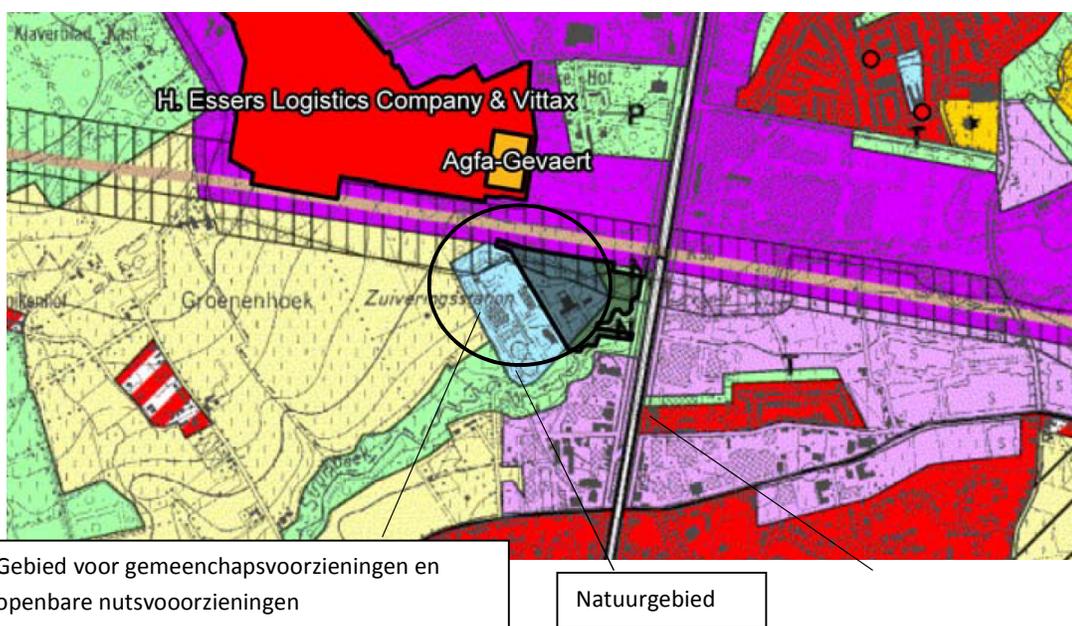
I.A. FEITELIJKE EN PLANOLOGISCHE SITUERING

1. De omgevingsvergunningsaanvraag van de Intercommunale Voor Slib- en Vuilverwijdering van Antwerpse Gemeenten (ISVAG) heeft betrekking op de bouw van een volledig **nieuwe** afvalverbrandingsoven, gelegen aan de Boomsesteenweg 1000 te 2610 Wilrijk. Het perceel staat kadastraal gekend onder Antwerpen, 44^e afdeling, sectie D met nummers 110F, 110G, 125G, 125M en 125N.

Geopunt basiskaart GRB



Gewestplan close-up



Gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen

Natuurgebied

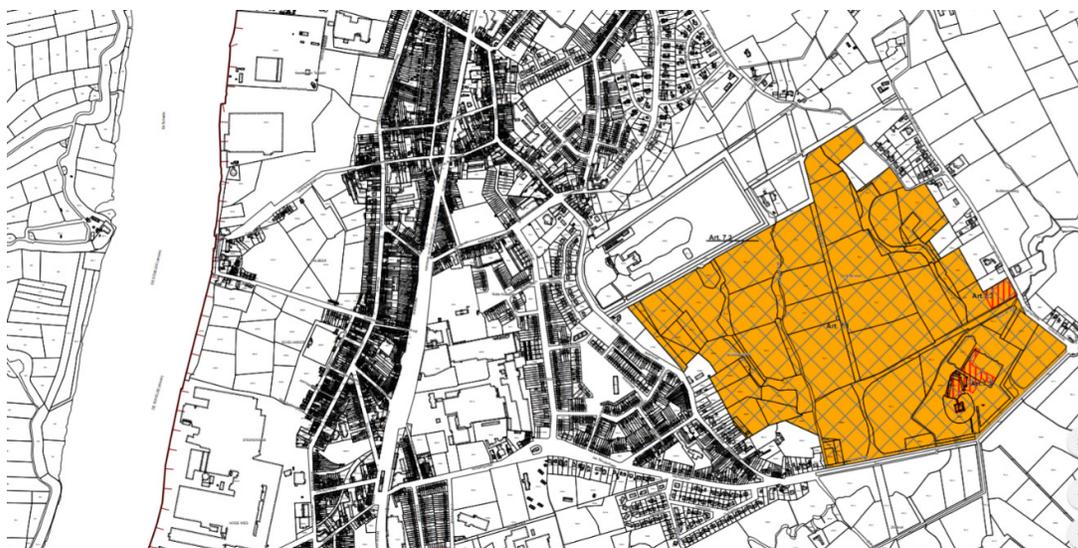
De aanvraag heeft betrekking op de bouw van een nieuwe afvalverbrandingsoven op een gedeelte van het perceel 110E, naast de oude afvalverbrandingsoven gesitueerd op de percelen 12G, 125M en 125N die zou afgebroken worden. De site wordt aangeduid als **gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en als natuurgebied**.

Daarnaast is de aanvraag eveneens gelegen binnen het GRUP "Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen". De site valt evenwel buiten de deelgebieden waarvoor het GRUP voorschriften heeft bepaald. Het dichtstbijzijnde bestemmingsgebied is de golfsite ten zuidwesten van ISVAG. Deze site wordt aangeduid als gebied voor golfterrein **en als natuurverwervingsgebied** (overdruk, zie ook hieronder)).

GRUP situering plangebieden



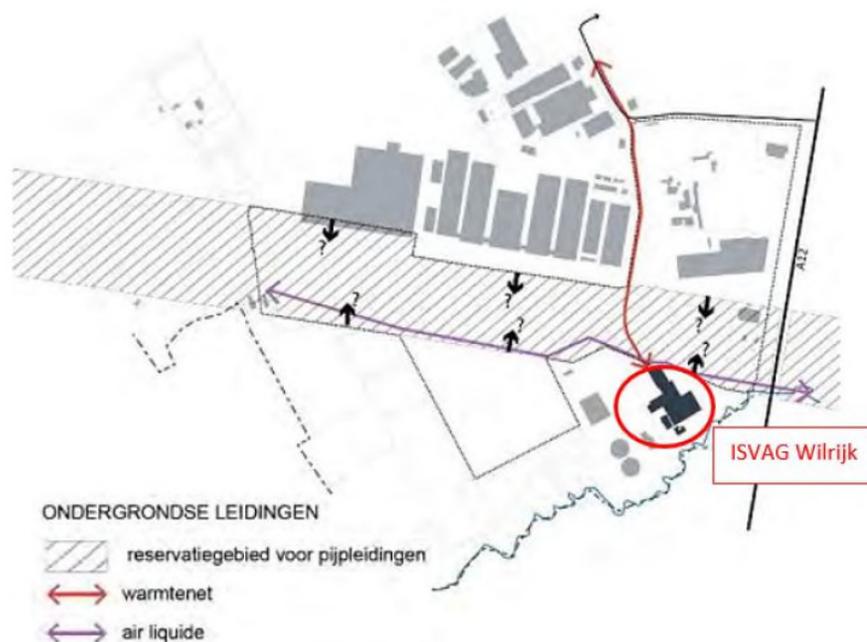
GRUPgrafisch plan 09 (Hemiksem)



Vervolgens werd door de stad Antwerpen een plan opgemaakt voor twee bijkomende RUP's ten noorden van de ISVAG-site, enerzijds het RUP "Oudebaan" en anderzijds het RUP "Ter Beke Zuid". Beide zijn gericht op de

(her)ontwikkeling van grootschalige detailhandel in het gebied. Hoewel de site van ISVAG buiten het gebied van deze RUP's valt, heeft het RUP Ter Beke Zuid wel betrekking op voorliggende bouwplannen aangezien hierin wordt voorzien in een versmalling van de reservatiestrook die noodzakelijk is voor de realisatie van de aanleg en de ingebruikname van het warmtenet waarvoor de technische voorzieningen met voorliggend dossier worden aangevraagd.

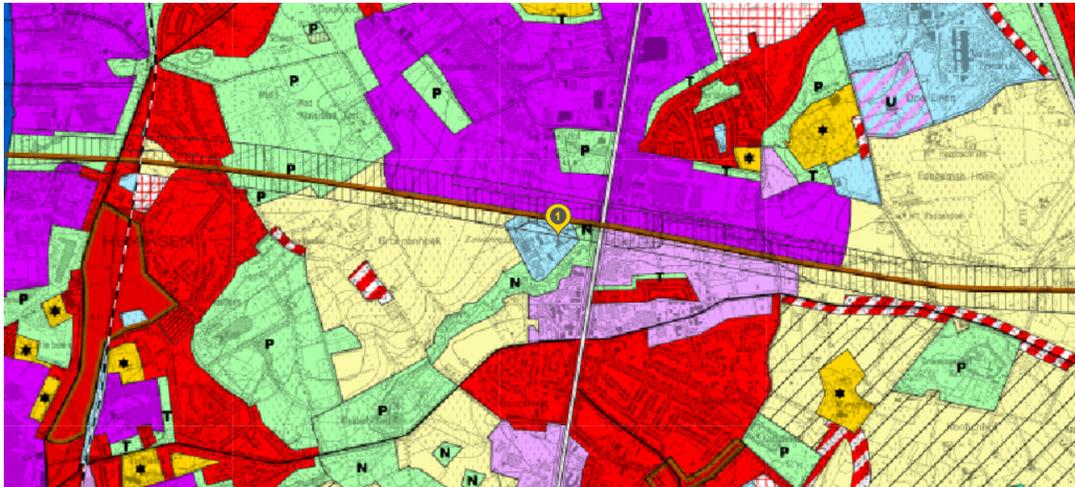
Plan-MER kennisgeving RUP Ter Beke Zuid zoals weergegeven in het project-mer bij de vergunningsaanvraag (stuk 2, pagina 46)



2. De site is verder rechtstreeks gelegen langs de A12 en langs de grens met de gemeente Aartselaar. Meteen ten Noorden is een bedrijventerrein gelegen, met onder andere een IKEA-vestiging (zie gewestplan). Verder ten Noorden liggen de **woonwijken** van Wilrijk. Meteen ten Zuiden liggen de woonwijken van Aartselaar (zie gewestplan). Te zuidoosten loopt de Grote Struisbeek en in het zuidwesten is een waterzuiveringinstallatie gelegen. Verder liggen landbouwpercelen. Samengevat is de oven als volgt gesitueerd (zie ook hierboven):

- op 170 m van een woongebied ander dan een woongebied met landelijk karakter;
- op 850 m van een woongebied met landelijk karakter;
- op 1350 m van een woonuitbreidingsgebied;
- op 1000 m van een recreatiegebied;
- op 300 m van een parkgebied.

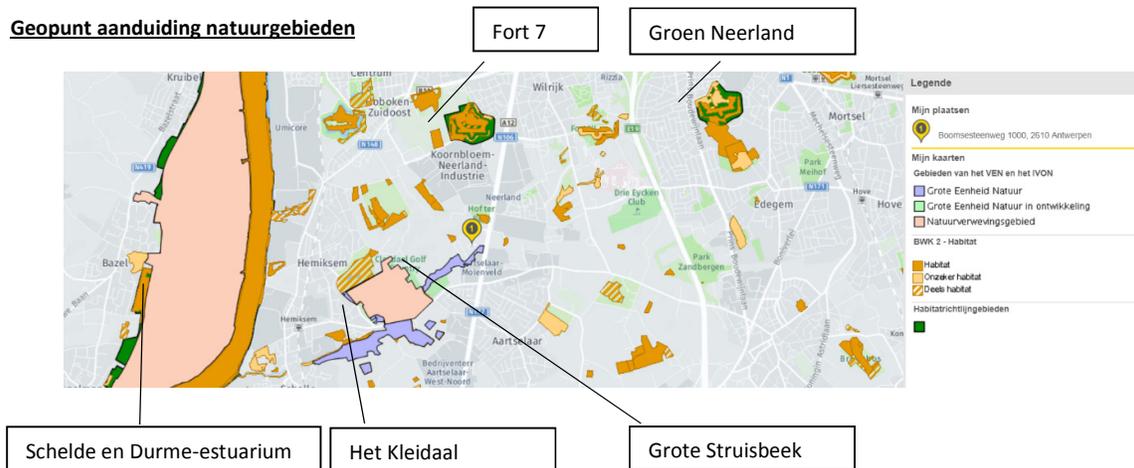
Gewestplan overzicht



3. De site is eveneens gelegen in **ecologisch kwetsbaar gebied**. Rondom de site zijn enkele beschermde natuurgebieden gesitueerd, elk met een belangrijke biodiversiteitswaarde.

- Ten Noorden ligt het domein "Fort 7" dat deel uit maakt van de historische fortengordels rond Antwerpen die erkend zijn als natuurreservaat en habitatrictlijngebied. Noordoostenlijk ligt het natuurreservaat "Groen Neerland".
- Ten Zuiden van de site loopt de "Grote Struisbeek" en ligt het kasteeldomein "Cleydael" met bossen errond. Samen vormt deze natuur "het Kleidaal" dat aangeduid wordt als VEN-gebied. Daar waar de rivier verder langs het kasteel en het golfterrein Cleydael loopt, wordt de natuur beschreven als natuurverwervingsgebied.
- Verder ten Zuiden liggen in het verlengde de boscomplexen Kleidael en Kerkeneinde. Ten Westen ligt het kasteeldomein Klaverblad, ook gekenmerkt door de aanwezigheid van waardevolle oude bossen.
- Verder van de site liggen de habitatrictlijngebieden van de Schelde en de Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent.

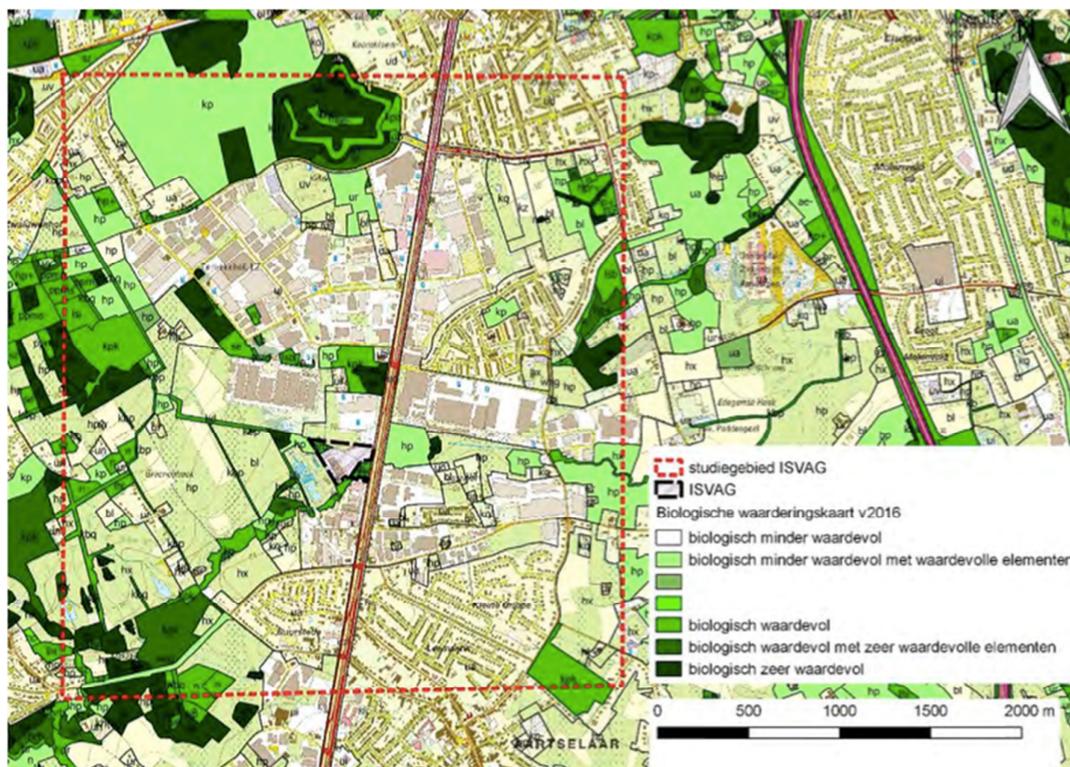
Geopunt aanduiding natuurgebieden



Daarnaast zijn er ook nog

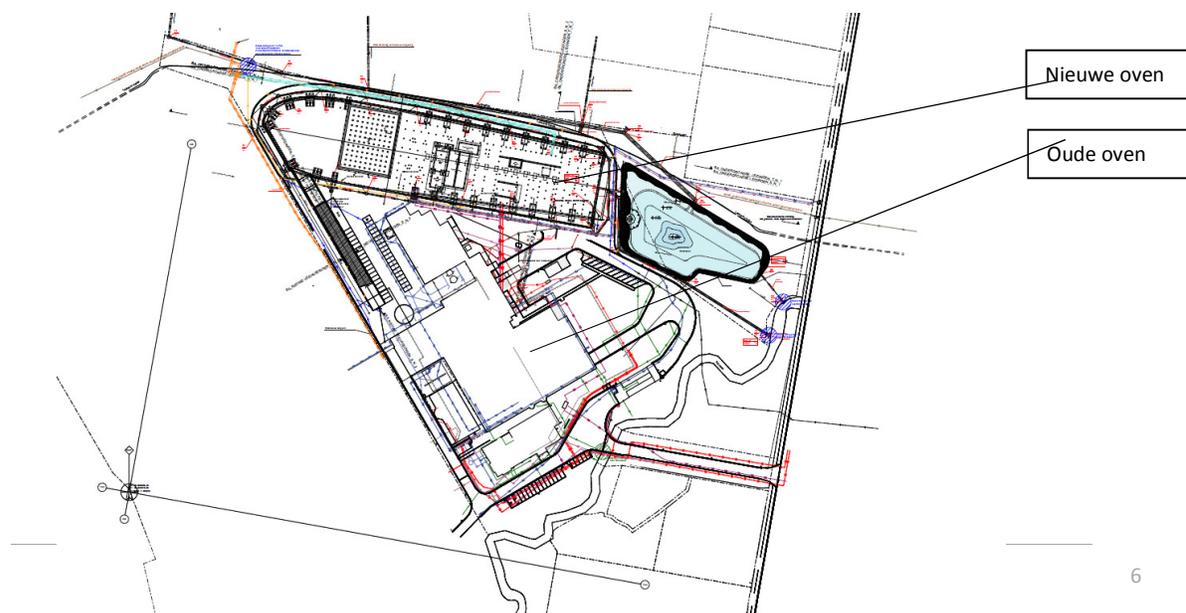
meerdere biologisch waardevolle gebieden in de directe omgeving.

Kaart project-Mer, pagina IX.185 (figuur IX.5.2)



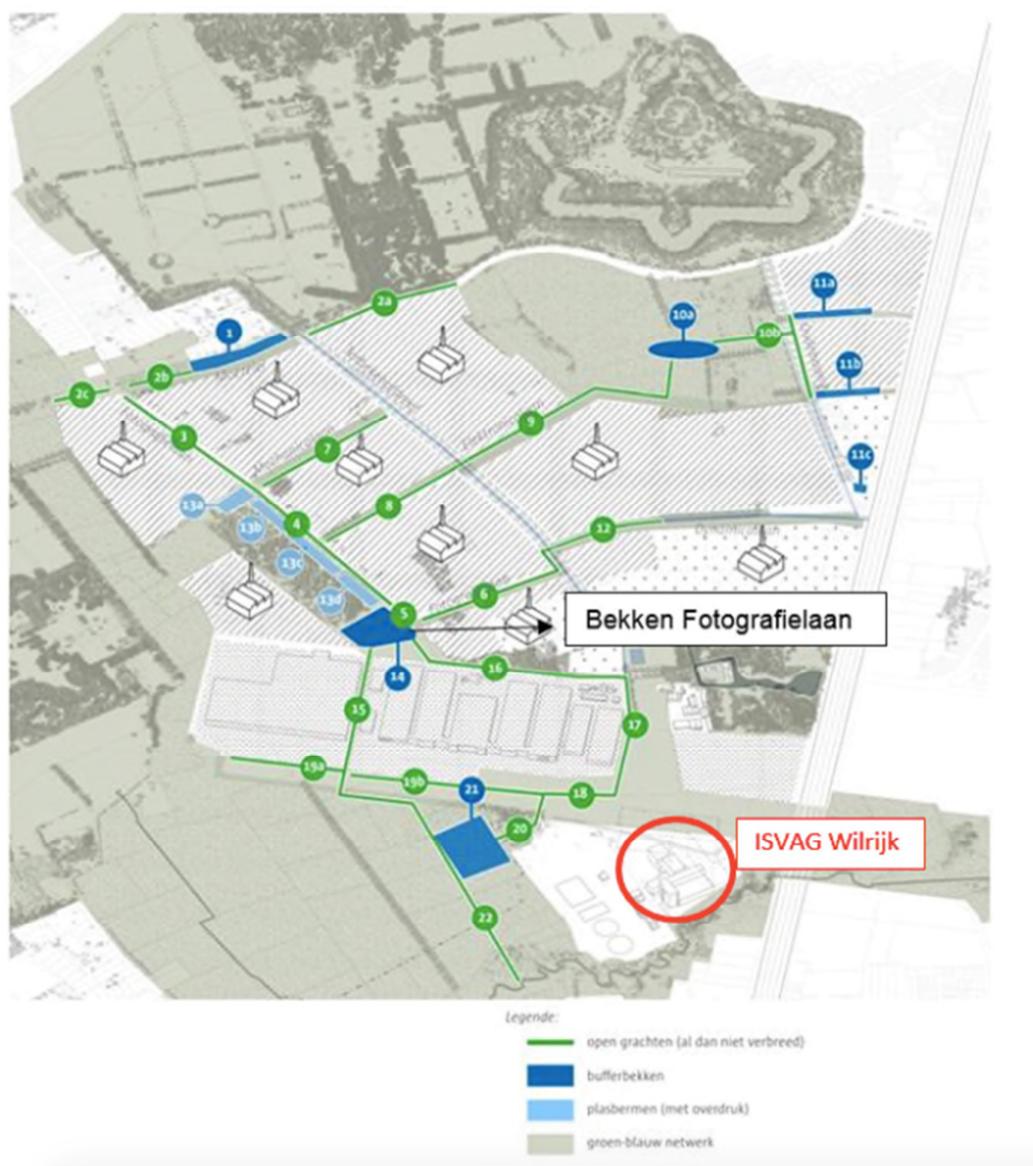
4. Voorliggende vergunningsaanvraag betreft de bouw van een **nieuwe afvalverbrandingsoven** op de site waar nu reeds een afvalverbrandingsoven wordt uitgebaut. Er wordt vooropgesteld dat de oude oven zou ontmanteld worden zodra de nieuwe oven in gebruik kan genomen worden.

Bij de vergunningsaanvraag werden onderstaande bouwplannen toegevoegd waarbij de inplanting van de nieuwe oven wordt aangegeven:



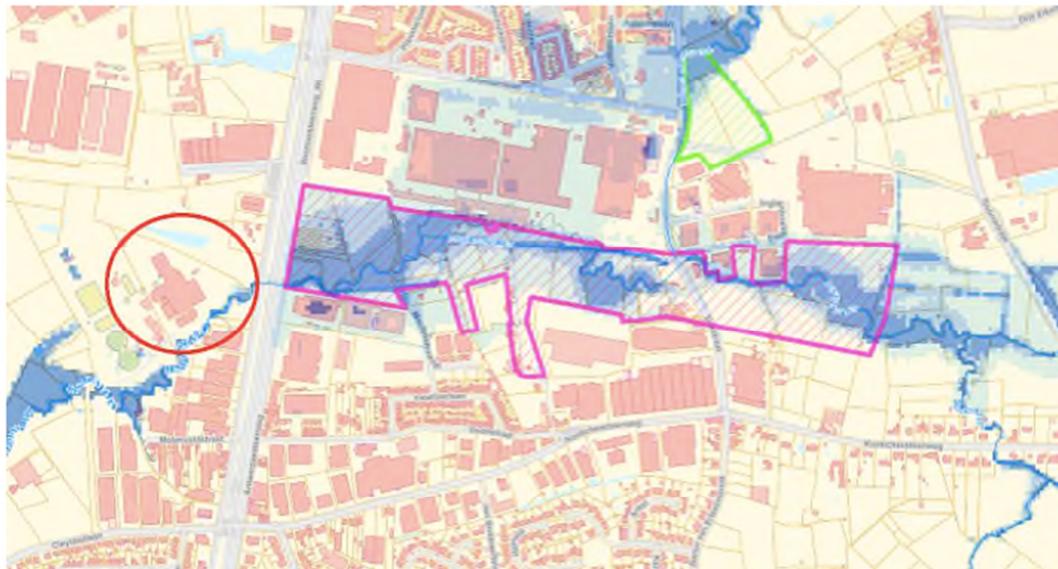
5. Wat de ligging betreft in functie van waterproblematieken, wordt in het bovenvermeld plan-MER van het RUP Ter Beke Zuid en het bijhorende plan-Mer wordt melding gemaakt van een technisch-hydraulische studie uitgevoerd in opdracht van Riolink en uitgevoerd door Sweco (2013-2014 met actualisatie in 2016) (stuk 2, pagina II.6). Er wordt duidelijk aangegeven dat de reden hiervoor gelegen is in het feit dat het industriegebied Terbekehof kampt met wateroverlast door de verharding van de vallei van de Struisbeek en de kam gelegen ter hoogte van de forten. **De ISVAG-site is gelegen in het zuiden van dit probleemgebied.** In de studie werden oplossingen naar voren geschoven voor een “robuust open watersysteem” waarbij bufferbekkens zouden geïnstalleerd worden, onder andere ten noord-westen van de ISVAG-site.

Afbeelding uit de waterstudie (stuk 2, pagina II.8)

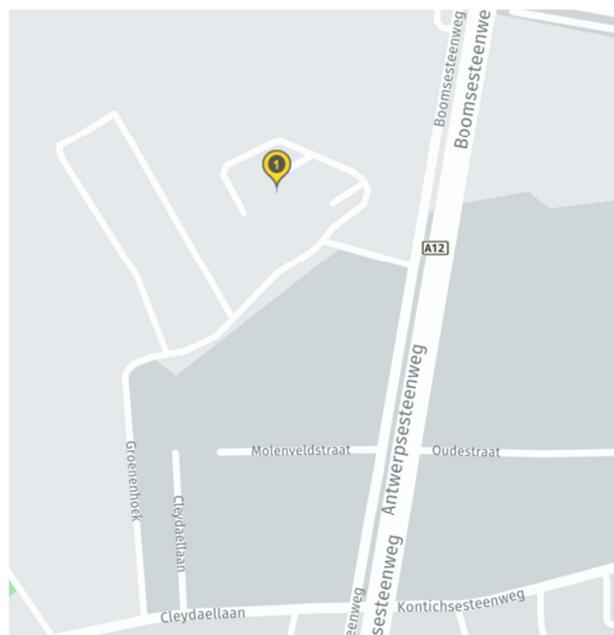


Vervolgens wordt opgemerkt dat ten noord-westen van de site een signaalgebied “benedenvliet A12” werd aangeduid. Er wordt geconcludeerd dat dit signaalgebied stroomopwaarts van de site gelegen is en ISVAG om deze reden geen invloed zou hebben op het gebied.

Kaart geoloket (stuk 2, pagina II.10)



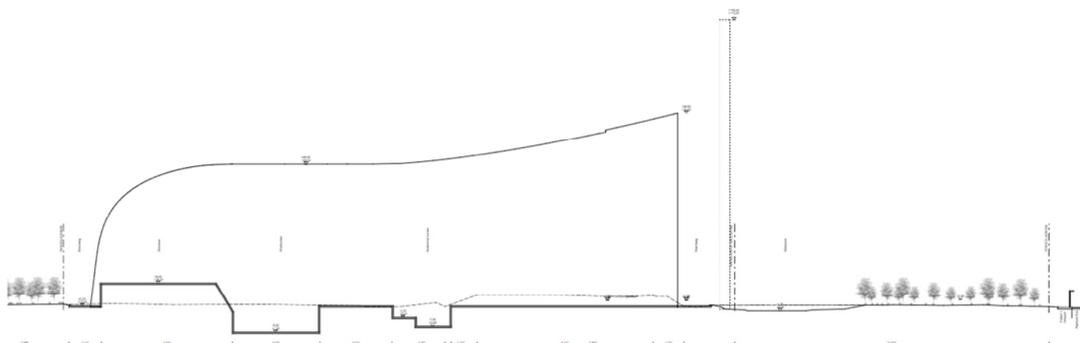
6. De toegang tot de site is uitsluitend mogelijk via autowegen die allemaal aansluiten op de A12. Ofwel rechtstreeks via de Boomsesteenweg (A12) ofwel via de Groenenhoek en de Cleydaellaan.



7. Ook is de site van ISVAG omgeven door historisch waardevolle gebieden. Onder meer de volgende gebouwen die erkend werden als **onroerend erfgoed** zijn in de onmiddellijke omgeving gelegen:

- Op ongeveer 300 meter ten noorden van ISVAG ligt het beschermde monument “*Hof ter Beke*”, hetgeen eveneens tezamen met de omgeving beschermd stas- of dorpsgezicht uitmaakt.
- Ook de nijverheidsgebouwen “*Arpic Engeneering*” in de onmiddellijke omgeving van de site zijn als relict opgenomen op de inventaris van bouwkundig erfgoed.

8. Tenslotte is het **architecturaal ontwerp** van de nieuwe oven opmerkelijk. Het project omvat de bouw van een **glazen constructie met een schouw die tot maar liefst 90 meter hoogt rijkt**.



I.B. VERGUNNINGSHISTORIEK

De exploitatie van de ISVAG-verbrandingsoven(s) kent een omstrede vergunningsgeschiedenis. De voorbije decennia hebben de gemeente Aartselaar, omwonenden, diverse lokale adviesorganen, alsook milieu- en natuurverenigingen reeds **geprotesteerd en bezwaren** geformuleerd.

Hierna een overzicht van de meest voorname acties die **door de jaren heen reeds** werden gevoerd tegen de aanwezigheid van deze verbrandingsinstallatie(s) in de nabijheid van de omliggende woonwijken:

- Eind de jaren negentig werd een grote anti-dioxinecampagne gevoerd, ondersteund door Greenpeace, die de sluiting van de oven tot doel had;
- In diezelfde periode werd een burgerlijke procedure gevoerd voor de rechtbank van Antwerpen waarbij de staking van de exploitatie van de verbrandingsoven werd gevorderd (Voorz Rb. Antwerpen 2 februari 1999, A.R. 98/1339/C, A.J.T. 1998-99, 807-815 en Antwerpen 11 oktober 1999, TMR 2000, 52-59);

- In 2000 verzochten vervolgens enkele omwonenden op eigen initiatief de deputatie van de provincie Antwerpen om de milieuvergunning van de installatie op te heffen (RvS 25 oktober 2001, nr.100.330, Brits en Audenaert);
- In 2010 werd vervolgens door de deputatie van Antwerpen een vergunning verleend om de bestaande vergunning te wijzigen, uit te breiden en de exploitatie in stand te houden, waartegen 11 bestuurlijke beroepen werden ingediend (RvS 17 september 2013, nr. 224.669, Van Den Audenaerde e.a).

De milieuvergunning die in 2010 werd aangevraagd voor een verkorte vergunningstermijn van 10 jaar specifiek om een nieuwe toekomststudie te laten uitvoeren en met deze verkorte periode de mogelijkheid te creëren voor technische vernieuwingen. De toekomststudie bevestigde uiteindelijk de stand van zaken en er werden in diezelfde lijn geen technische vernieuwingen doorgevoerd.

In het licht van het aflopen van de geldende vergunning in 2020, werd op 3 januari 2018 een aanvraag ingediend om **de huidige installatie opnieuw te hervergunningen en om een nieuw warmtenet te bouwen**. Specifiek werd aangevoerd dat de hervergunning, hoewel **voor onbepaalde duur aangevraagd**, tot doel heeft de periode tussen het aflopen van de oude vergunning en de mogelijkheid tot het bouwen en inwerking stellen van een nieuwe oven te overbruggen en de installatie te “vergroenen” door restwarmte te hergebruiken met de aanleg van een warmtenet.

Tijdens het openbaar onderzoek werden door omwonenden niet minder dan **1600 bezwaren** ingediend. Er ontbreekt dus duidelijk al jarenlang een draagvlak voor de continuering van de exploitatie van de afvalverbrandingsoven op de huidige locatie. **De omwonenden zijn zeer bezorgd over de impact van de verbrandingsoven op hun gezondheid en het milieu**. Er bestaat, zoals beschreven, immers reeds een omstrede geschiedenis van de exploitatie waarbij door buurtbewoners opkwamen tegen vervuilende dioxine-emissies. Momenteel wordt het gebied geteisterd door slechte luchtkwaliteit, (voornamelijk) veroorzaakt door gevaarlijk hoge emissies van NO₂. Niet alleen een historische belasting maar ook de huidige belasting zorgen ervoor dat de verdere exploitatie volledig onaanvaardbaar (geworden) is.

Hoewel de adviezen in deze hervergunningsprocedure ofwel slechts voorwaardelijk, ofwel slechts deels, ofwel geheel ongunstig waren, besloot de Vlaamse minister van Omgeving op 29 mei 2018 toch de hernieuwing van de vergunning af te leveren. Opmerkelijk hierbij was het **absoluut ongunstige advies van de Gewestelijke Omgevingsvergunningcommissie (GOVC)** wat betreft de aanvraag voor onbepaalde duur en de aanleg van het warmtenet.

Deze beslissing wordt momenteel **aangevochten** door middel van een hangende procedure voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen met een beroep ingesteld op 20 juli 2018.

Ondertussen werd **parallel** met deze hervergunningsaanvraag, een aanvraag voor de bouw van een nieuwe oven voorbereid. Het project-Mer van voorliggende aanvraag werd reeds goedgekeurd op 29 maart 2018. Op 8 juni 2018 werd bovendien al eens een aanvraag ingediend, maar deze werd onontvankelijk en onvolledig verklaard.

Hierbij kan het advies van de GOVC tijdens de vergunningsprocedure opnieuw vermeld worden (pagina's 20-21):

Overwegende dat de voorgestelde uitbouw van het mini-warmtenet als onvoldoende wordt beschouwd, zeker gelet op de bijkomende mogelijkheden rond de verdere uitkoppeling van restwarmte;

Overwegende dat daarnaast duurzaam ruimtegebruik inhoudt dat rekening wordt gehouden met de meest optimale planmatige invulling van een gebied, onder andere in functie van de kwetsbaarheid en de draagkracht van het gebied; dat artikel 1.1.4. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) stelt dat duurzaamheid een onderdeel vormt van de goede ruimtelijke ordening;

Overwegende dat de aanleg van een nieuw warmtenet principieel in overeenstemming is met de voorschriften van het gewestplan; dat de aanleg van een warmtenet vanuit het oogpunt van duurzame energie een waardevolle investering kan zijn; dat het op dit ogenblik echter niet duidelijk is dat het voorgestelde tracé de meest optimale, planmatige invulling van het gebied garandeert;

Overwegende dat het voorgestelde tracé bij de bouw van de nieuwe oven op de geplande nieuwe locatie ook niet meer gebruikt zal worden;

Overwegende dat de uitbouw van het warmtenet zoals voorgesteld mogelijke toekomstige ontwikkelingen hypothekeert omdat het het onderzoek van een aantal lokalisatiealternatieven uitsluit; dat er nog geen duidelijkheid is over de nieuwe verbrandingsinstallatie; dat de nodige procedures nog doorlopen moeten worden; dat het bijgevolg voorbarig is om het nieuw aan te leggen warmtenet reeds te koppelen aan de bestaande installatie gezien de aanvrager vooropstelt om in 2022 operationeel te zijn met de nieuwe verbrandingsinstallatie; dat de koppeling van het nieuw warmtenet aan de bestaande verbrandingsinstallatie een zorgvuldige en correcte besluitvorming in de weg staat; dat door het loskoppelen van het nieuw warmtenet en de nieuwe verbrandingsinstallatie er geen garanties zijn op een duurzame ruimtelijke ordening, zoals vermeld in artikel 1.1.4. van de VCRO;

Overwegende dat het aangewezen is dat eerst de vergunning voor de nieuwe oven wordt aangevraagd vooraleer de hernieuwing en het warmtenet gekoppeld aan deze bestaande installatie wordt beoordeeld;

Overwegende dat gezien de aanleg van een warmtenet niet kan worden aanvaard er dan ook geen sprake is van een belangrijke investering en bijgevolg ook de vroegtijdige hernieuwing niet kan worden toegestaan;

Overwegende dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt kan gesteld worden dat, gelet op artikel 1.1.4. van de VCRO, het niet opportuun is om de aanleg van een nieuw warmtenet reeds te vergunnen;

Overwegende dat de aanleg van het warmtenet moet bekeken worden in functie van de nieuwe verbrandingsinstallatie; dat de ruimtelijke ordening immers gericht is op een duurzame ruimtelijke ordening waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden; dat hierbij rekening moet worden gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen; dat het nu reeds toestaan van het warmtenet een voorafname zou betekenen op de procedure tot oprichting van de nieuwe verbrandingsinstallatie;

Overwegende dat uit de aanvraag niet ondubbelzinnig blijkt dat het warmtenet in deze aanvraag louter gekoppeld is aan en rendabel is voor de hermachtiging van de bestaande verbrandingsinstallatie; dat deze immers slechts tot circa 2022 zal geëxploiteerd worden; dat in tegenstelling tot deze gegevens de aanvraag voor onbepaalde duur wordt gevraagd; dat het dossier duidelijk uitgaat van de herbouw van een verbrandingsinstallatie op dezelfde locatie; dat dit uitgangspunt een voorafname is aan de toekomstige herbouw van de verbrandingsinstallatie;

Overwegende dat er bedenkingen zijn bij het bedrag van de investering van het warmtenet versus de termijn van 4 jaar vooropgesteld in het dossier;

De commissie oordeelde dat de aanleg van het warmtenet haaks staat op de stedenbouwkundige wetgeving terzake en dat er een gezamenlijke beoordeling van de hervergunning, de aanleg van een warmtenet en de bouw van een nieuwe oven **noodzakelijk tezamen** moe(s)t beoordeeld worden

II. BEZWAREN & OPMERKINGEN

II.A. GESPLITSTE BEOORDELING VAN DE BETWISTE HERVERGUNNING VAN DE OUDE OVEN EN DE AANLEG VAN EEN NIEUW WARMTENET ENERZIJD EN DE BOUW VAN DE NIEUWE OVEN ANDERZIJD (“SAUCISSIONERING”)

Voorliggende aanvraag bestaat niet op zich, maar hangt samen met de voordien reeds ingediende aanvraag en verleende vergunning voor de verdere exploitatie van de bestaande oven en de aanleg van een nieuw warmtenet. Dit wordt ook uitdrukkelijk geëxpliciteerd, zowel in de hervergunningsaanvraag, de (betwiste) hervergunningsbeslissing en bijhorende adviezen als in voorliggende nieuwe (opnieuw betwiste) vergunningsaanvraag.

Beide aanvragen hadden tezamen moeten worden ingediend in één vergunning zodat ook een gezamenlijke beoordeling kon plaatsvinden zoals verplicht wordt voorgeschreven door artikel 18 OVD. Ze horen immers onlosmakelijk samen. Toch koos de vergunningsaanvrager er bewust voor om de aanvragen te splitsen.

Deze strategie van gesplitste aanvraag leidt de facto en de jure tot verschillende, vaak onontwarbare knelpunten en onzekerheden die een objectieve en zorgvuldige beslissing over het voorliggende aanvraagdossier quasi onmogelijk maken. Het is net om deze reden dat de nieuwe omgevingsvergunningsregelgeving een verplichte gezamenlijke indiening oplegt.

De reden voor deze splitsing die door ISVAG zelf wordt aangevoerd bij de vergunningsaanvraag voor de bouw van de nieuwe oven is naar eigen zeggen tweeledig: enerzijds omdat met de nieuwe oven een “nieuw concept” wordt beoogt en anderzijds omdat de afzonderlijke hervergunning “verwerkingszekerheid” creëert (project-Mer, pagina I.2).

De reden waarom ISVAG ervoor geopteerd heeft om twee afzonderlijke project-MER's te laten opstellen is tweeledig. Ten eerste is ISVAG ervan overtuigd met de nieuwe installatie een nieuw concept afvalenergiecentrale te kunnen neerzetten, met een blijvende focus op emissies en daarnaast een hogere energieperformantie.

Ten tweede is ISVAG van mening dat een procedurele koppeling tussen de hervergunning van de bestaande installatie en de bouw van een nieuwe installatie niet wenselijk is, gezien het belang van de verwerkingszekerheid van het huishoudelijk afval van haar inwoners. Door de scheiding in afzonderlijke procedures blijft de verderzetting van de huidige activiteiten met de bestaande installatie gegarandeerd onafhankelijk van het bekomen van de nodige vergunningen voor de nieuwe installatie. Nadat de nieuwe installatie (na een fase van ingebruikname) volledig operationeel is, zal de bestaande installatie worden afgebroken. Indien de vergunningsverlener dit aangewezen acht, kan hieromtrent een bepaling worden opgenomen in de vergunning van de bestaande installatie of de nieuwe installatie of beiden.

Specifiek wordt als reden naar voren geschoven dat de periode tussen het aflopen van de vorige vergunning en de bouw van een nieuwe oven in het licht van de verwerkingszekerheid dient overbrugd te worden, hetgeen evenwel geenszins motiveert waarom tegelijk een warmtenet zou moeten aangelegd worden wanneer de vergunning voor de bouw van de nieuwe oven nog geenszins vast staat en een koppeling aan deze oven uiteindelijk als doel wordt vooropgesteld.

Op zijn minst had de aanleg van een nieuw warmtenet dus samen met de vergunningsaanvraag voor de bouw van de nieuwe oven moeten aangevraagd worden en had dit niet als een voorafname op voorliggende vergunningsaanvraag mogen goedgekeurd worden.

Het warmtenet werd in de voorgaande aanvraag gekoppeld aan de hervergunning van de bestaande oven en beargumenteerd op basis van een vooropgestelde verduurzaming van de oude oven, hetgeen een onlosmakelijke samenhang zou tot stand brengen. Maar deze koppeling is **juist strijdig is met het "duurzaamheidsbeginsel"** zoals beschreven in artikel 7bis van de Grondwet, artikel 1.1.4 en artikel 4.3.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) en artikel 5.3.1 van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene beginselen inzake milieubeleid (DABM) aangezien onmogelijk kan besloten worden dat er sprake is van een duurzaam project wanneer de hervergunning slechts wordt voorzien voor een beperkte periode en de grote investeringen niet te verantwoorden zijn in dit opzicht. Dit laatste leidt trouwens onoverkomelijk tot de vaststelling dat vergunningsaanvrager de vergunning van het warmtenet als voorafname (en stok achter de deur?) ziet op de vergunning van de nieuwe oven, opnieuw flagrant in strijd met de beginselen van de omgevingsvergunningsregelgeving.

Bovendien kan onmogelijk de verduurzaming van de oude oven als standpunt hard gemaakt worden aangezien in het licht van duurzaamheid net de koppeling aan de nieuwe oven zou centraal moeten staan, zowel financieel als temporeel.

Verder werd deze (onrechtmatige) onlosmakelijke samenhang als reden gegeven voor een **vroegtijdige** hernieuwingsaanvraag. Het warmtenet zou volgens de initiatiefnemer een grote verandering en investering uitmaken die de vroegtijdige aanvraag verantwoordt. Zoals reeds hiervoor werd aangevoerd kan evenwel niet rechtmatig tot samenhang besloten worden waardoor ook de goedkeuring van een vroegtijdige in strijd is met artikel 70, §2, 2° OVD.

Zoals reeds aangegeven, moet men juist tot het omgekeerde standpunt komen: **het warmtenet hoort onlosmakelijk samen met voorliggende aanvraag**, hetgeen op zich opnieuw een schending van artikel 18 OVD uitmaakt.

Volledigheidshalve moet opgemerkt worden dat de vorige milieuvergunning, die zou aflopen op 18 november 2020, destijds werd aangevraagd specifiek voor een beperkte duur van 10 jaar om technologische vernieuwingen mogelijk te maken. **De vergunningsaanvraag voor een nieuwe oven en een nieuw warmtenet hadden daarom tezamen op vooruitziende wijze vroeger ingediend kunnen worden** zodat er niet eens een "noodzakelijke" overbruggingsperiode zou ontstaan zijn en een gezamenlijke beoordeling had kunnen plaatsvinden.

II.B. DE VERGUNNINGSAANVRAAG IS MANIFEST STRIIDIG MET DE MILIEUHYGIENEREGELGEVING

II.B.1 Gebrek aan een onderzoek van de huidige milieutoestand

Allereerst moet vastgesteld worden dat de minister slechts een wettige beslissing zal kunnen nemen inzake de toelaatbaarheid van voorliggende plannen indien zij over informatie beschikt betreffende de **weerslag van de voorgestelde activiteiten op het milieu** (en breder de leefomgeving en -kwaliteit) en alle daarbijhorende **redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven**. Deze informatie moet weergegeven en onderzocht worden in een milieueffectenrapportage conform het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categoriën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage (project-m.e.r.-besluit) en de Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (mer-richtlijn).

Artikel 4.3.7, §1, 6° DABM verwijst naar Bijlage IIbis bij het DABM waarin een beschrijving wordt gegeven van de te onderzoeken informatie (eigen aanduiding):

“Als een milieueffectrapport is vereist, stelt de initiatiefnemer een project-MER op en dient hij die in. De door de initiatiefnemer te verstrekken informatie bevat ten minste:

(...)

6° alle aanvullende informatie als vermeld in bijlage IIbis, die bij dit decreet is gevoegd, die van belang is voor de specifieke kenmerken van een bepaald project of projecttype en voor de milieuaspecten die daardoor kunnen worden beïnvloed.”

*“3° Een beschrijving van de relevante aspecten van **de huidige toestand van het milieu** (referentiescenario) en een schets van de mogelijke ontwikkeling daarvan als het project niet wordt uitgevoerd voor zover natuurlijke veranderingen van het referentiescenario redelijkerwijs kunnen worden beoordeeld op basis van de beschikbaarheid van milieuinformatie en wetenschappelijke kennis.”*

Het project-Mer moet aldus een beschrijving geven van de huidige toestand, een zogenaamde “baseline”. Het voorliggend project miskent overduidelijk twee aspecten met betrekking tot het verplichte onderzoek van deze *baseline*:

- 1) De slechte staat van de luchtkwaliteit in de omgeving rondom de ISVAG-site die onomstotelijk kwam vast te staan door de recente publicatie van de NO₂-kaarten door VMM-IRCEL;
- 2) De noodzaak aan bijkomend onderzoek naar de milieukwaliteit in de omgeving met lokale metingen gezien de gekende slechte milieutoestand.

II.B.1.1 Studie van VMM-IRCEL

Begin 2018 werd een nieuwe “hoge-resolutie kaart NO2” gepubliceerd op de website van IRCOL-CELINE, een samenwerking tussen de Vlaamse Milieu Maatschappij (VMM), Air Climat en Leefmilieu brussel (BIM) die een weergave van de NO2 concentraties in Vlaanderen beschrijft (zie hiervoor: www.ircline.be/nl/luchtkwaliteit/metingen/stikstofdi oxide/historiek/no2_anmean_rioifdm).

De gegevens op basis waarvan de meest recente kaart werd samengesteld dateren van 2016. Deze kaart maakte duidelijk dat voor veel gebieden in Vlaanderen, waaronder Antwerpen in het bijzonder, de luchtkwaliteit slechter is dan men verwachtte. Om deze reden kregen de resultaten ook veel mediabelangstelling.

In het project-Mer valt meteen op dat wat betreft NO2 ook een hoge-resolutie kaart van de VMM-IRCEL wordt gebruikt, **maar dat de gebruikte versie gegevens bevat die dateren van 2014 en dus allesbehalve als representatief kunnen worden beschouwd.**

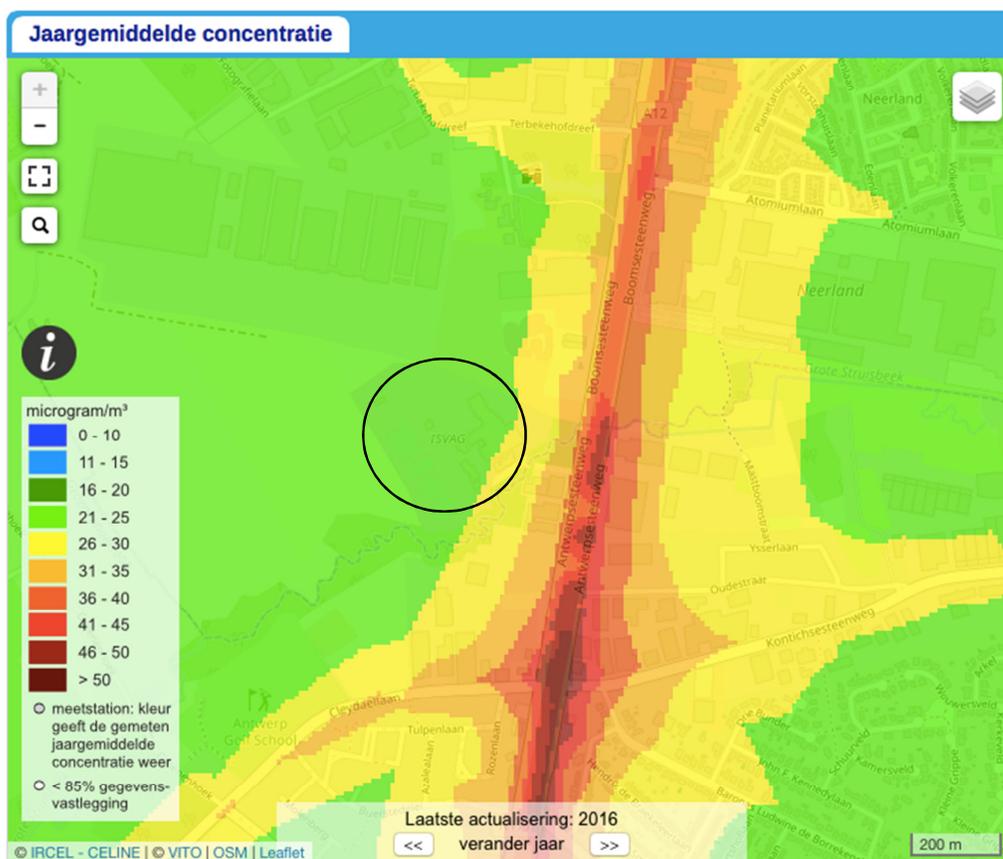
Daarboven blijkt duidelijk uit onderstaande gegevens dat op basis van de meest recente beschikbare gegevens van 2016 wel grote gele tot donkerrode gebieden gelegen zijn vlak naast de ISVAG-site. Meer nog: in vergelijking met 2014 en de evolutie die hier merkbaar is, mag zelfs redelijkerwijze aangenomen worden dat de huidige situatie nog slechter is dan in 2016!

Vergelijking hoge-resolutie kaarten NO2 VMM-IRCEL van het jaar 2014 en 2016



De gele en donkerrode zones kampen met **ernstige overschrijdingen van de grenswaarden**. Niet alleen werden deze gegevens niet meegenomen in de beselinae omdat in het project-Mer (opzettelijk?) niet de meest recente gegevens werden gebruikt, maar dit blijkt ook duidelijk uit de analyse in het project-Mer. Er werd op geen enkele manier een objectieve inschatting van de globale, geaccumuleerde milieu-impact onderzocht van de hypothese waarin de nieuwe oven op de huidige site zou gebouwd worden.

Voor de regio rond de ISVAG-site ziet de meest recente NO₂-kaart er als volgt uit (maximaal ingezoomd):



II.B.1.2 Gebrek aan lokale metingen

In samenhang met voorgaand argument, moet bovendien opgemerkt worden dat de gehanteerde techniek om de luchtkwaliteit te beoordelen gebruik maakt van niet-representatieve gegevens enerzijds en berekeningen die enkel gebaseerd zijn op gemodelleerde technieken.

Dat niet-representatieve gegevens worden gebruikt kan niet alleen afgeleid worden uit het feit dat ze **gedateerd** zijn (zoals hierboven reeds aangehaald), maar ook dat de gebruikte gegevens afkomstig zijn van het meetstation in Hoboken. Dit meetstation bevindt zich echter op 3,5 km van de site en **kan dus nauwelijks gezien worden als een representatief meetstation voor de problematiek in de onmiddellijke omgeving**. Bovendien wordt in het project-Mer bij de discipline lucht erkent dat er geen relevante meetposten in de buurt van de site gelegen zijn en er dus een gebrek is aan meetgegevens (project-Mer, pagina IX.3).

1.3.2 Actuele luchtkwaliteit in het studiegebied

De bestaande luchtkwaliteit (achtergrondkwaliteit) wordt beschreven aan de hand van:

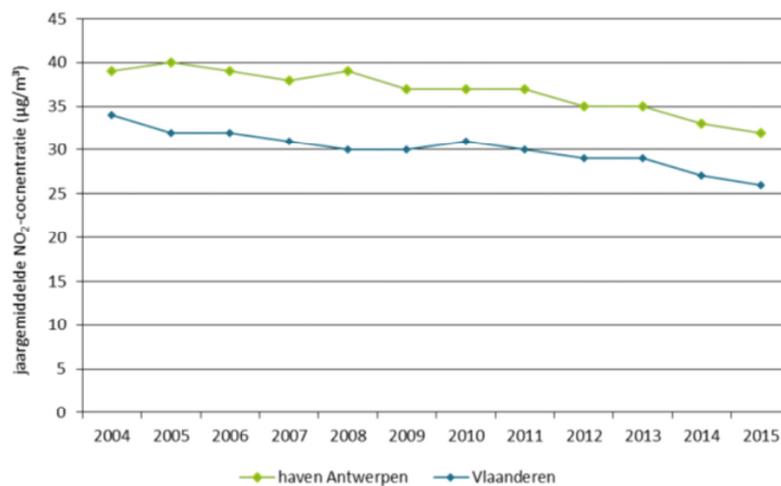
- bij gebrek aan meetgegevens (er zijn nauwelijks of geen relevante meetposten van VMM in de omgeving) wordt vnl. beroep gedaan op modelgegevens (VMM, RIO-IFDM-model, CAR-Vlaanderen, IFDM-traffic). Inzake NOx/NO₂ en PM kan ervan uitgegaan worden dat de impact van de actuele emissies van ISVAG, zowel de geleide via de schouw als de emissies van het vrachtverkeer, mee vervat zitten in deze modelberekeningen. De RIO-IFDM-modelgegevens hebben betrekking op 2014. De luchtkwaliteit 2015-2016-2017 wordt niet substantieel verschillend geacht van deze van 2014.
- bijkomend worden algemene literatuurgegevens inzake achtergrondwaarden in verschillende (stedelijke, voorstedelijke en landelijke) gebieden betrokken bij de beoordeling van de actuele impact voor die parameters waarvoor geen meet- of modelgegevens beschikbaar zijn.

Daarnaast wordt ook uitdrukkelijk uiteengezet dat louter en **alleen gemodelleerde berekeningen** worden gebruikt. Dit is onaanvaardbaar aangezien reeds is komen vast te staan dat de omgeving gekenmerkt wordt door een historisch passief inzake luchtverontreiniging. Hoewel een project-Mer uiteraard niet steeds tot concreet onderzoek op het terrein dient over te gaan, mag duidelijk zijn dat bijkomende metingen zich in voorligende constellatie wel degelijk opdringen en dat een dergelijk soepele houding contrasteert met de vaststellingen die eenvoudig kunnen worden gedaan aan de hand van de VMM-metingen.

Tenslotte wordt in het project-Mer de luchtkwaliteit voor de toekomst ook enorm geminimaliseerd en veralgemeend. De volgende beschrijving en bijhorende grafiek worden onder andere weergegeven (project-Mer, pagina 's IX.10-11):

*“Op relatief korte tot middellange termijn kan uitgegaan worden van een verbeterde luchtkwaliteit. Hierbij kan aangenomen worden dat de overschrijdingen van de NO₂-grenswaarden die zich in de onmiddellijke omgeving van zeer drukke wegen thans nog kunnen voordoen zullen verdwijnen.
(...)”*

Figuur IX.1.6.B Evolutie NO₂-jaargemiddelde in het Antwerpse havengebied en Vlaanderen (bron: VMM, 2016)



Zelfs al zou er aangenomen worden dat een kleine daling te verwachten is (hetgeen in tegenspraak is met bovenstaande vergelijking tussen de VMM-kaarten van 2014 en 2016), dan moet nog steeds vastgesteld worden dat de NO₂ waarden tegen 2015 zich gemiddeld tussen 25-30 µg/m³ zullen bevinden. Bovendien zeggen deze cijfers niets over de locatie-specifieke situatie.

Aldus komt opnieuw vast te staan dat de beoordeling in het project-Mer niet volstaat en de vigerende regelgeving terzake schendt. Er wordt een verkeerde baseline voorgesteld. Om deze reden alleen al kan de minister op basis van voorliggende milieueffectenrapportage gewoonweg geen wettige vergunningsbeslissing maken.

II.B.2 Strijdigheid met het “Uitvoeringsplan huishoudelijk afval en gelijkaardig bedrijfsafval”

Het uitvoeringsplan huishoudelijke afval en gelijkaardig bedrijfsafval (HAGBA) werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 16 september 2016 en gepubliceerd door de OVAM, in uitvoering van de Richtlijn 2008/89/EG van het Europese Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende afvalstoffen en tot intrekking van een aantal richtlijnen (Europese Kaderrichtlijn Afvalstoffen) en artikel 18 §12 van het decreet betreffende het duurzaam beheer van materiaalstromen en afvalstoffen (Materialendecreet). Met dit uitvoeringsplan werd het kader vastgelegd voor het afvalbeleid in Vlaanderen tot en met 2022.

Het uitvoeringsplan heeft specifiek tot doel een adequaat netwerk van installaties voor de verwijdering en inzameling van afval tot stand te brengen in het kader van bredere afvalreductie- en verwerkingsdoelstellingen. Deze maatregelen zijn bindend zoals voorgeschreven in artikel 18, §12 van het Materialendecreet en reeds erkend door de Vlaamse minister van Omgeving en reeds bevestigd door de minister.

De opportuniteit van de realisatie van voorliggend project moet bijgevolg strikt worden afgetoets aan de bepalingen en principes van het uitvoeringsplan HAGBA.

Punt 4 van het Uitvoeringsplan HAGBA definieert de algemene (reductie)doelstellingen als volgt:

4 Doelstellingen

Zoals vastgelegd beoogt het regeerakkoord 2014-2019 met dit uitvoeringsplan een verdere reductie van de hoeveelheid restafval van gezinnen en bedrijven, bestemd voor eindverwerking. In het kader van een duurzaam materialenbeleid is het belangrijk om materialen efficiënt te gebruiken en maximaal in de kringloop te houden om zo op termijn te evolueren naar een volledig circulaire economie. Materialen storten of verbranden gaat lijnrecht tegen die doelstelling in: het materiaal wordt vernietigd en/of definitief uit de kringloop verwijderd. Daarom is het zinvol de hoeveelheid restafval zoveel mogelijk in te perken. Vlaanderen formuleert een doelstelling enerzijds voor het huishoudelijk restafval en anderzijds voor het gelijkaardig bedrijfsrestafval.

Wat afvalverbranding (als deel van afvalverwerking) betreft, bepaalt punt 9.2.1:

9.2.1 Aanbod aan brandbaar afval en verwachte ontwikkelingen

Het Vlaamse regeerakkoord vermeldt: “We stemmen de afvalverbrandingscapaciteit af op de nog resterende restafvalproductie. De OVAM zorgt voor een overkoepelende regie op Vlaams niveau.”

Om dat te realiseren legt dit uitvoeringsplan een duidelijke **capaciteitsgrens** vast voor afvalverbranding. Die **ligt op het niveau van het reële aanbod aan afval**. De limiet mag niet overschreden worden.

De centrale doelstelling van het uitvoeringsplan is aldus heel helder: minder afval produceren. Als er minder afval wordt geproduceerd, zal er ook minder afval moeten worden verbrand. Om die reden vertrekt het plan ook van een structurele jaarlijkse afname van de afvalverbrandingscapaciteit. Het uitgangspunt van het plan is dat er een evenwicht moet worden gerealiseerd tussen het relevant aanbod brandbaar afval en de verwerkingscapaciteit, beide op Vlaams niveau. Als gevolg hiervan zullen de installaties minder afval

verwerken, zal het aantal installaties dalen of zal bij vervanging door nieuwe installaties de totale capaciteit dalen. Ook het plan-Mer dat aan het uitvoeringsplan vooraf ging, vertrok vanuit een verdere reductie van de te verwerken hoeveelheid restafval.

In weerwil van wat in voorliggende documenten van het vergunningsdossier wordt gesteld, moet worden besloten dat de aanvraag **op meerdere vlakken strijdig is met de dwingende doelstellingen van het bindende uitvoeringsplan HAGBA.**

II.B.2.1 Strijdigheid met de capaciteitsvereisten

In het regeerakkoord 2014-2019 werd aan OVAM het toezicht opgedragen om de verbrandingscapaciteit in overeenstemming te brengen met de resterende hoeveelheid afval. In dit kader heeft OVAM de taak jaarlijks een capaciteitsgrens te bepalen en te publiceren dat als basis dient voor het gewenste evenwicht. Voor ISVAG specifiek werd in het meest recente rapport (2016) de capaciteitsgrens vastgelegd op 159.000 ton, hetgeen voorlopig de vergunde capaciteit is (hernieuwd met de hervergunningsbeslissing van 28 mei 2018).

Rapport OVAM "tarieven en capaciteiten voor sorteren en verbranden – actualisatie tot 2016"

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de afvalverbrandingscapaciteit zoals bepaald onder 9.2.2 in het uitvoeringsplan huishoudelijk afval en gelijkaardig bedrijfsafval 2016-2022.

		(kton) (2016)
Huisvuilverbrandingsinstallaties	IMOG	85,00
	IVBO	207,5
	IVOO	78,00
	MIROM	69,00
	VEOLIA ³	0 (35,00)
	IVAGO	101,50
	IVM	105,00
	ISVAG	159,00
	BIONERGA	91,00
	INDAVER	384,00
Specifieke verbrandingsinstallaties voor bedrijfsafval	SLECO	316,00
	BIOSTOOM	180,00
	STORA ENSO (WBO2)	100,00
Vergunde, maar nog niet operationele capaciteit	Netto bijkomende capaciteit van nieuwe installatie van Bionerga in Beringen (200 kton)	110,00
Optimalisatie bestaande verwerkingscapaciteit	Niet bekend	xx
Totaal (31 december 2016)		1 986

Tabel 17: Verbrandingscapaciteit in Vlaanderen. Situatie 2016.

Momenteel kent Vlaanderen ongeveer een evenwicht tussen beschikbaar aanbod en beschikbare capaciteit. In het licht van de bijkomende reductiedoelstellingen wordt daarom in het uitvoeringsplan hetvolgende gesteld (uitvoeringsplan HAGBA, punt 9.2.3):

Nieuwe vergunning?

Momenteel kent Vlaanderen ongeveer een evenwicht tussen beschikbaar aanbod en beschikbare capaciteit. Vlaanderen stelt zich als doel de hoeveelheid restafval in de planperiode verder te laten afnemen.

Een vergunning voor nieuwe capaciteit of een uitbreiding van bestaande is daarom alleen mogelijk als binnen Vlaanderen een deel van de beschikbare capaciteit wordt afgebouwd. Het beschikbare aanbod aan brandbaar afval moet structureel en betekenisvol hoger liggen dan de beschikbare capaciteit. Dit wordt ingeschat door het gemiddelde van het beschikbare aanbod aan brandbaar afval van de laatste drie jaar (x , $x-1$ en $x-2$) te vergelijken de beschikbare capaciteit na afbouw.

Een nieuwe vergunning kan afgeleverd worden, weliswaar beperkt tot die hoeveelheid die ervoor zorgt dat de beschikbare capaciteit na realisatie niet fundamenteel hoger wordt dan het beschikbare aanbod aan brandbaar afval van de laatste drie jaar.

Elk jaar geeft de publicatie 'Tarieven en capaciteiten' aan of het beschikbare aanbod fundamenteel hoger ligt dan de beschikbare capaciteit. Die informatie verschijnt op de website van de OVAM.

Elke overheid die vergunningen verleent, moet een vergunningsaanvraag voor nieuwe capaciteit of uitbreiding van de bestaande capaciteit aftoetsen aan de bovenstaande principes, via de informatie beschikbaar in de publicatie 'Tarieven en capaciteiten'.

Een nieuwe vergunning is dus **uitdrukkelijk enkel toegestaan voor een beperktere capaciteit**. Dit is *in casu* absoluut niet het geval. Integendeel, er wordt voorzien in de verhoging van de capaciteit en dit voor de "komende 3 tot 4 decennia" van 159.000 ton tot 190.000 ton per jaar (stuk 2, pagina 1.5). De aanvraag moet dus alleen al om die reden eenvoudigweg geweigerd worden.

De aannahme dat deze grotere verbrandingscapaciteit zou nodig zijn tegen 2040 is **op elke manier manifest in strijd met het uitvoeringsplan**. In het voorliggend vergunningsdossier wordt de reductieverplichting erkend maar niet als ontwikkbaar uitgenagspunt genoemn. Dergelijk redenering strijdt zowel met de letter als met de geest van het uitvoeringsplan. De doelstellingen en maatregelen zijn immers niet vrijblijvend, maar door het Materialendecreet expliciet en eenduidig bindend verklaard.

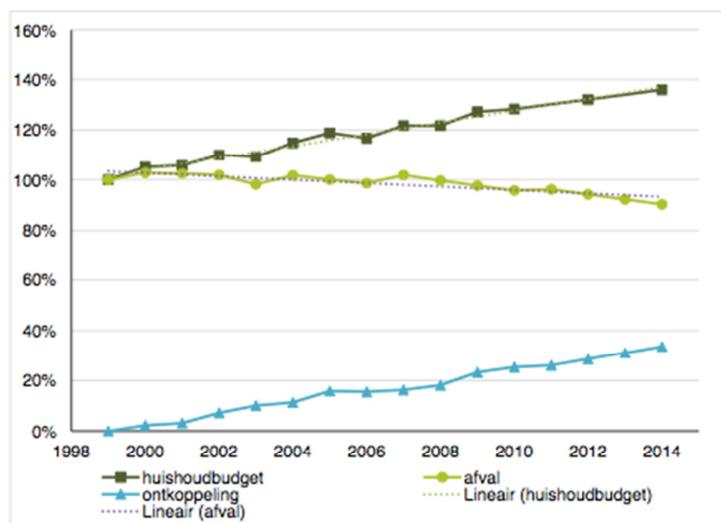
II.B.2.2 Strijdigheid met de afvalreductiedoelstellingen

Daarnaast werden bij het opstellen van het uitvoeringsplan HAGBA per gemeente reductiedoelstellingen bepaald (zie bijlage 4 bij het uitvoeringsplan HAGBA). De bedoeling hiervan is dat de totale jaarlijkse hoeveelheid huishoudelijk afval wordt begrensd op het huidige niveau en dat dus geen stijging meer mogelijk is **onafhankelijk van de verwachte bevolkingsgroei**. Globaal wordt een reductie vooropgesteld van 10 procent tegen 2020, ook onafhankelijk van de bevolkingsaangroei, waaraan het evenwicht zal moeten aangepast worden.

Er wordt bovendien al een daling van de hoeveelheid afval vastgesteld en verwacht wordt dat deze daling zich ook zal blijven verder zetten. Door de verankering van bovenstaande principes in het uitvoeringsplan wordt die daling des te zeer verzekerd.

Uitvoeringsplan HAGBA, pagina 23:

Vlaanderen streeft met dit uitvoeringsplan naar een verdere **ontkoppeling van de afvalproductie en het consumptieniveau**; de evolutie van de consumptieve bestedingen van huishoudens moet losgekoppeld worden van de totale hoeveelheid huishoudelijke en vergelijkbare bedrijfsafvalstoffen. Momenteel is er een absolute ontkoppeling tussen de bestedingen en de afvalproductie. In de toekomst mikt Vlaanderen op een ontkoppeling die zich verder doorzet ten opzichte van 2012.



Figuur 2: Evolutie van de ontkoppeling tussen afvalproductie en consumptieve bestedingen van huishoudens

Daarnaast streeft Vlaanderen ernaar om de totale jaarlijkse hoeveelheid huishoudelijk afval (restafval en selectieve stromen) te bevroeren op het huidige niveau, ondanks de verwachte bevolkingsgroei. Om de doelstelling voldoende robuust te maken en sterke jaarlijkse schommelingen uit te sluiten, wordt een gemiddelde gemaakt van de totale afvalberg voor drie opeenvolgende jaren (2012, 2013 en 2014). Volgens de nieuwe berekeningswijze (huishoudelijk en vergelijkbaar bedrijfsafval) produceerde Vlaanderen in deze drie jaren gemiddeld 522 kg huishoudelijk afval per inwoner.

Uitvoeringsplan HAGBA, pagina 88:

9.2.3 Balans beschikbaar aanbod en beschikbare capaciteit

Op basis van de bovenstaande berekening was er in Vlaanderen in 2014 een beschikbaar aanbod van **2 067,42 kton** (1 970,81 kton + 96,61 kton) brandbaar afval, rekening houdend met het gestorte en het uitgevoerde afval onder het aanbod. De relevante vergunde verwerkingscapaciteit bedroeg in datzelfde jaar **2 021 kton**.

De jongste jaren daalt de beschikbare hoeveelheid afval. Bij een *business as usual*-scenario (BAU) zet die trend zich in de toekomst verder. Bovendien leiden bijkomende acties om recycleerbaar afval in de verwerkingsketen te houden wellicht tot een daling van de beschikbare hoeveelheid brandbaar afval. Indien tegen 2022 de doelstelling gehaald wordt, zal de hoeveelheid brandbaar afval met minstens 10 procent dalen.

Uitvoeringsplan HAGBA, pagina 20:

4.1.2 Doelstelling voor het huishoudelijk restafval en vergelijkbaar bedrijfsrestafval

Voor de concrete berekening van de doelstellingen voor elke cluster, verwijzen we naar **bijlage 4**.

Doelstelling per gemeente

Elke gemeente mag in 2022 maximaal de hoeveelheid restafval produceren die is toegekend aan de cluster waaronder de gemeente valt, zoals vermeld in tabel 1.

Gemeenten die bij het begin of tijdens de planperiode de doelstelling voor hun cluster bereikt hebben, behouden of verbeteren hun resultaten tijdens de planperiode.

Uitvoeringsplan HAGBA, tabel pagina 21:

— Regionale steden (V14)	151 kg/inw
— Grote en regionale steden (V15)	197 kg/inw

Aangezien volgens het uitvoeringsplan HAGBA de afvalverwerkingscapaciteit moet afgestemd worden op het afvalaanbod, zal de verwerkingscapaciteit tijdens de planperiode dus verhoudingsgewijs moeten afnemen. Dat met deze afname kosten voor sanering, afschrijving van schulden en een verlies aan tewerkstelling zal gepaard gaan, wordt eveneens erkend in het uitvoeringsplan. Het OVAM zal hiervoor een instrument ontwikkelen om de vooropgestelde afbouw te ondersteunen. Andermaal wordt duidelijk dat daadwerkelijk **in elk scenario een afbouw zal gerealiseerd moeten worden**.

Dat men moet blijven voorzien in een even grote verwerkingscapaciteit om te voldoen aan de “maatschappelijke noden” van de Antwerpse regio, brengt dan ook geen zoden aan de dijk aangezien hoe dan ook moet gestreefd worden naar een daling van de afvalproductie. Om het evenwicht te bekomen tussen aanbod en verwerkingscapaciteit zoals beschreven in punt 9.2.3 van het uitvoeringsplan, **zal de verwerkingscapaciteit daarmee overmijdbaar moeten dalen**. Op deze manier zijn de verwerkingscapaciteit enerzijds en de afvalproductie steeds met elkaar verbonden.

Hierbij is het trouwens ontluisterend dat Antwerpen in vergelijking met andere steden en gemeenten zeer veel afval produceert. In die zin is er dus nog bijzonder veel ruimte om de Antwerpse restafvalproductie te verminderen.

Hoewel de vergunningsaanvraag aldus klaarblijkelijk flagrant in strijd is met het uitvoeringsplan HAGBA, erkent ISVAG het uitvoeringsplan en haar doelstellingen weldegelijk in haar aanvraag en bijhorend project-Mer en stelt zelfs de doelstellingen in haar project te integreren (*quod non*). Hierbij wordt gesteund op secundaire doelstellingen zoals zelfvoorziening en het nabijheid.

Wat betreft de beginselen van zelfvoorziening en nabijheid moet opgemerkt worden dat reeds in studies werd nagegaan dat deze principes niet steeds tot de meest efficiënte of duurzame oplossing leiden. Dit hangt steeds af van de performantie van de ovens en de transportkosten. De studie van het onafhankelijk Nederlands

milieuonderzoeks – en adviesbureau CE DELFT (oktober 2010, “Beter een AVI met een hoog rendement dan één dichtbij – Hoeveel transport is nuttig voor een hoger energierendement”) licht dit bijvoorbeeld toe.¹

Verder in dit bezwaarschrift zal nog aangetoond worden dat het nabijheid en zelfvoorzienendheid geen verantwoording kunnen bieden voor het geplande project.

II.B.2.3 Strijdigheid met de mobiliteits- en bereikbaarheidsvereisten

Voorliggende aanvraag kadert duidelijk binnen het lange termijn-opzet van ISVAG om – koste wat kost – afvalverbranding op de bestaande locatie te bestendigen. Niet alleen rijzen er in het kader van het uitvoeringsplan HAGBA problemen wat betreft de verbrandingscapaciteit en de afstemming van deze capaciteit op de afvalreductiedoelstellingen, ook moet opnieuw een flagrante schending vastgesteld worden van de doelstellingen op vlak van mobiliteit.

Er wordt immers uitdrukkelijk bepaald (uitvoeringsplan HAGBA, punt 9.2.5.3):

9.2.5.3 Mobiliteit

Een grote verwerkingscapaciteit op één locatie kan tot verkeershinder leiden, vooral op verkeersassen waar al congestie bestaat. Daarom moet het mobiliteitsaspect en de ecologische voetafdruk van een nieuwe locatie worden meegenomen en moeten er garanties zijn dat het mobiliteitsvraagstuk (bijv. door aanvoer op verkeersluwe uren) reëel kan worden opgelost. Nieuwe verwerkingsinstallaties op een nieuwe site kunnen alleen worden vergund als de installatie ook bereikbaar is via alternatieve vervoersmodi (spoor of water) en er garanties zijn dat die modi ook daadwerkelijk zullen worden gebruikt.

Het mobiliteitsaspect verbonden aan de locatie voor de bouw van een nieuwe oven moet dus steeds in de vergunningsprocedure worden meegenomen. Daarenboven wordt expliciet gesteld dat dit des te meer geldt op die locaties **waar al congestie bestaat**. Dit wordt volledig genegeerd door de vergunningsaanvrager juist omdat de ISVAG-site gesitueerd is langs één van de bekendste “black spots” van Vlaanderen: de A12/N177, as Antwerpen-Brussel. Structurele files en (dodelijke) ongevallen teisteren dagelijks deze route waardoor eveneens een zware hypotheek wordt gelegd om de omringende wegen en de leefbaarheid in nabijgelegen woongebieden.

Om deze reden stelt het uitvoeringsplan verplicht **dat de toegankelijkheid van een nieuwe afvalverbrandingsinstallatie moet verzekerd worden via alternatieve vervoersmodi, nl. via spoor- en/of waterwegen**. Dat deze alternatieven op huidige locatie van de ISVAG-oven niet bestaan is duidelijk. Er dringt zich dus onomstotelijk een herlocalisering op. Hierop zal eveneens later nog ingegaan worden wanneer de bezwaren wat betreft de schending van de milieueffectenrapportageregeling en het alternatievenonderzoek worden uiteen gezet.

1

<https://www.ce.nl/publicatie/beter-één-avi-met-een-hoog-rendement-dan-één-dichtbij%3cbr%3ehoeveel-transport-van-afval-is-nuttig-voor-een-hoger-energie-rendement/1096> (geconsulteerd op 13 november 2018).

De nieuwe afvalverbrandingsoven van de Limburgse intercommunale afvalbeheerder BIONERGA leeft deze voorschriften bijvoorbeeld wel na: de oven is gelegen nabij en binnenvaartkanaal en is gelegen in industriegebied.

Bovendien kan opnieuw gewezen worden op het feit dat het zelfvoorzienings- en nabijheidsprincipe niet steeds soelaas kunnen beiden aangezien een verder gelegen locatie duurzamer kan zijn zoals beschreven in de studie van CE DELFT (zie hierboven). Zo zal een performantere oven minder uitstoten dan het transport naar deze oven, zo zal de capaciteit samen kunnen gebracht worden en geleidelijk aan dalen en zo zal een beter gelegen locatie minder overlast veroorzaken.

Nabijheid kan dus geen argument vormen om de verplichte doelstelling van het uitvoeringsplan HAGBA niet na te leven. **Toch miskent voorliggende vergunningsaanvraag flagrant deze doelstelling door opnieuw huidige locatie te willen bestendigen, ondanks het feit dat geen alternatieve vervoersmodi aanwezig zijn en reeds bijzonder grote verkeersproblemen vlak naast de site zich op dagelijkse basis voordoen.**

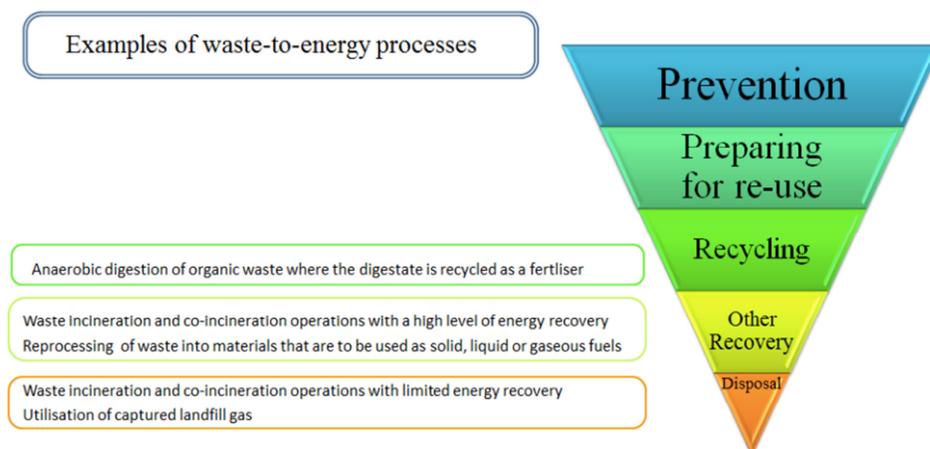
II.B.2.4 Strijdigheid met de EU Afvalrichtlijn en EU-afvalbeleidsdoelstellingen

Gezien het uitvoeringsplan HAGBA tevens uitvoering geeft aan het Europese afvalbeleid, moet ook een strijdigheid met deze regelgeving vastgesteld worden.

De Europese Commissie bepaalde immers reeds in 2015 dat de lidstaten maximaal moeten inzetten op processen die, in vergelijking met afvalverbranding als één van de laatste fasen in de verwerkings/recyclageketen, minder vervuילend zijn en ingesteld zijn op recyclage (Actieplan EU COM (2015) 614 final van 2 december 2015, "Closing the loop – An EU action plan for the circular economy"). De keuze om in te zetten op energiewinning via een afvalverbrandingsoven (warmtenet) heeft dus allesbehalve de voorkeur van de EU. Er zou bijvoorbeeld eerder moeten geopteerd worden voor afvalverwerking via een biogascentrale.

Daarnaast verduidelijkte de Commissie bovenvermeld actieplan van 2015 verder in een latere publicatie waarbij ze de lidstaten duidt op de milieuprioriteiten die spelen in de afvalverwerkingsketen aan de hand van een "afvalhiërarchie" (Communicatie EU COM (2017) 42 final van 26 januari 2017, "The role of waste-to-energy in the circular economy"). In deze hiërarchie worden verschillende manieren om energie te creëren uit afval geordend volgens de impact ervan op de omgeving. Afvalverbranding, ook als deze energie opwekt, staat **onderaan en is aldus de minst aangewezen optie.**

Afbeelding uit EU COM (2017) 42 final van 26 januari 2017, "The role of waste-to-energy in the circular economy, pagina 4:



Aan de lidstaten wordt gevraagd om hun subsidies voor afvalverbranding terug te schroeven, belastingen op verbranding te verhogen of in te voeren, meer in te zetten op processen die hoger in de afvalhiërarchie aangeschreven staan, **de bouw van nieuwe ovens niet meer te vergunnen en oude (of minder efficiënte) ovens te ontmantelen** (EU COM, pagina's 7-8).

Desondanks blijft ISVAG bij haar standpunt om, duidelijk strijdig met het Europees beleid, afval op de huidige locatie te willen blijven verbranden en zelfs nog uit te breiden! Het is aan de minister om de voornoemde dwingende bepalingen en richtlijnen wél te respecteren en aldus de vergunningsaanvraag van ISVAG voor de bouw van een nieuwe afvalverbrandingsoven op dezelfde locatie, voor onbepaalde duur en met een grotere capaciteit te weigeren.

II.B.3. Gebrek aan een adequaat alternatievenonderzoek

Naast een beoordeling en onderzoek van de huidige milieutoestand, bepaalt artikel 4.3.7, §1, 4° DABM dat ook **een alternatievenonderzoek moet uitgevoerd worden** (eigen aanduiding):

“Als een milieueffectrapport is vereist, stelt de initiatiefnemer een project-MER op en dient hij die in. De door de initiatiefnemer te verstrekken informatie bevat ten minste:

(...)

*4° een beschrijving van de **redelijke alternatieven** die de initiatiefnemer heeft onderzocht en die relevant zijn voor het project, en de specifieke kenmerken ervan, **met opgave van de belangrijkste motieven** voor de gekozen optie, in het licht van de milieueffecten van het project (...)”*

Het DABM bepaalt dus uitdrukkelijk en prominent dat alle “redelijke alternatieven” moeten worden meegenomen in het project-Mer. Dit alternatievenonderzoek is daarom reeds stelselmatig aan bod gekomen in de heersende rechtsleer ((J. ROGGEN, “Plan-MER vereist volwaardige vergelijking van plan en redelijke

alternatieven”, TROS 2014 (juli-september), 67-71; H. SCHOUKENS, “Alternatievenafweging: walk and don’t look back...tenzij de RvS je pad kruist!”, *TOO* 2014, 140-142).

De vereiste studie moet een beschrijving van de “redelijke” alternatieven weergeven. Dit houdt onder meer in dat ze “evenredig” moeten zijn, in verhouding met de te verwachten milieueffecten. Dit criterium **mag evenwel niet tot een minimum beperkt worden**. Integendeel, de alternatieven moeten ten aanzien van het gekozen project aan **een volwaardige beoordeling en vergelijking** onderworpen worden. **Een loutere screening is onvoldoende** (RvS 12 november 2013, nr. 225.449, Decorte).

De verplichting om alle “redelijke alternatieven” mee te onderzoeken in een project-Mer staat uiteraard niet op zich. Deze verplichting moet worden bekeken in het licht van de doelstelling van milieueffectenrapportage, zoals vermeld in artikel 4.1.4, §1 DABM dat stelt dat:

“Milieueffectenrapportage beoogt, in de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken (...) aan het milieubelang en (...) de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen”.

Ook in §2 wordt het belang onderstreept van een:

“(...) systematische en wetenschappelijk verantwoorde analyse en evaluatie van de te verwachten (...) gevolgen voor mens en milieu, van een voorgenomen actie en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven voor die actie en onderdelen ervan”.

Het alternatievenonderzoek mag daarbij niet worden herleid tot een speculatief “trechteren” in functie van een beleidsmatig *a priori* vooropgesteld voorkeursalternatief, zijnde de bestaande situatie. Toch vernauwt voorliggend project-Mer zich expliciet in de functie van huidige locatie hoewel het de vergunningsaanvraag de bouw van een nieuwe oven tot doel heeft en er aldus een nieuwe beoordeling van alle facetten dient te gebeuren. Het is belangrijk om in samenhang hiermee te verwijzen naar het uitvoeringsplan HAGBA dat uitdrukkelijk het verplicht maakte dat nieuwe ovens bereikbaar zijn via alternatieve vervoersmodi.

Op basis van voormelde regelgeving moeten ernstige kanttekeningen worden gemaakt bij de doorlopen proejct-Mer-procedure van voorligend vergunningsdossier, waarvan de inhoudelijke en vormelijke regels duidelijk werd vastgelegd door Europa, maar waarbij blijkbaar – gelet op de resultaten van de gebruikte studies – de uitkomst reeds bij voorbaat vast lag.

De gebruikte onderzoeken voldoen niet aan de basisvereisten inzake milieueffectenrapportage zoals vastgelegd met artikel 4.1.4 DABM. In weerwil met deze bepaling zijn de onderzoeken waarnaar wordt verwezen niet opgesteld conform de mer-methodologie. Ook zal hieronder aangetoond worden dat de inhoudelijke kwaliteit van deze onderzoeken te wensen overlaat. Dit doet evenwel niets af aan de principiële wettigheidskritiek die hier reeds verduidelijkt wordt.

Op drie vlakken wordt een schending van de doelstellingen van de milieueffectenrapportage vastgesteld:

- 1) De gebruikte studies zijn niet actueel genoeg waardoor ze niet voldoen aan de kwaliteitsvereisten en inspraakmodaliteiten zoals voorzien door de regelgeving;

- 2) Er gebeurde geen reële alternatievenafweging zowel voor wat betreft de alternatieve locaties voor de bouw van de nieuwe oven en de aanleg van een warmtenet als wat betreft de technologische alternatieven;
- 3) Het project-Mer oordeelt meermaals dat slechts een beperkt negatieve impact bestaat op de luchtkwaliteit, hoewel ook duidelijk uit hetzelfde project-Mer blijkt dat de emissies in bepaalde gebieden wel significant zijn.

II.B.3.1 De gebruikte studies zijn niet actueel genoeg

Reeds vooraan in het project-Mer wordt een opsomming gegeven van de uitgevoerde studies die het project-Mer voorafgingen. Zo wordt verwezen naar het project-Mer dat werd opgemaakt bij de hervergunningsaanvraag in 2010 en enkele studies die sindsdien werden uitgevoerd. De volgende samenvattende opsomming kan gemaakt worden (project-Mer, pagina's I.3 en VIII.1):

- THV ECOBEL (2010): locatiestudie;
- S. ROTTER (2012): technische evaluatie van de ISVAG installatie;
- SENEKA (2013): tussentijds evaluatierapport;
- RAMBOLL (2015): voorstudie nieuwe afvalenergiecentrale;
- P. QUICKER (2015): studie alternatieve verwerkingstechnieken;
- TRANSPORT & MOBILITY LEUVEN (2016): bijkomend locatie- en mobiliteitsonderzoek;
- DELOITTE (2013 en 2016): toekomststudie en actualisatie van deze studie;
- S. LENAERTS (2016): impactstudie ISVAG-emissies op de omgeving;

Er werd door Deloitte geconcludeerd dat deze conclusies van THV Ecobel, voor de bovenvermelde alternatieve locaties, behouden kon blijven, gezien het kader dat aan de basis lag van het onderzoek van THV Ecobel niet gewijzigd is in de periode 2010-2015. Verder is de site van Petroleum Zuid intussen ingenomen voor de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein, het project Blue Gate Antwerp.

Wat de studie van DELOITTE van 2016 betreft, moet evenwel opgemerkt worden dat dit een **loutere een herneming van de studie van THV ECOBEL betreft, uitgevoerd in 2010. Er wordt geenszins een breder onderzoek gevoerd.** De toenmalig bestudeerde locaties worden louter opnieuw herbekeken en vanuit dezelfde permissies. De enige verklaring die aan de bevestiging van de ondertussen acht jaar oude studie wordt gegeven is de volgende (project-Mer, pagina VIII.5):

Toch wordt in deze alinea alleen al reeds erkend dat de destijds in overweging genomen locatiealternatieven intussen niet meer in beschouwing kunnen worden genomen omdat ze bijvoorbeeld reeds werden ingenomen door andere projecten. Kortom: **het kader is intussen wel gewijzigd, er is immers (meer dan) 5 jaar verstreken.**

Ook wat de studie van TRANSPORT & MOBILITY LEUVEN betreft, werden louter de locaties van in voorgaande studies opnieuw "geëvalueerd" (project-Mer, pagina VIII.8). In die zin kan dan ook geen sprake zijn van een echte recente studie.

In de studie⁵⁶ van Transport & Mobility Leuven werden opnieuw en onafhankelijk mogelijke geschikte locaties die reeds werden onderzocht in de voorgaande studies, opnieuw geëvalueerd.

Ook werd genoeg genomen met een antwoord van de haven van Antwerpen van 2014, inmiddels al ruim 4 jaar geleden.

Met betrekking tot de uitvoeringsalternatieven wordt opnieuw gesteund op de toekomststudie die dateert van 2010. Daarnaast wordt ook verwezen naar de studie van P. QUICKER over alternatieven van in 2015. Hoewel rekening lijkt gehouden te worden met opmerkingen die werden gegeven over andere mogelijke toepassingen na de kennisgeving van het project-Mer, werd hierop een antwoord geformuleerd dat zich opnieuw baseert op deze gedateerde studies. ISVAG geeft aan nieuwe ontwikkeling van technieken op te volgen, toch moet hier een sceptische houding tegenover gesteld worden aangezien bij de hervergunning in 2010 dergelijke vernieuwing reeds werd vooropgesteld maar **tot op heden nooit werd waargemaakt...**

II.B.3.2 Geen reële alternatievenafweging

a) Onvoldoende afweging van alternatieve locaties

Hierboven werd reeds argumenteerd dat de zogenaamde “trechtering”-techniek, waarbij alternatievenstudies voorafgaand aan een milieueffectenrapportage worden uitgevoerd, niet aanvaard is. Nochtans moet worden vastgesteld dat in het kader van voorliggende vergunningsaanvraag hiervan (opnieuw) toepassing werd gemaakt. Het locatiealternatievenonderzoek wordt gebaseerd op voorgaande studies die in het licht van deze aanvraag werden “gereëvalueerd”. Deze kritiek werd reeds onder voorgaand puntje behandeld.

Het gevolg van het gebruik van oude studies en de loutere herevaluatie hiervan, is dat steeds vanuit dezelfde premisse wordt vertrokken. Wat het locatieonderzoek betreft, worden dus geen nieuwe locaties onderzocht, maar worden enkel de locaties die rond 2010 en 2014 werden aangeduid nogmaals overlopen. **Het mag duidelijk zijn dat over een termijn van ruim 8 jaar weldegelijk ruimtelijke veranderingen plaatsvinden.**

Dat het onderzoek als actueel wordt voorgesteld, komt niet overeen met de werkelijkheid (project-Mer, pagina VIII.1). De studie van THV ECOBEL dateert van 2010, de locaties die door het POM Antwerpen naar voren werden geschoven betreffen locaties die in 2014 beschikbaar waren en het advies van het Gemeentelijk Havenbedrijf dateert eveneens van 2014.

Het uitgevoerde locatieonderzoek i.k.v. de toekomststudie van Deloitte⁵³ omvatte drie onderdelen:

- het herbekijken van de locaties geïdentificeerd in de eerste toekomststudie door TV Ecobel;
- het onderzoeken van eventuele bijkomende locaties geïdentificeerd door de POM Antwerpen;
- het onderzoeken van eventuele bijkomende locaties geïdentificeerd door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

In onderstaande paragrafen worden de locaties en de conclusies van de evaluaties van deze locaties, zoals opgenomen in het rapport van Deloitte (2016), samengevat.

De studie van THV ECOBEL zou samengevat de volgende locaties onderzocht hebben in 2010:

- Indaver Doel;

- Antwerpen Haven – Hooge Maey;
- Brecht – IGEAN Noord;
- Zuid-Antwerpen – Petroleum Zuid (Blue Gate Antwerp);
- Schelle – Terrein Interescout en heiksem – terrein Umicore;
- Houthalen-Helchteren (Bionerga);
- Oostende (Electrawinds);
- Rotterdam;
- Roosendaal.

Het POM Antwerpen schoof de volgende locaties naar voren in 2014:

- Arendonk – Hoge Mauw;
- Balen – Wezel Driehoek;
- Beerse – Lilse Dijk;
- Heist-Op-Den-Berg – Heitse Hoek;
- Herentals – Wolfstee;
- Laakdal – Langevoort;
- Turnhout – Veedijk;
- Bornem (naast HDL SC – ter hoogte van de Rupel);
- Bornem – Colomalaan;
- Sint-Katelijne-Waver – Veiligingszone;
- Wilrijk – Fotografielaan;
- Rumst – Catenberg.

De conclusie die werd getrokken uit een evaluatie van de locaties aangeduid door het POM Antwerpen, is voornamelijk gebaseerd op het feit dat het grootste deel van de locaties gelegen is in het gebied van een andere intercommunale. Het is evident dat aan deze beoordeling kan tegengeworpen worden dat de criteria op basis waarvan de locaties werden uitgesloten niet pertinent zijn en dat geen aftoetsing van de huidige site zelf gebeurde. Een eerste criterium vat het “Vlaamse beleid” bijvoorbeeld samen als het voldoen aan het criterium van zelfvoorziening en moeten de locaties voldoen aan het “nabijheidsprincipe”. **Niet alleen is dit veel te beperkend, bovendien bestaan er zelfs argumenten tegen het gebruik van het zelfvoorzienings- en het nabijheidsprincipe** uit duurzaamheidsperspectief.

Daarenboven wordt er geen rekening gehouden met het uitvoeringsplan HAGBA in die zin dat het in het algemeen voorziet in een daling van de afvalberg, een beperking van de verwerkingscapaciteit en de geleidelijke ontmanteling van bestaande ovens (in de regio’s van bestaande intercommunales).

Daarnaast is het opvallend dat de conclusie die werd gemaakt door Deloitte op basis van het onderzoek van THV ECOBEL weldegelijk een alternatieve locatie bevatte, maar hier gewoonweg niet verder op in werd gegaan (project-Mer, pagina VIII.5):

- Bij elk van de onderzochte alternatieve locaties zou de gemiddelde reistijd en de totale logistieke kost toenemen ten opzichte van de huidige situatie;
- Transport over het water voor de locaties in of nabij het verzorgingsgebied leidt tot hoge logistieke kosten. De reductie in wegkilometers is niet voldoende om de overslagkost te verantwoorden;
- Daarnaast liggen de emissiekosten voor de langere trajecten veel hoger dan voor de meer nabij gelegen locaties. Enkel de emissiekost voor de site Petroleum Zuid ligt iets lager, waarbij het afval afkomstig uit het noordelijk deel van het verwerkingsgebied via het Albertkanaal wordt overgeslagen en aangevoerd over het water.

Opnieuw kan verwezen worden naar het uitvoeringsplan HAGBA waarbij de verplichting werd opgelegd de toegang via alternatieve vervoersmodi te voorzien, hetgeen louter economische en logistieke argumenten teniet doet. Aan dit criterium werd niet getoetst, hetgeen een bijkomend flagrant gebrek vormt.

Ook is op geen enkel moment sprake van de **verkeersproblemen op de A12 en omgeving**. De bestendiging en versterking van deze problemen door én de bouw én exploitatie van de nieuwe oven op de huidige site wordt niet in beschouwing genomen.

Op geen enkel moment wordt in beschouwing genomen dat de huidige site niet gelegen is in een zone voor milieubelastende activiteiten, maar te midden van één van de dichtst bevolkte gebieden van Vlaanderen. De baseline wordt niet meegenomen als een toetsingscriteria, hetgeen een oneigenlijke afweging met zich meebrengt en onomstotelijk leidt tot een vertekend beeld ten voordele van de bevestiging van de huidige locatie.

Daarnaast werd eveneens een optimale locatie in Merksem aan het Albertkanaal niet weerhouden omdat het niet zou kunnen dienen als eindstation omdat “het gebruik van het binnenwater voor afvaltransport echter niet realistisch is”. Er wordt geen bijkomende informatie gegeven.

Dat de site Petroleum Zuid niet meer in beschouwing werd genomen omdat het intussen werd ingenomen door een ander project, wijst trouwens opnieuw op het feit dat het kader sinds het uitlichten van de alternatieve locaties veranderd is. Verder werden andere terreinen in het havengebied niet in de onderzoeken betrokken omdat het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen zou gesteld hebben dat voor het ISVAG-project in de haven geen plaats zou zijn. Bij deze stelling (en de actualiteit ervan) kunnen ernstige bedenkingen geplaatst worden wanneer blijkt dat deze mogelijkheid voor andere bedrijven nadien wel werd onderzocht. Bijvoorbeeld voor het Canadese afvalverwerkingsbedrijf EneKem wordt nagegaan of een vestiging in de Antwerpse haven mogelijk is. Ook andere bedrijven leken eerder al in aanmerking te zijn gekomen voor een vestiging in de haven: plannen voor een steenkoolcentrale van E.ON, plannen voor een biomassacentrale van SOLVAY en plannen voor een afvalverwerkingproject van ERS. Bijkomend kan gewezen worden op de mogelijkheden die zich aanbieden door middel van co-siting, bijvoorbeeld op linkeroever en het geheroriënteerde Churchilldok. Deze laatste is zelfs specifiek gericht op activiteiten die bijdragen aan een circulaire economie. Ook valt niet te begrijpen waarom naar aanleiding van recente evoluties zoals het in de zomer van 2016 opgestarte complexe projecten-proces met betrekking tot extra containercapaciteit in de haven, niet werd aangegrepen om na te gaan of hierbij nieuwe locaties voor afvalverbranding kan vrijkomen.

Tenslotte moet opgemerkt worden dat door de eenvoudige conclusie dat geen plaats zou zijn in de haven, geen verder onderzoek werd gevoerd naar mogelijke voordelen van een locatie in de haven. Hieronder zal zal opgemerkt worden dat de koppeling van een warmtenet aan ISVAG en de verdeling van restwarmte in de

directe omgeving van de site niet *per se* als duurzaam kan beschouwd worden, enerzijds omwille van de nog steeds bestaande onzekerheid van de aanleg en ontwikkeling in de toekomst en anderzijds omdat er niet wordt voorzien in een **energiecascade**. Dergelijke energiecascade met de grootste energiewinst zou wel perfect mogelijk zijn in industriegebied van de haven.

Als laatste onderdeel van de locatiestudie werd door TRANSPORT & MOBILIT LEUVEN nog een evaluatie gedaan van (wederom) locaties die reeds werden onderzocht door bovenstaande studies. Ook bij deze studie werd al vooraf aangegeven de meest veraf gelegen locaties uitgesloten worden omwille van het nabijheidsbeginsel. Vervolgens werden transportkost, emissiekost en logistieke kost vergeleken waarna tot de volgende ongemotiveerde beslissing werd gekomen:

Transport & Mobility Leuven concludeerde dat de huidige locatie van ISVAG **vrij optimaal** is, aangezien zij de snelste reistijd kent (met een aanvaardbare standaardafwijking) en de zo goed als kortste gemiddelde afstand heeft.

Zoals reeds uitvoerig werd beargumenteerd, volstaat deze beoordeling niet in het licht van de doelstellingen van de milieueffectenrapportering.

Op geen enkel moment worden milieuscores opgemaakt en de toetsingscriteria worden te beperkend en eenzijdig geformuleerd. De beoordeling focust louter op logistieke kosten, hetgeen ook duidelijk blijkt uit de samenvatting die werd opgemaakt ter conclusie van het uitgevoerde locatieonderzoek (project-Mer, pagina VIII.13).

Samengevat werden geen geschikte alternatieve locatie geïdentificeerd, d.w.z. de onderzochte locaties bleken niet te voldoen aan de **gehanteerde selectiecriteria** (o.a. beschikbaarheid, grootte van het terrein, nabijheidsprincipe, ...), en/of gekenmerkt te worden door een hogere totale logistieke kost (incl. transportkosten en emissiekosten gerelateerd aan het transport) en/of gekenmerkt te worden door hogere reistijden.

De huidige locatie wordt geheel niet in vraag gesteld waardoor geen sprake kan zijn van een degelijke alternatievenonderzoek.

b) Onvoldoende afweging van de wenselijkheid van het warmtenet

Hieronder zal de gewenste aanleg van het warmtenet nog in de diepte becommentarieerd worden wat de gebrekkige uitvoering van de vereiste kosten-batenanalyse betreft (zie punt II.B.6). Voorafgaand hieraan kunnen reeds andere bemerking gemaakt met betrekking tot de wenselijkheid van de aanleg van een warmtenet. Studies tonen immers aan **dat de implementatie van een energiecascade het energierendement enorm kan bevorderen. Dergelijke cascade wordt in voorliggend project niet voorzien.**

Deze energiecascade werd reeds door verschillende studies beschreven. De haven van Antwerpen liet zo samen met Essencia (koepelorganisatie van de chemie), de Maatschappij Linkerscheldeover en een aantal privébedrijven een haalbaarheidsstudie naar restwarmtevalorisatie uitvoeren. Deze studie werd tevens gebruikt om te komen tot een Voorstel van resolutie betreffende de behoefte aan de ontwikkeling en

toepassing van meer milieuvriendelijke technieken voor de verwerking van huishoudelijk afvalstoffen ingediend door Wouter Vanbesien, Güler Turan, Bruno Tobback en Johan Danen op 6 oktober 2017. Eerder schreef Bart Martens ook al in die zin over duurzame energievoorziening.

Bij een energiecascade wordt rekening gehouden met de aard van de energie die geleverd wordt uit de energiecentrale, in dit geval een afvalverbrandingsoven. Deze levert stoom met een hoge temperatuur en druk met een continu patroon. Het is daarom efficiënter deze energie te leveren aan procesindustrie, waarna de restwarmte verder kan afgekoppeld worden naar residentiële verwarming waarbij minder hoge temperaturen en een minder frequente aanvoer vereist is. Momenteel wordt enkel voorzien in de aanleg van een miniwarmtenet met koppeling naar het bedrijventerrein Terbekehof. Hier bevinden zich geen industrieën die in aanmerking komen om de hoogwaardige proceswarmte af te nemen. Er wordt enkel voorzien in de aanvoer van laagwaardige restwarmte waarbij energie nodeloos verloren gaat.

Via een energiecascade zou de energie niet alleen dubbel gebruikt worden maar zou ook een **lager verwerkingstarief** bekomen worden. Omdat het leveren van stoom aan industrie op continu kan gebeuren, onafhankelijk van tijdstippen en seizoenen, kan de afvalverbrandingsoven meer energie leveren, een hogere vergoeding binnenhalen en vervolgens op die manier de verwerkingskost laten dalen (uitvoeringsplan HAGBA, pagina 55). Ook op dit vlak, kunnen de plannen van ISVAG dus niet als duurzaam gezien worden.

c) Onvoldoende afweging van alternatieve technieken

Wat overigens ook moet vermeden worden is dat een **“locked-in”** situatie wordt gecreëerd waarbij, zoals reeds beschreven in het Voorstel van een resolutie avn 6 oktober 2017 betreffende de behoefte aan ontwikkeling en toepassing van meer milieuvriendelijke technieken voor de verwerking van huishoudelijke afvalstoffen, vergunningen worden verleend voor **technieken die een hypotheek leggen op de toekomst**.

In voorgaande studies werd de geschiktheid van een roosteroven (het principe dat ook zal toegepast worden in de nieuwe afvalenergiecentrale) voor verwerking van huishoudelijk afval reeds herhaaldelijk onderzocht en aangetoond.

Opnieuw moet in verband hiermee onderstreept worden dat het voorliggend project-Mer zich alleen baseert op voorgaande studies (project-Mer, pagina VIII.14):

Er wordt verwezen naar een studie van professor Peter QUICKER, uitgevoerd in 2015. Enkel de conclusies uit deze studie worden weergegeven en zouden neerkomen op de bevinding dat de **klassieke verbrandingsoven tot op heden** BBT is voor gemengd huishoudelijk afval en andere onderzochte technieken enkel toepasbaar zijn voor specifieke afvalstromen.

Vervolgens wordt opnieuw de toekomststudie van 2010 aangehaald om te bevestigen dat de techniek van de bestaande installatie “een performant systeem” is en dat de geconsulteerde commissie van experts eveneens bevestigen dat het voorliggend ontwerp de beste optie zou zijn.

Na de bevestigende inleiding worden enkele specifieke technieken afzonderlijk besproken. Toch wordt duidelijk steeds vanuit één perspectief gedacht waarbij het doel van een echt alternatievenonderzoek steeds veraf ligt.

Van haar doel beschreven als “de studie, de oprichting en de exploitatie van installaties voor verwerking van afval” is hier absoluut geen sprake (project-Mer, pagina I.1).

Het is daarom duidelijk dat het project-Mer niet voldoet aan de essentiële doelstellingen van milieueffectenrapportage. Op geen enkel moment wordt een actueel onderzoek gevoerd en nauwkeurig beargumenteerd waarom tot op vandaag en voor onbepaalde duur wordt gekozen voor dezelfde roosteroventechniek als voorheen zonder te willen anticiperen op technologische vernieuwingen.

II.B.4 Miskenning van effecten van emissies op de luchtkwaliteit

Bij het project-Mer van de hervergunningaanvraag van de bestaande oven moest reeds opgemerkt worden dat met de daarin vooropgestelde emissies weldegelijk significante effecten konden vastgesteld worden op bepaalde gebieden. Modelleringen toonden aan dat verspreidingspluimen met belangrijke gevaarlijke emissies niet alleen bedrijventerreinen overtrokken maar ook woonzones. Dit werd niet alleen vastgesteld bij de modellering ingeval van slechte weersomstandigheden, maar ook bij jaargemiddelden. Toch werden er geen mitigerende maatregelen opgenomen, hetgeen wel noodzakelijk is (RvS 28 april 2011, nr 212.825, Lauwers, p. 32-34). Toch gaat voorliggend project-Mer verder op deze voorafgaande rapportering.

Het voorliggende project-Mer voor de bouw van de nieuwe oven poneert de volgende stelling (project-Mer, pagina IX.19):

Voor quasi alle parameters ligt de werkelijk te verwachten jaaremissies lager tot zeer aanzienlijk lager dan de wettelijke grenswaarden. De reden hiervoor is de uitgebreide rookgasbehandeling die voorzien wordt, waardoor, behoudens inzake NOx, emissieconcentraties kunnen voorop gesteld worden die gelijkaardig zijn aan deze van de bestaande installaties.

Hierna wordt tot de conclusie gekomen dat de berekende impact voor alle parameters verwaarloosbaar tot beperkt is. **De reden hiervoor kan enkel en alleen gevonden worden in het gebruik van een veel hogere schouw** waardoor de emissies op een diffusere wijzen zullen geëmitteerd worden, ondanks het feit dat dezelfde roosteroventechniek zal gebruikt worden en dezelfde emissies hierbij zullen verspreid worden (die bij de de lagere schouw van de oude oven wel significant zijn).

Opnieuw wordt geen rekening gehouden met de reeds bestaande slechte milieukwaliteit in de omgeving en het gebrek aan locale metingen. Daarenboven wordt geen rekening gehouden met street canyons. Ruimer werd ook helemaal geen rekening gehouden met de cumulatie met de mobiliteitsproblematiek in de omgeving. Op de nieuwste (in het project-mer niet gebruikte) VMM-kaarten is duidelijk te zien dat de straten in de omgeving reeds donkerrood kleuren. Deze manifeste overschrijdingen mogen niet genegeerd worden. Integendeel er moet rekening mee gehouden worden dat **élke bijkomende druk ontoelaatbaar** is.

Niet alleen is het project-Mer gebrekkig daar er geen onderzoek wordt gedaan van de emissies ten opzichte van de slechte milieutoestand (achtergrondconcentraties), en zal de minister hiermee rekening moeten houden bij haar beoordeling, maar ook zal de minister tot de conclusie moeten komen dat in het licht van de Richtlijn 2010/75/EU van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding

van verontreiniging) **strengere voorwaarden aan de orde zijn** dan deze die gehanteerd worden in het project-Mer. Artikel 18 van de richtlijn bepaalt het volgende:

Artikel 18
Milieukwaliteitsnormen

Indien met het oog op een milieukwaliteitsnorm strengere voorwaarden moeten gelden dan die welke door toepassing van de beste beschikbare technieken haalbaar zijn, moeten in de vergunning extra voorwaarden worden gesteld, onverminderd andere maatregelen die getroffen kunnen worden om aan de milieukwaliteitsnormen te voldoen.

Deze ratio wordt geheel niet meegenomen in het project-Mer. Om deze reden worden de omwonenden geraakt in hun recht op een gezond leefmilieu beschermd door artikel 23, 4° van de Grondwet (zie hierover ook punt II.B.7) en artikel 4.1.7 DABM. Het is aan de minister om bij haar vergunningsbeslissing wel een voorzichtige en vooruitziende houding aan te nemen.

II.B.5 Onaanvaardbare onzekerheid inzake biodiversiteitseffecten

II.B.5.1 Effecten door verlichting

Inzake de effecten op biodiversiteit wordt in de voorliggende project-Mer besloten dat er géén sprake zou zijn van betekenisvolle effecten op de omliggende natuurwaarden.

De beschrijving van de effecten begint met een verantwoording dat de verlichting van de site (inrit, wegenis, weegbrug, ...) enkel doelmatig zal verlicht worden met afstemming van de intensiteit, gefocuste lichtbundels en monochromatisch amberkleurig licht en hierdoor slechts een verwaarloosbaar effect kan vastgesteld worden.

Vervolgens wordt ingegaan op de verlichting van de “architecturale schil”. Meteen valt de minimaliserende bespreking op. De noordelijke zijde van het nieuwe gebouw zal uitgerust worden met vensters vanaf een hoogte van 5 à 10 meter. Deze zullen **voortdurend verlicht** worden, aangezien de verbrandingsinstallatie dag en nacht zal draaien, **over bijna de hele hoogte (ongeveer 65 meter)**. Deze verlichting zou “doelmatig” zijn en in functie van de arbeidsveiligheid en enkel in beperkte mate om verstrooiing naar het naastgelegen terrein – in het bijzonder de Struisbeekvallei te beperken – maar toch wordt toegegeven dat door de vensters nog **steeds licht zal uitstralen. Dat hierdoor de architecturale schil ‘s avonds en ‘s nachts extra zal benadrukt worden als “landmark” wordt terloops vermeld.** Eveneens wordt terzijde vermeld dat bij speciale gelegenheden een lichtspel zou kunnen plaatsvinden op het gebouw.

Simulatie van de verlichting 's nachts, project-Mer pagina IV.4

Figuur IV.6 Aanzicht simulatie van het concept van de architecturale schil van de overzijde van de A12 (noordelijk aanzicht) tijdens de nacht – bron: BEL-architecten



Het project-Mer zet uiteen dat momenteel geen vleermuizen rond de site aanwezig zijn, maar wel in noordelijke richting in de nabijgelegen natuurgebieden Klaverblad en Fort 7. Omdat licht bepaalde insecten kan aantrekken en lichthinder langs de A12 zou afnemen, wordt erkend dat het niet ondenkbeeldig is dat vleermuizen zich richting de site zouden bewegen met de Grote struisbeek als natuurverbinding. Toch wordt geoordeeld dat er slechts een beperkt effect te verwachten is en wordt als enige milderende maatregelen voorgesteld om amberkleurig licht te gebruiken. Toch moet men voorzichtig oordelen aangezien eerder in het project-Mer wel werd erkend dat er tussen de Struisbeekvallei en de noordelijke natuurgebieden een verbindingzone aanwezig is, langs de westelijke kant van de ISVAG-site en dat er mogelijks *wel* een aantal vleermuissoorten aanwezig zouden zijn. Er werden immers al enkele soorten waargenomen, officiële gegevens zijn “niet beschikbaar”.

Project-Mer, pagina IX.186

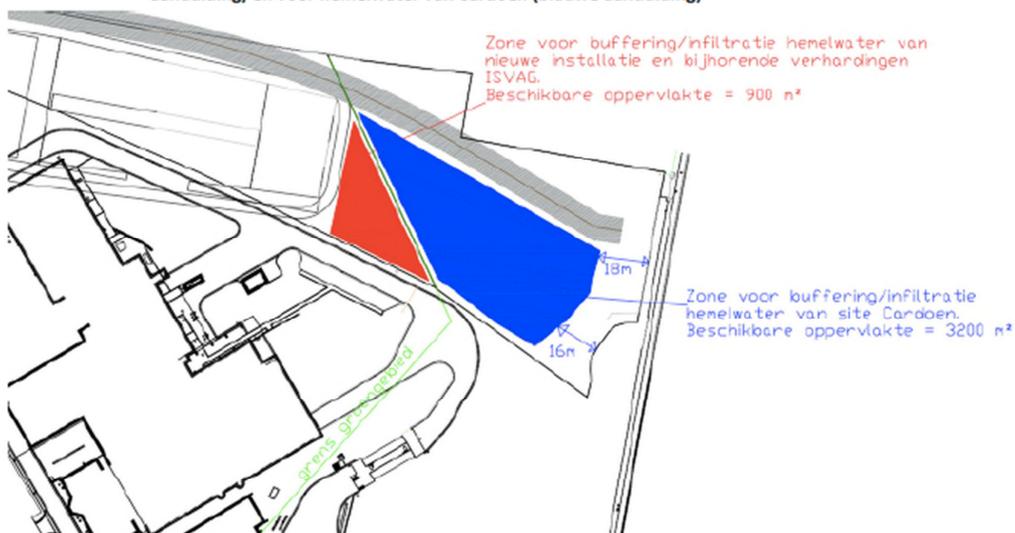
Voor de vallei van de Grote Struisbeek ten zuiden aansluitend bij de site ISVAG zijn er geen gegevens van vleermuizen beschikbaar. **Mogelijks komen een aantal van deze soorten hier ook voor.** Gewone dwergvleermuis en laatvlieger **werden waargenomen** in het kleinschalig landbouwgebied ten noorden van de vallei (Groenenhoek). Tussen deze gebieden (Klaverblad – Fort 7 – Kleine Struisbeek enerzijds en de Grote Struisbeek anderzijds) is geen verbinding aanwezig ter hoogte van de site ISVAG en het noordelijk aanliggende industrieterrein, omwille van de vele bebouwing en het ontbreken van bomenrijen. Ook de A12 vormt een barrière voor vleermuizen vanuit oostelijke richting (Kleine Struisbeek). Het is dan ook weinig waarschijnlijk dat er op de site ISVAG vleermuizen zouden aanwezig zijn (geen geschikt jachtgebied). Westelijk van het industriegebied en de site ISVAG vormen de bossen en kasteelparken (Klaverblad, Hemiksemhof, Cleydaal) een groene verbinding tussen het valleigebied (Grote Struisbeek) en de fortengordel (Fort 7), **deze verbindingzone is geschikt als jachtgebied en als corridor tussen de zomer- en winterverblijven.**

Hiermee wordt de discipline licht afgesloten. Er wordt geen rekening gehouden met de het bufferbekken dat langs de kant van de A12 zal aangelegd worden (ter compensatie van de demping van huidig bufferbekken). In het project-Mer wordt aangegeven dat men deze poel natuurtechnisch wil aanleggen om de natuurwaarden in de omgeving te versterken, toch worden er geen effecten van licht op dit stukje natuur onderzocht (project-Mer, pagina V.5).

De infiltratie- en/of buffervijver voor het hemelwater van het te dempen bufferbekken (en de omringende zone) in het natuurgebied kan natuurtechnisch worden aangelegd, zodat de natuurwaarde in dit natuurgebied versterkt wordt. In de discipline biodiversiteit (zie o.a. deel IX §5.6.1) wordt hier verder op ingegaan.

Figuur uit project-Mer, pagina V.5

Figuur V.4 Schematische weergave van de zones waar hemelwatervoorzieningen in de geplande situatie kunnen voorzien worden, voor hemelwater van de nieuwe installatie en bijbehorende nieuwe verhardingen (rode aanduiding) en voor hemelwater van Cardoen (blauwe aanduiding)



Het wordt vooropgesteld om het bekken op zo'n manier aan te leggen dat de natuurwaarden worden versterkt/gecompenseerd (project-Mer, IX.201):

Indien de nieuwe infiltratie en/of buffering voor hemelwater als een permanente infiltratie- en/of buffervijver wordt ingericht, kan de natuurwaarde in deze zone versterkt worden door:

- ontwikkeling van een soortenrijke oevervegetatie (met moerasplanten als grote lisdodde, riet, ...),
- de aanleg van zacht hellende niet verharde oevers (en waarbij het bufferbekken niet begrensd wordt door een steile talud),
- de aanleg van een houtkant of andere kleine landschapselementen met inheemse boom- en struiksoorten in de randzone,
- de aanleg van een buffervijver met permanent water in kleine (diepere) poelen.

Het bufferbekken zal evenwel ook waterdieren aantrekken die op hun beurt nadelige effecten zullen ondervinden van de permanente verlichting. Op deze manier is dan geen sprake meer van een “versterking van de natuurwaarden”.

II.B.5.2 Effecten door atmosferische emissies met verzuring en vermesting tot gevolg

Het effect van de verzurende en vermestende stoffen gekoppeld aan de uitstoot van de verbrandingsinstallatie wordt beoordeeld onder dezelfde discipline “biodiversiteit” van het project-MER. Ook wat deze effecten betreft, wordt geoordeeld dat er geen betekenisvolle effecten bestaan op de omliggende natuur.

Met verwijzing naar de drempelwaarden die worden gehanteerd in het kader van het significantiekader wordt besloten dat de vigerende drempelwaarden op dit punt niet zouden worden overschreden. Deze stellingname overtuigt niet. Er wordt, niet voor het eerst overigens in dit dossier, voorbijgegaan aan de slechte basismilieu- en natuurkwaliteit in de betrokken omgeving.

Ook een bestendiging van een bestaande activiteit kan immers haaks staan op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen voor de betrokken habitats. Op heden bevinden heel wat habitats zich reeds in een ongunstige staat van instandhouding. In dat opzicht is een onbeperkte bestendiging niet langer vanzelfsprekend, zelfs wanneer deze activiteit blijft binnen de gehanteerde drempels. Deze significantiedrempels (nl. een kritische last van minder dan 5%) laten immers niet toe om de totale, cumulatieve milieulast in rekening te brengen.

Op dit punt moet ook worden gewezen op artikel 36ter, §2 van het Decreet Natuurbehoud, dat een verdere verslechtering ten gevolge van bestaande activiteiten in de weg staat in de context van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Kortom, de bestaande N-impact op de biodiversiteit binnen Vlaanderen maakt dat ook de loutere bestendiging van bestaande milieulasten niet als een vanzelfsprekendheid mag worden benaderd. Nu de EU Habitatrichtlijn inzet op een herstel van gedegradeerde natuur, **is de vergunningverlenende overheid verplicht na te gaan in welke mate de bestendigde milieulast – die bovendien wordt gegoten in een eeuwigdurende omgevingsvergunning – niet haaks staat op de vigerende hersteldoelstellingen.** Zo’n analyse ligt niet voor. De loutere doorverwijzing naar drempelwaarden kan op dit punt niet overtuigen.

II.B.5.3 Lacune in de studie betreffende oppervlaktewater

In het project-Mer wordt opnieuw geen rekening gehouden met de “Impactstudie van de klimaatverandering op de lokale waterlopen Benedenvliet en Schijn”, uitgevoerd door het studiebureau Hydroscaan. Deze studie werd reeds afgeleverd aan de stad Antwerpen (opdrachtgever) in mei 2016, toch werd de studie pas (opzettelijk?) vrijgegeven in februari 2018. De conclusies van de studie en de aanbevelingen die werden opgesteld hebben nochtans een grote impact op voorliggend project, aangevraagd voor onbepaalde duur.

De studie analyseert de impact van de klimaatverandering op de lokale Antwerpse waterlopen en dit specifiek

toegepast op de Schijn en de Benedenvliet. Het Antwerpse klimaatmodel is vergeleken met het Vlaamse klimaatmodel om de impact te kunnen inschatten van het lokale klimaat op de afstromingsdebiëten naar de waterlopen en hoe dit zich verhoudt tot het Vlaamse gemiddelde. De afstromingsdebiëten onder de verschillende klimaatcondities en voor verschillende tijdschizonten zijn voor de betreffende waterlopen gesimuleerd. Op basis hiervan zijn vergelijkende overstromingskaarten gegenereerd. Voor de Benedenvliet (Struisbeek) zijn hierbij ook de lokale riooloverstromingen en de interacties tussen riolering en waterloop in rekening gebracht via een integrale modellering. Simulaties zijn ook uitgevoerd om de reikwijdte m.b.t. overstromingen in te schatten bij eventuele pompuitval en/of blokkage van kritische kokers.

Voor de Benedenvliet zijn een aantal structurele maatregelen tegen overstromingsgevaar geanalyseerd in het licht van de klimaatscenario 's, d.w.z. de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG). Tot slot werden er beleidsaanbevelingen uitgewerkt over de keuze en het gebruik van de klimaatmodellen en, over de mogelijke maatregelen voor het verhogen van de meerlaagse veiligheid.

Specifiek voor de problematiek in de Benedenvliet (Struisbeek), waaromtrent door de Antwerpse gouverneur in 2016 de 'Ambtelijke werkgroep Benedenvliet' in het leven werd geroepen, wordt verwezen naar pagina 27 van de synthesesnota - 5.2 'Conclusies bufferscenario 's". Hier wordt gesteld dat bij evaluatie van het meest extreme klimaatscenario High (winter) 2100 T100, kan worden vastgesteld dat vooral de combinatie van de 4 voorziene GOG 's een significant effect heeft. **Een belangrijk knelpunt blijft echter de doorvoer onder de A12.** Hier wordt een grote opstuwung veroorzaakt die groter is dan het omgekeerde effect van de opwaartse GOG's. Als één van de aanbevelingen voor de overstromingsbeheersing zowel in het natuurlijk watersysteem (pag. 29) als in het gerioleerd gebied, adviseren de onderzoekers daarom het weghalen van deze lokale knelpunten.

De onderzoekers stellen daarnaast dat dit knelpunt niet enkel een gevolg is van de beperkte capaciteit van de doorsteek, maar ook van de (te hoge) hoogteligging van de doorsteek. En bovendien zou ook de inbuizing net afwaarts de samenvloeiing Kleine Struisbeek-Benedenvliet moeten worden weggewerkt. **Wanneer de doorvoercapaciteit onder de A12 wordt vergroot, moet het effect ervan afwaarts worden berekend i.f.v. het eventueel voorzien van een overstromingsgebied net afwaarts de A12.**

De terreinen net afwaarts de A12 behoren tot de ISVAG-site en zijn gelegen in een zone van openbaar nut volgens het gewestplan, waar volgens de Hydroscan-onderzoekers dus (mogelijks) een overstromingsgebied moet worden aangelegd voor de optimalisering van de doorstroming van de Struisbeek onder de A12. Hierdoor zou eindelijk een oplossing worden geboden voor de bijzonder ernstige overstromingsproblematiek in de Struisbeekvallei, tussen Kontich en de Schelde te Hemiksem.

De (mogelijke) aanleg van een overstromingsgebied net afwaarts de A12 maakt dat voorliggende ISVAG-projectaanvraag niet mogelijk is. Om deze redenen kunnen ernstige vragen gesteld worden bij de lacune van de waterstudie in het project-Mer terwijl deze informatie reeds lange tijd beschikbaar was.

Het feit dat deze klimaatimpactstudie, waarvan de conclusies dus een bijzonder belangrijke impact hebben de ISVAG-projectaanvraag, niet in rekening werd gebracht maakt dat het project-Mer aangetast is met een belangrijke tekortkoming. Een vergunningsbeslissing die op dezelfde manier geen rekening zou houden met deze informatie, zou bijgevolg eveneens behept zijn met dezelfde tekortkoming.

II.B.6 Strijdigheid met de verplichting tot het uitvoeren van een kosten-batenanalyse

Zoals reeds werd uiteengezet, ontbreekt het project op alle vlakken duurzaamheid. Zo moeten ook vragen gesteld worden bij de investering die gemaakt wordt (zou worden) voor de aanleg van een warmtenet waarvan het voorbestaan allesbehalve zeker is. Hierboven werd al enkele vraagtekens gezet bij deze grote investeringen die werden goedgekeurd bij de voorgaande vergunningsbeslissing voor beperkte duur en de inherente contradictie hiervan.

Het voorliggend project voorziet voorlopig enkel in de aanleg van een mini-warmtenet (deze aanvraag behandelt de technische voorzieningen voor de aankoppeling) waarvan al kan opgemerkt worden dat de voordelen door koppeling naar industriegebieden niet behaald kunnen worden. In de “toekomst” zou een maxi-warmtenet uitgebouwd worden.

Een **kosten-baten analyse** is niet alleen een planmatige noodzaak wanneer men nieuw warmtenet wil installeren, maar is zelfs **wettelijk verplicht**: het ministerieel besluit van 24 juli 2015 houdende vastlegging van de basisregels en de berekeningstermijn voor de kosten-batenanalyse legt grote stookinstallaties immers de verplichting op om kosten-batenanalyses uit te voeren onder bepaalde voorwaarden. Deze regelgeving werd ingevoerd ter uitvoering van de Europese Richtlijn 2012/27/EU van 25 oktober 2012 betreffende energie-efficiëntie.

Artikel 2, §1, 4° van het ministerieel besluit en overweging 35 van de Richtlijn bepalen dat een kosten-batenanalyse moet gemaakt worden waarbij tevens alternatieve opties moeten vergeleken worden (eigen aanduiding):

*“4° bij de bouw of ingrijpende renovatie van een stookinstallatie ten behoeve van een **nieuw stadsverwarmings- en/of koelingsnetwerk als referentiescenario: het gebruik van restwarmte op een bruikbare temperatuur uit nabijgelegen industriële installaties als alternatieve optie**”*

Het voorliggende project moet aldus onderworpen worden aan een kosten-baten-analyse met bovenstaande vereisten. Dit wordt overigens niet betwist door de vergunningsaanvragers.

Evident moet een project-Mer deze analyse weergeven en onderzoeken om volledig te zijn. Toch beperkt het project-Mer zich tot de volgende stelling (project-Mer, pagina V.15):

Er wordt opgemerkt dat er in het kader van de nodige vergunningsaanvraag voor de nieuwe installatie een energiestudie zal worden opgesteld, waar meer in detail zal worden ingegaan op de energieverbruiken en opbrengsten. Een kosten-baten analyse⁵⁰ voor de nieuwe installatie zal worden geïntegreerd in deze energiestudie. De energiestudie⁵¹ zal worden toegevoegd aan de omgevingsvergunningsaanvraag van voorliggend project. Bij de opmaak van voorliggend MER is deze energiestudie (incl. kosten-batenanalyse) nog niet beschikbaar.

Het feit dat de energiestudie, hetgeen zou moeten doorgaan voor de kosten-batenanalyse, niet wordt onderzocht en geëvalueerd in het project-Mer maar wordt doorverwezen naar de vergunningsaanvraag, maakt dat het project-Mer behept is met een (zoveelste flagrante) inhoudelijke tekortkoming. Dat bovendien de energiestudie achteraf werd opgemaakt, na het afleveren van het project-Mer zorgt er automatisch voor dat

conclusies van de kosten-batenanalyse, waaronder bijvoorbeeld de noodzaak tot een projectwijziging, onmogelijk nog konden worden meegenomen in het project-Mer. Dat de dienst-Mer het project-Mer voordien ook al conform verklaarde, maakte het voor de dienst bijgevolg ook zelf onmogelijk om hierover nog uitspraak te kunnen doen.

Daarenboven volstaat de zogeheten “energiestudie” in het licht van de vereisten van het voornoemd ministerieel besluit niet en kan aldus niet eens doorgaan voor een kosten-batenanalyse. De energiestudie, uitgevoerd door ENGIE en omschreven in een rapport van 30 januari 2018, beschrijft de te onderzoeken alternatieve optie als volgt:

De alternatieve optie omvat de integratie van een economiser in de rookgasschouw alsook het voorzien van een stoomaftap op de condensatieturbine met bijhorende warmtewisselaar. Zowel de economiser als de warmtewisselaar dienen verbonden te worden met het warmtenet dat start op de perceelgrens van het ISVAG bedrijfsterrein. De economiser bezit, binnen het bestaande Ramboll voorontwerp, een vermogen van 3,5 MW_{th}. Door de voorlooptemperatuur van het warmtenet met 5°C te doen dalen (zie maatregel 2 paragraaf 6.2.2.) zal het uitwisselbaar vermogen oplopen tot 3,7 MW_{th}. De maximale ogenblikkelijke stoomaftap zal hierdoor dalen tot 16,3 MW_{th} aangezien een maximale ogenblikkelijke warmteafgifte van 20 MW_{th} wordt vooropgesteld.

De vereiste benchmark die het gebruik van restwarmte op een bruikbare temperatuur uit nabijgelegen industriële installaties zou moeten omschrijven ontbreekt aangezien enkel technische adaptaties aan het referentiescenario worden onderzocht. Ook om deze reden kan de energiestudie niet aanvaard worden als de vereiste kosten-batenanalyse zoals voorgeschreven bij het ministerieel besluit van 24 juli 2015. Het is daarom ook niet eens nodig verder in te gaan op alle inhoudelijke leemten die de kosten-batenanalyse en het project-Mer om deze reden bevatten.

Tenslotte kan hieraan toegevoegd worden dat het ontbreken van de vereiste toetsing aan nabijgelegen industriële installaties vermoedelijk bewust gebeurde omdat er inderdaad een meerwaardig - en bijgevolg preferentieel alternatief - bestaat in de onmiddellijke omgeving, namelijk UMICORE te Hoboken. Deze historische industriële speler kan precies dezelfde potentiële klanten bereiken en bevoorraden indien de restwarmte van haar ovens zou worden uitgekoppeld.

Zowel het project-Mer als de energiestudie zelf zijn behept met inhoudelijke tekortkomingen waardoor de rechtsgeldigheid van deze documenten is aangetast. De minister zal dan ook onmogelijk op basis hiervan een wettige vergunningsbeslissing kunnen maken. Er bestaat te veel onzekerheid over de wenselijkheid van het warmtenet. In dit kader is het ook aan de minister om een zorgvuldige en voorzichtige beslissing te maken.

II.B.7 Strijdigheid met het grondwettelijk en Europees beschermde recht op een gezond leefmilieu

De exploitatie van de ISVAG-site tezamen met andere afvalovens in het verleden en de prangende verkeersproblematiek, veroorzaakten reeds luchtvervuiling met een **enorme gezondheidsproblematiek staat tot gevolg**.

In de jaren 1980-1989 werden de afvalverbrandingsovens gekenmerkt door een **zeer hoge dioxine uitstoot** (stukken 17, 18 en 19). Niet alleen de ISVAG-oven was in die tijd (al) werkzaam in Wilrijk, maar ook de afvaloven van de intercommunale IHK in Edegem, de ziekenhuisafvaloven van het Universitair Ziekenhuis in Edegem, het crematorium in Wilrijk, de metaalverwerkend bedrijven Umicore in Hoboken en Lamitref-Lamfil en Bekaert in Hemiksem en de steenkoolgestookte elektriciteitscentrale van Electrabel in Schell waren destijds actief.

Dioxine zorgt voor talloze gezondheidsproblemen waaronder leveraandoeningen, kanker, vruchtbaarheid- en immuuniteitsproblemen. In de omgeving van Wilrijk werden tevens al zware aangeboren afwijkingen bij kinderen vastgesteld waarvan de moeder in de buurt was opgegroeid. Artsenverenigingen uitten al eerder hun wetenschappelijke bezorgdheden over deze constaties (zie Voorz Rb. Antwerpen 2 februari 1999, A.R. 98/1339/C, A.J.T. 1998-99, 809-810).

Bovendien zorgen de grote hoeveelheden dioxine die vroeger (en later in beperkte mate) in de lucht werden uigestoten, ook via **depositie** voor verontreiniging van het milieu. Door bodemverontreiniging komen partikels vervolgens in gewassen en bij veedieren terecht waardoor de voedingsproducten worden gecontamineerd. Blootstelling gebeurt dus niet alleen via inademing, maar ook via de huid en opname van bodemdeeltjes en voeding. Ook werd reeds vastgesteld dat na hoge blootstelling nog ettelijke jaren nadien sterk verhoogde waarden aan **dioxine in het bloed kan** worden aangetroffen (vergelijking met Seveso-drama). Dioxines worden slechts **heel traag afgebroken** en kunnen zelfs bij zeer kleine hoeveelheden geleidelijk aan opstapelen waardoor gezondheidsrisico's ontstaan.

Momenteel wordt de regio Wilrijk-Aartselaar, zoals al meermals hiervoor beschreven, gekenmerkt door **ernstige overschrijdingen van stikstofoxidegrenswaarden**, meer specifiek stikstofdioxide (NO₂). NO₂ is giftig voor het ademhalingsstelsel en zorgt voor **ademhalingsproblemen**, in het bijzonder voor kwetsbare personen. De negatieve gezondheidseffecten zijn al jarenlang gekend en wetenschappelijk bewezen. Zelfs bij blootstelling aan kleine waarden, worden al effecten vastgesteld. Hiervoor kan verwezen worden naar studies van de Wereld Gezondheidsorganisatie, maar tevens naar maatregelen die op Europees niveau worden getroffen. De Richtlijn 2008/50/EG van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa verplicht elke lidstaat actieve maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren en verontreiniging te voorkomen.

Ondanks deze pertinente gezondheidsrisico's wordt toch opnieuw een vergunning aangevraagd. Hierbij moet opgemerkt worden dat artikel 18 van de Richtlijn Industriële Emissies en artikel 36ter, §2 van het Decreet Natuurbehoud aangeven dat naar de context van de vergunning moet gekeken worden en dat strengere maatregelen zich opdringen wanneer de kwaliteit van het milieu (en de gezondheid) dit noodzaken. Ook moet het advies van Agentschap Zorg en Gezondheid zeker gevraagd worden aangezien gezondheid duidelijk een dermate belangrijk aspect vormt in dit dossier.

Tot slot moet gewezen worden op het eindrapport van VITO over gezondheidseffecten nabij huisvuilverbrandingsinstallaties. Deze studie analyseerde in het totaal 52 onderzoeken, zowel uit het binnen- als het buitenland en werd in augustus 2010 gepubliceerd (stuk 15). Hierbij werden verschillende **polluenten** (Pb, Cd, PCB's, calux, PM, PCDD's, F's, ...) en de afstand tot de verbrandingsinstallatie in samenhang gebracht met een verhoging van bepaalde effecten op de gezondheid. Samengevat komen de risico's voor de omwonenden van de ISVAG-site neer op:

- Een verhoogde kans op **congenitale afwijkingen**, opmerkelijk wanneer lokale producten worden geconsumeerd (NOUWEN et al. "Studie Neerlandwijk" 2001, pagina 23-24);
- Een verhoogde kans op **genmutaties** met kenmerken van tumurvorming ("Pilotbiomonitoringstudie" in opdracht van de Vlaamse overheid 1999, stuk x pagina 24);
- Een invloed op de **hormonen** in de puberteit ("Pilotbiomonitoringstudie" in opdracht van de Vlaamse overheid 1999, pagina 25).

De internationale studies wezen uit dat wonen in de buurt van een verbrandingsinstallatie de volgende effecten tot gevolg heeft:

- Een verhoogd risico op **kankers**, waaronder een significante verhoging van het risico op non-Hogkin lymphoma, soft-tissue sarcoma, maag-, colon-, lever- en longkanker alsook **leukemie**;
- Een verhoogd risico voor **congenitale afwijkingen en kindsterfte**.

Er wordt opgemerkt dat bij alle studies moet rekening worden gehouden met de **latentieperiode**, de tijd tussen de blootstelling en het ziek worden. Hierdoor worden de ziektes gelinkt aan emissies van in de jaren 90 en zouden de uitkomsten niet representatief zijn voor de modernere installaties. Toch moet dit genuanceerd worden: de vervuiling van de vroegere installaties blijft vervat in de lucht, bodem en het lichaam waar de giftige stoffen zich kunnen opstapelen. In die zin is elke bijkomende emissie te veel. Nogmaals kan verwezen worden naar artikel 18 van de Richtlijn Industriële Emissies en artikel 36ter, §2 van het Decreet Natuurbehoud die stellen dat strengere normen en een stopzetting van activiteiten zich opdringen wanneer de kwaliteit van het milieu (en de gezondheid) reeds dermate bezwaard zijn.

Uit bovenstaande vaststellingen moet afgeleid worden dat zelfs installaties die voldoen aan de huidige BBT-normen niet alle gezondheidsrisico's vermijden. Bovendien zijn de effecten op de gezondheid talrijk en ernstig. Hier zomaar aan voorbijgaan maakt dan ook een **schending van het recht van ieder individu op een gezond leefmilieu**. Zowel op Europees als nationaal niveau is dit fundamentele en zelfs grondwettelijk gewaarborgd recht vervat in verschillende rechtsnormen:

- Het recht op leven in artikel 2 van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM) en het recht op de eerbiediging van het privéleven in artikel 8 EVRM en artikelen 7bis, 22 en 23 van de Grondwet (zoals bevestigd in de arresten van het EHRM van 29 april 2002, nr. 2346/02, Dianne Pretty v. Het Verenigd Koninkrijk, §65; 9 juni 2005, nr. 55723/00, Fadeyeva v. Russia, §134; 9 december 1994, nr. 16798/90, López Ostra v. Spanje, §51 en 10 januari 2012, nr. 30765/08, Di Sarno e.a. v. Italië, §108);
- Het recht op de bescherming van de gezondheid in artikel 23 van de Grondwet;
- Het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu in artikel 23, 3^e lid, 4^o en 7bis van de Grondwet.

Het is vanzelfsprekend dat omwonenden zich bijzonder veel zorgen maken over hun gezondheid en die van hun kinderen en naasten. Met nadruk wordt gevraagd dat hun grondrechten zullen worden gerespecteerd en dat de vergunningsaanvraag zal worden geweigerd.

II.C. DE VERGUNNINGSAANVRAAG IS EVENEENS MANIFEST STRIIDIG MET DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Naast het gebrekkige milieutechnische luik, blijkt het project krachtens artikel 4.3.1., §1 *juncto* artikel 1.1.4. VCRO ook op stedenbouwkundig vlak **niet inpasbaar** te zijn in de goede ruimtelijke ordening.

Overeenkomstig artikel 4.3.1, §2, 1° van de VCRO dient de overeenstemming van de omgevingsvergunningsaanvraag met de goede ruimtelijke ordening namelijk als volgt te worden beoordeeld (eigen aanduidingen):

“1° het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4;

2° het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch het kan ook de volgende aspecten in rekening brengen:

- a) beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1°;*
- b) de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement voor zover:
1) de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving;
2) de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is;*

3° indien het aangevraagde gelegen is in een gebied dat geordend wordt door een ruimtelijk uitvoeringsplan, een gemeentelijk plan van aanleg of een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden waarvan niet op geldige wijze afgeweken wordt, en in zoverre dat plan of die vergunning voorschriften bevat die de aandachtspunten, vermeld in 1°, behandelen en regelen, worden deze voorschriften geacht de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer te geven.”

Aangezien er voor het betrokken gebied geen specifieke stedenbouwkundige voorschriften gelden, dient de vergunningverlenende overheid hierbij in eerste plaats rekening te houden met de **in de omgeving bestaande toestand** bij de beoordeling van het aangevraagde in functie van de goede ruimtelijke ordening.

Deze beoordeling dient *in concreto* te gebeuren.

De “*in de omgeving bestaande toestand*” is de voor het dossier ‘relevante’ in de omgeving bestaande toestand, rekening houdende met de specifieke gegevens van het dossier en met de aandachtspunten en criteria uit artikel 4.3.1, § 2, 1^{ste} lid, 1° VCRO die voor zover noodzakelijk of relevant, voor het aangevraagde dienen

onderzocht te worden. (RvVb 16 januari 2013, nr. 2013/0022, p. 12; RvVb 24 september 2013, nr. A/2013/0555, p. 23; RvVb 28 januari 2014, 2014/0093, p. 8; RvVb 28 januari 2014, A/2014/0096, p. 11; RvVb 3 oktober 2017, nr. RvVb/S/1718/0124, p. 9-10).

Het valt op dat het aanvraagdossier het project “*functioneel inpasbaar*” acht, zonder dat de vergunningsaanvrager ergens een *in concreto* toetsing maakt van het project in functie van de in de omgeving bestaande toestand. De aanvrager poneert vrij gemakzuchtig, zonder de vereiste beoordeling, dat het project inpasbaar is in de omgeving. Hierbij beroept zij zich op **vage beweringen** en **stijlformules**.

Dit is geen zorgvuldige manier van werken en strookt niet met de eisen van artikel 4.3.1., § 1 VCRO en de talrijke beoordelingsaspecten van artikel 4.3.1., §2 VCRO.

De bezwaarindiener stelt dan ook vast dat voorliggende verkavelingsvergunningsaanvraag op verschillende vlakken niet in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening:

II.C.1. Ernstige schaalbreuk met de omgeving

Het project vormt een **manifeste schaalbreuk** met de omliggende omgeving.

De vergunningsaanvraag heeft een megalomaan project op het oog, dat niet inpasbaar is in de onmiddellijke omgeving. Het gebouw kent **abnormale proporties** en maakt **hoogbouw** uit, met een totale bouwhoogte van 66,62 m boven het maaiveld, een breedte van 48,70 m en een lengte van meer dan 200 m. Bovendien wordt hieraan nog een schouw toegevoegd met een hoogte van wel 100 m.

Merk op dat het maaiveld op zichzelf, dankzij een **substantiële reliëfverhoging**, al een extra hoogte zal hebben van 10 m.

Het hoeft weinig betoog dat dit kenmerken zijn die men in de onmiddellijke omgeving niet terugvindt. De nabije omgeving, hoofdzakelijk **kleinhandelszaken** langs de A12, kenmerkt zich vooral door vrij lage, rechthoekige industriële gebouwen met telkens 1 à 2 bouwlagen onder een plat dak. Hoogbouw valt er in deze omgeving niet te vinden, laat staan bebouwing van bijna 70 m hoog.

Iets verder zuidelijk komt men zelfs terecht in **residentiële verkavelingswijken** die de dorpskern van Aartselaar omringen.

Google Maps: luchtfoto anno 2018 – indicatieve aanduidingen



De nieuwe verbrandingsoven komt te liggen net naast het bestaande gebouw van ISVAG, met een beduidend groter gabariet. Dit bestaande gebouw heeft echter niet de proporties die de nieuwe verbrandingsoven zal hebben. Het bestaande gebouw kenmerkt zich namelijk door **zeer hoekige, rechte vormgeving en platte daken**.

Hoewel de bestaande verbrandingsoven op zichzelf niet kenmerkend is voor de onmiddellijke omgeving, stelt de bezwaarindiener vast dat het nieuwe gebouw **op geen enkele manier** overeenkomt met het bestaande gebouw. Integendeel, de vormgeving van het nieuwe gebouw wijkt (bewust) manifest af van het huidige gebouw.

Niet alleen breekt het project radicaal met de vormgeving van de omliggende bebouwing, ook is de hoogte van het gebouw **disproportioneel** in verhouding tot de omringende panden. Door te kiezen voor een *“futuristische”* opbouw met een stalen draagstructuur en een convex gebogen gabariet dat vertrekt aan het maaiveld, **verstoot** het project de op vandaag bestaande vormgeving. Hierbij komt dat het gebouw door haar vreemde vormgeving, gekoppeld aan de grote hoogte, een **sterk aanwezig karakter** krijgt in het omliggende landschap en de bebouwing langs de A12.

Het valt op dat de disproportionele proporties van het nieuwe gebouw vooral gemotiveerd worden vanuit architecturale overwegingen. Door het werken met een convexe overkapping ontstaat echter heel wat overbodige ruimte, met een groter gabariet tot gevolg. Het pand hoeft op zichzelf niet zo groot te zijn voor de activiteiten die hierin plaatsvinden. Het grotere gabariet is dan ook **overbodig** en brengt **onnodige visuele hinder** met zich mee.

De vergunningsaanvrager is op de hoogte van het afwijkende karakter van de vergunningsaanvraag en geeft zelf aan dat het project een *“uniek”, “modernistisch”* en *“futuristisch”* karakter zal hebben. De vergunningsaanvraag wijkt met andere woorden bewust af van de in de relevante omgeving bestaande toestand, **zonder elementen** aan te reiken – laat staan rechtsgronden – op basis waarvan men deze afwijking ten opzicht van de onmiddellijke omgeving gerechtvaardigd acht. Een *“architectonische meerwaarde”* volstaat hier niet.

Deze manier van werken druist compleet in tegen de *ratio legis* achter artikel 4.3.1., §1 en §2 VCRO. Het nieuwe gebouw **breekt ongerechtvaardigd** met de in de omgeving bestaande bebouwing en is hier niet zonder meer inpasbaar.

II.C.2. Disproportionele dichtheidsgraad

Daarboven wordt de nieuwe verbrandingsoven op zichzelf ‘gepropt’ tussen het bestaande gebouw van ISVAG en het noordelijke, aanpalende parkeerterrein. Het bestaande gebouw wordt zelfs **gedeeltelijk gesloopt** opdat het nieuwe gebouw voldoende ruimte zou hebben. Het bestaande waterbekken met omringend groenaanleg gaat volledig verloren.

Hierdoor bestaat er slechts een **minimale afstand** van het nieuwe gebouw ten opzichte van de perceelsgrenzen, waarbij alle bestaande (groen)ruimte wordt gesupprimeerd om plaats te maken voor het nieuwe gebouw. Langs de noordkant zal er zo maar een afstand tussen het gebouw en de perceelsgrens zitten van een kleine 10 m, inclusief een brandweg in beton van 4 m breed.

Op deze manier creëert de vergunningsaanvraag een wel **zeer hoge dichtheidsgraad**, waarbij twee hinderlijke installaties (de nieuwe en oude verbrandingsovens) op een zeer korte afstand van elkaar komen te liggen. Het nieuwe gebouw voorziet in bijkomende verhardingen met een totale oppervlakte van ca. 20 700 m², bovenop de bestaande bebouwing met een footprint van meer dan 10 000 m² en een totale verharde oppervlakte van 22 000 m² (excl. de waterzuiveringsinstallatie).

De hemelwaterstudie spreekt na realisatie van het project zelfs over een **totale verharde/bebouwde oppervlakte van 103 600 m² (!)**:

	Wegenis (ha)	Dak (ha)	Totaal (ha)
ISVAG bestaande deel	0,48	0	0,48
ISVAG nieuwe project	0,48	0,92	1,40
vervanging bestaande buffer	7,02	1,46	8,48
Totaal (ha)	7,98	2,38	10,36

Deze hoge dichtheids- en verhardingsgraad versterkt de **nefaste impact** van het gebouw op de omgeving.

Niet alleen heeft het gebouw dus enerzijds een sterk afwijkend gabariet ten opzichte van de bestaande bebouwing (zie hoger), ook wordt het gebouw, anderzijds, ingeplant net naast de bestaande bebouwing en op een minimale oppervlakte. Dit verstoort de ruimtelijke draagkracht van de omgeving. De uitbreiding van het terrein met een nieuwe installatie gaat gepaard met een **quasi verdubbeling van de verharde en bebouwde oppervlakte**.

De voorziene omgevingsaanleg is hierbij **minimaal**. De vergunningsaanvrager erkent dat de groenvoorzieningen “functioneel” zijn en geeft aan dat “bij afbraak van de bestaande installatie [...] de nodige ruimte [zal] vrijkomen om de omgeving aan te leggen waardoor harmonie ontstaat tussen enerzijds het functionele en anderzijds beleving van de ruimte”. De aanleg van een waterpoel in het aanpalende natuurgebied blijkt *de facto* een

verdoken waterbuffer te zijn, met slechts een beperkte toegevoegde natuurwaarde – **geenszins voldoende** om het verlies van het bestaande waterbekken en de aanwezige groenblauwe natuurwaarden te compenseren.

Kortom, de vergunningsaanvrager bevestigt zelf dat de **groenvoorzieningen ondermaats** zijn in verhouding tot het aangevraagde project, maar schuift deze problematiek vooruit naar een mogelijke latere vergunningsaanvraag. Er bestaat met andere woorden op vandaag **geen enkele rechtszekerheid** dat het project een kwalitatieve groeninulling zal krijgen, die de aanwezige hinderaspecten eventueel kunnen temperen.

De omgevingsaanleg is dus **louter hypothetisch**. Want waar de motiveringsnota beweert dat de bestaande installatie wordt afgebroken, merkt de bezwaarindiener opnieuw op (zie ook hoger) dat deze afbraak **niet vervat** zit in de hangende vergunningsaanvraag, men problemen vooruitschuift naar latere vergunningsaanvragen en er dan ook **geen rechtszekerheid** bestaat dat de bestaande installatie ooit effectief wordt afgebroken. De voorziene inplanting met geen tot weinig groenaanleg is dan ook niet verenigbaar met de **ruimtelijke draagkracht** van de bouwplaats. De hoge bebouwingsdichtheid én aanwezigheid van twee (!) verbrandingsinstallaties betekent een cumulatief effect op vlak van de hinderaspecten (zie onder) en legt een hypotheek op de ruimtelijke draagkracht van de omgeving.

Minstens bevat de vergunningsaanvraag geen enkele informatie over welke invulling het perceel zal krijgen, dan wel welke groenaanleg of bijkomende installaties in de plaats komen van het bestaande gebouw.

II.C.3. Het project zorgt voor onaanvaardbare hinder

Het project veroorzaakt heel wat **hinder- en gezondheidsaspecten** die krachtens artikel 4.3.1., §2 *juncto* artikel 1.1.4. VCRO onlosmakelijk deel uitmaken van de beoordeling van het project in functie van de goede ruimtelijke ordening. Indien de vergunningverlenende overheid (onaanvaardbare) hinder vaststelt, is zij op basis van artikel 4.3.1., §1 VCRO **verplicht** om het aangevraagde te weigeren.

Het beoordelen van deze hinder gaat evident ruimer dan de beoordeling van het project in het licht van de geldende milieutechnische eisen. Want zelfs indien het aangevraagde in overeenstemming is met de milieuregelgeving, *quod non* (zie hoger), volstaat dit niet automatisch om te oordelen dat de aanvraag ook in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening. De vergunningverlenende overheid dient deze aspecten van de goede ruimtelijke ordening *in concreto* te onderzoeken, buitenom de louter milieutechnische beoordeling.

Hierboven is de bezwaarindiener al uitgebreid ingegaan op de potentiële impact van het project op de gezondheid van omwonenden, waaronder de inwoners van de gemeente Aartselaar. Zo wijst de bezwaarindiener op de **ernstige luchtvervuiling** en **gezondheidsproblemen** die gepaard gaan met de exploitatie van de aangevraagde verbrandingsoven. Niet alleen heeft de omgeving op vandaag al te maken met een historische en continue luchtvervuiling (zoals aangetoond door de recente publicatie van de NO2-kaarten door VMM-IRCEL), de huidige belasting zal evident **verergeren** bij de ingebruikname van de nieuwe verbrandingsoven.

Ook de **mobiliiteitsimpact** vormt een niet te onderschatten hinderaspect. Hoewel de nieuwe verbrandingsoven inderdaad zal liggen langsheen de N177, blijkt dat de deze gewestweg ook de **voornaamste ontsluiting** vormt van de dorpskern en omliggende woonkernen van Aartselaar. De N177 en de hiernaast gelegen A12, de intensief gebruikte as Antwerpen-Brussel, zijn één van de bekendste verkeersinfarcten van Vlaanderen. Deze wegen hebben te kampen met een **structureel fileleed** en **dodelijke ongevallen**, wat op zichzelf een ernstige impact heeft op de leefbaarheid van de nabijgelegen woongebieden.

Het is dan ook frappant dat de vergunningsaanvrager op **geen enkele manier** tegemoet komt aan de te verwachten mobiliteitsproblemen. Het project wordt enkel ontsloten via de N177, zonder dat de site toegankelijk is via alternatieve vervoersmodi, nl. via spoor- en/of waterwegen. De bijkomende verkeersgeneratie – die in hoofdzaak zal bestaan uit **zwaar vrachtverkeer** – wordt dus uitsluitend afgewenteld op de al verzadigde N177 en de A12. De vergunningsaanvrager negeert het gekende mobiliteitsinfarct volkomen en verwijst naar de project-MER om te stellen dat de *“effecten van het project op het verkeerssysteem in de omgeving verwaarloosbaar zijn”* en dat *“er geen betere alternatieve locaties werden geïdentificeerd”*. Dit biedt **geen antwoord** op de te verwachten verkeersproblemen en de gebrekkige inpasbaarheid van het project in de goede ruimtelijke ordening.

Merk ook op dat de finaliteit van de MER (aanzienlijke gevolgen op milieuvlak) niet overeenkomt met de finaliteit van de beoordeling van het project in functie van de goede ruimtelijke ordening (verenigbaarheid van het project met de bestaande toestand).

De realiteit is en blijft dat het project een **bijzonder zware verkeerslast** veroorzaakt. De vergunningsaanvraag komt hieraan onvoldoende tegemoet en stelt dat deze hinder louter *“verwaarloosbaar”* is, zonder dat de aanvraag **temperende maatregelen** of **recente mobiliteitsstudies** bevat die aantonen dat de mobiliteits hinder inderdaad kan opgelost worden.

De GECORO van Antwerpen heeft in zijn vooradvies van 10 januari 2018 al gewezen op de **gebrekkige informatie** met betrekking tot het mobiliteitsluik van dit project:

Mobiliteit:

SW/MPA

- Het aspect ‘verkeersveiligheid’ wordt niet onderzocht. Dit terwijl afvalophaling met vrachtwagens in de stad wel een belangrijke verkeersveiligheidsproblematiek met zich meebrengt, in het bijzonder met zwakke weggebruikers.
- In paragraaf 4.5.5 wordt gesteld dat de effecten van vrachtverkeer en autoverkeer samen onderzocht kunnen worden. Aangezien het aandeel vrachtwagens binnen dit project significant is lijkt dit in een aantal opzichten niet vanzelfsprekend. Deze keuze heeft onder meer als consequentie dat mogelijke alternatieven voor ophaling met grote en zware vrachtwagens in de stad en het effect op bijvoorbeeld de verkeersveiligheid niet worden onderzocht.
- Gezien de sterk op gemotoriseerd georiënteerde projectlocatie kan het project de door de stad vooropgestelde 50/50-modal split niet halen. Daarom kan door de exploitant best een bedrijfsvervoerplan worden opgemaakt waarin alle verschillende verkeersstromen zoveel mogelijk worden geoptimaliseerd. Dit voor zowel woon-werkverkeer als alle andere verplaatsingen.
- De ontsluiting van het project gebeurt op een dubbelrichtingsfietspad. Zeker gezien de het al maar intensiever gebruik van fietspaden in de stad, door bovendien ook meer snelle (elektrische) fietsen is dit een belangrijk aandachtspunt. De inrichting van dit punt dient voldoende onderzocht te worden naar veiligheid en leesbaarheid.

Het is frappant dat de vergunningsaanvrager weigert om hierop een gepast antwoord te formuleren, dan wel enige inspanningen heeft geleverd om de mobiliteitsimpact van het project op deze belangrijke verkeersas correct te onderzoeken. Dit brengt met zich mee dat ook de vergunningverlenende overheid over te weinig

concrete informatie beschikt om de verkeersproblematiek correct te onderzoeken, waardoor een **onzorgvuldige beslissing** onvermijdelijk is.

Verder brengt het nieuwe gebouw ook de nodige **lichthinder** met zich mee, wat de vergunningsaanvrager uitdrukkelijk erkent (eigen aanduidingen):

*“Het volledige gebouw zal worden omgeven met een zogenaamde architecturale schil. Deze zal naar verwachting deels **semi-transparant** worden uitgevoerd. Dit houdt in dat doorzichtige en ondoorzichtige delen elkaar afwisselen in een bepaald patroon. Vermits de installatie aan de binnenkant van de schil continu verlicht zal worden in functie van de werkomstandigheden van de operatoren, zullen er dus **lichtemissies naar de onmiddellijke omgeving** optreden. Dit houdt eveneens verband met de zichtbaarheid van de nieuwe installatie vanuit de omgeving, en evt. visuele hinder.*

Voor de constructie van het gebouw en de plaatsing van de verlichting wordt er rekening mee gehouden dat de zuidzijde en de oostzijde van het gebouw georiënteerd zijn naar kwetsbaar gebieden/of een natuurverbinding. Daarom wordt voorzien om de noordelijke zijde die uitgaat op de A12 eerder doorzichtig uit te voeren en de zuidelijke en oostelijke zijde van de schil zonder vensters uit te voeren. Ter hoogte van de loskade wordt deze zuidzijde wel translucet uitgevoerd om overdag met daglicht te kunnen werken. De diffuse lichtemissies zullen beperkt worden door tijdens de nachtperiode met gefocuste neerwaartse verlichting te werken. De stortbunker wordt volledig ondoorzichtig uitgevoerd. Er wordt voorzien dat het semitransparante gedeelte van de architecturale schil start vanaf een hoogte van ordegrootte 5 à 10 m boven het maaiveld, zodat er poorten e.d. kunnen voorzien worden.”

De site zal dus **dag en nacht verlicht worden**, vermoedelijk met behulp van felle spots. De grote hoogte van het gebouw en de grote verharde oppervlakte betekenen dat deze verlichting niet beperkt is tot de eigen percelen, maar ook in de brede omgeving te zien zal zijn. De omliggende bebouwing en eventuele groenbuffering volstaan hierbij niet om de licht volledig aan het zicht te onttrekken. In het dossier is overigens slechts een **summiere omschrijving** opgenomen met betrekking het beperken van de lichthinder voor de omwonenden en dieren. Een **lichtstudie** dient voorafgaand te worden opgemaakt, met een bijzondere focus op de omliggende bewoning en natuurwaarden.

Ten slotte zal het project ook de nodige **geluidshinder** met zich meebrengen. Niet alleen het draaien van de installatie zelf, maar ook het aan- en afvoeren van verbrandingsmateriaal houdt een continue geluidsproductie in.

II.C.4. Het project legt een hypotheek op het nabijgelegen beschermde dorpsgezicht

Op ongeveer 300 m – geen 500 m, zoals wat de motiveringsnota beweert – ten noorden van projectgebied ligt het **beschermde stads- of dorpsgezicht** “Hof Ter Beke met omgeving” (ID-nr.: 1862), beschermd via het definitieve beschermingsbesluit van 15 december 1982. Dit is de gedeeltelijke vaststelling van het “Hof Ter Beke”, sinds 14 september 2009 vastgesteld op de inventaris van het bouwkundig erfgoed.

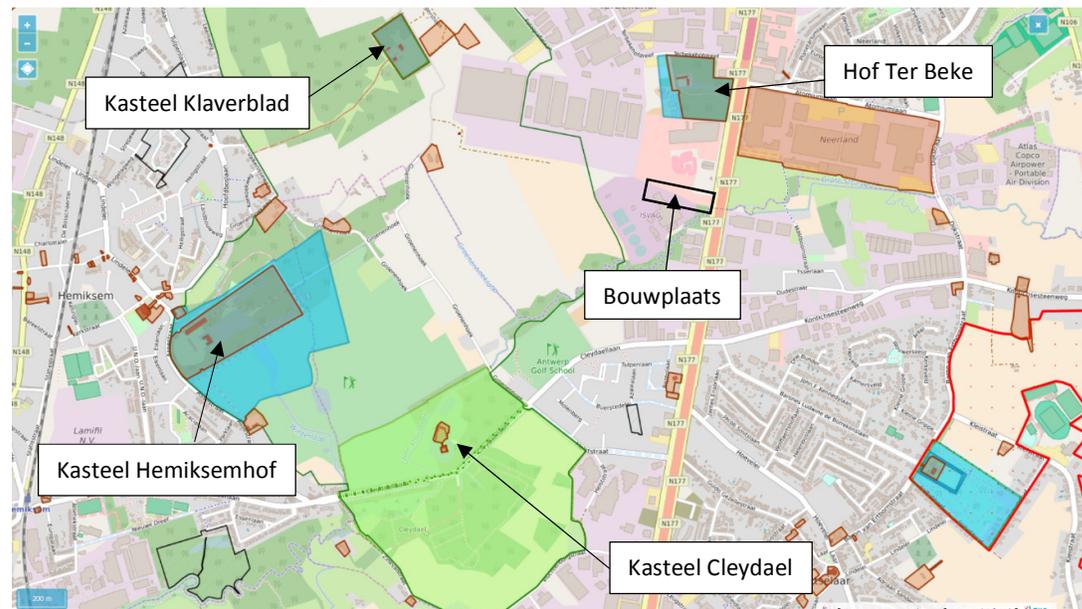
Het beschermingsdossier motiveert de bescherming van het dorpsgezicht als volgt:

“De omgeving is beschermd als dorpsgezicht omwille van de historische waarde als aanleg in functie van de in 1855 uitgevoerde aanpassingen.”

Zoals artikel 2.1., 45° van het Onroerenderfgoeddecreet benadrukt, maakt **een stads- of dorpsgezicht** een geheel uit van onroerende goederen met omgevende bestanddelen (zoals beplantingen, omheiningen, waterlopen, bruggen, wegen, straten en pleinen) die van **algemeen belang** zijn, omwille van hun de erfgoedwaarde. Zoals uit de beschrijving van dit dorpsgezicht blijkt, vormde de **historische waarde** van deze site *in casu* de hoofdzakelijk aanleiding om de site te beschermen.

Wat verder, maar evengoed binnen het zichtveld van de nieuwe verbrandingsoven, ligt ook het **beschermde cultuurhistorische landschap** “Kasteel Cleydael: omgeving” (ID-nr.: 1103) en de **beschermde dorpsgezichten** “Kasteel Hemiksehof: park, bijgebouwen en hoeve” (ID-nr.: 1508) en “Domein Kasteel Klaverblad” (ID-nr. 2749).

Geoportaal Onroerend Erfgoed



Artikel 6.4.3. van het Onroerenderfgoeddecreet, de grondslag van het **passiefbehoudsbeginsel**, bepaalt dat het verboden is om “*beschermde goederen te ontsieren, te beschadigen, te vernielen, of andere handelingen te stellen die de erfgoedwaarde ervan aantasten*”.

De vergunningverlenende overheid dient dus in het kader van het passiefbehoudsbeginsel bij haar beoordeling van deze vergunningsaanvraag rekening te houden met de erfgoedwaarden van het nabijgelegen beschermde dorpsgezicht.

En ook artikel 4.3.1., §2, 1° VCRO stelt dat de overeenstemming van een project met de goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van de “**cultuurhistorische aspecten**”. De impact van een project op eventuele erfgoedaspecten maakt dan ook in het kader van de goede ruimtelijke ordening **onlosmakelijk** deel uit van de beoordeling van de aanvraag.

In casu is de bezwaarindiener van oordeel dat het project het uitzicht op en vanuit het beschermde dorpsgezichten (in bijzonder het Hof Ter Beke) en het beschermde cultuurhistorische landschap **manifest aantast**. Het oprichten van het gebouw met dergelijke **megalomane schaal** (met een hoogte van wel 66,62 m) en een schouw van 100 m betekent dat de verbrandingsinstallatie zichtbaar zal zijn vanuit de brede omgeving, o.a. ook vanuit de beschermde sites.

Hiermee maakt het project **inbreuk op de historische waarde** op het beschermde dorpsgezicht Hof Ter Beke en de andere sites. Het rustieke, historische karakter van de dorpsgezichten zal om het even waar ontsierd worden met het zicht op de nieuwe “*futuristische*” verbrandingsoven en bijbehorende schouw.

Tussen de bouwplaats en de dorpsgezichten en het cultuurhistorische landschap liggen overigens **geen afdoende groenbuffers of gebouwen** die het uitzicht op de nieuwe verbrandingsoven zullen minimaliseren. Dit is logisch, aangezien een bouwhoogte van 66,62 m met een schouw van 100 m niet zonder meer te verbergen valt. De vergunningsaanvrager bevestigt dit uitdrukkelijk en stelt dat “*er onvoldoende buffering door opgaand groen aanwezig is*”.

De vergunningsaanvrager erkent met andere woorden dat er verschillende beschermde sites rondom het project liggen (in bijzonder het Hof Ter Beke) en dat het nieuwe gebouw “*goed zichtbaar*” zal zijn, maar acht het “*beperkt negatieve effect*” van het project op de erfgoedwaarde “*verwaarloosbaar*”.

Zij motiveert dit als volgt (eigen aanduidingen):

*“Vanaf de rand van het **beschermde dorpsgezicht ‘Hof ter Beke’**, dat gelegen is op < 500 m ten noorden van de site, zal het nieuwe gebouw ongetwijfeld **goed zichtbaar** zijn. Doordat de nieuwe constructies worden ingeplant op bijna dezelfde locatie als de bestaande gebouwen van ISVAG, zal er niets veranderen aan de context of de direct omgeving van het beschermde dorpsgezicht. Er zijn ook geen directe effecten op de beschermde gebouwen of gebouwen met bouwkundige waarde. De zichtbaarheid vanaf het beschermde kasteel wordt deels gebufferd door het omliggende kasteelpark en door gebouwen op het tussenliggende industrieterrein en langs de A12. De **visuele verstoring** vanuit het beschermde dorpsgezicht is hierdoor worst case een **beperkt negatief effect**. Verstoring van de beschermde erfgoedwaarden treedt niet op.*”

*Vanuit een grotere kijkafstand ten westen en zuidwesten van de site ISVAG, waar de **overige beschermde kasteeldomeinen** (Klaverblad, Hemiksemhof en Cleydaal) aanwezig zijn, kan er eveneens een **beperkte bijkomende zichtbaarheid** van de nieuwe constructies optreden. Deze kunnen een **beperkte visuele verstoring** veroorzaken daar waar er onvoldoende buffering door opgaand groen aanwezig is. Ook op deze locaties zullen de erfgoedwaarden en de context van deze erfgoedelementen evenwel niet gewijzigd worden door het project, zodat de effecten op de erfgoedwaarden **verwaarloosbaar** zijn.”*

Het klopt niet dat de vergunningsaanvrager erkent dat het project **een negatieve impact** zal hebben op de erfgoedwaarden van de beschermde sites – in het bijzonder Hof Ter Beke –, maar in éénzelfde adem en zonder *in concreto* motivering stelt dat de effecten **verwaarloosbaar** zijn aangezien het nieuwe gebouw wordt opgericht “*op bijna dezelfde locatie als de bestaande gebouwen van ISVAG*”.

Dat er momenteel al bebouwing op deze locatie staat ingeplant, doet namelijk niets af aan de te verwachten visuele verstoring. Het aangevraagde is beduidend grootschaliger dan de bestaande bebouwing en kent **een veel groter gabariet**. Zeker qua hoogte is er een duidelijk verschil met de aangevraagde bouwhoogte van 66,62 m en een schouw van 100 m. Bovendien komt het maaiveld te liggen op 10 m, wat de nieuwe bebouwing nog meer zichtbaar maakt vanuit de – lager gelegen – omgeving.

Zeker met betrekking tot het Hof Ter Beke zal de nieuwe verbrandingsoven het historische dorpsgezicht **visueel verstoren**. De nieuwe bebouwing breekt in op het rustieke karakter van deze site en haar historische waarde. De vergunningsaanvrager stelt zelf dat het nieuwe gebouw een “*landmark*” zal uitmaken en dus een sterk beeldbepalend karakter zal hebben. Dit beeldbepalend karakter heeft **een kennelijk negatieve impact** op de uitstraling van de site, wat de vergunningsaanvrager zelf erkent.

Kortom, het bouwen van de nieuwe verbrandingsoven, zeker met het aangevraagde **buitensporige gabariet**, is niet verenigbaar met de bescherming van deze sites als beschermde dorpsgezichten en cultuurhistorisch landschap. Ook op dit vlak dient de aanvraag geweigerd te worden.

III. CONCLUSIE

Zowel wat het aspect milieu als het aspect stedenbouw betreft, moet vastgesteld worden dat het voorliggende project volledig onaanvaardbaar is. Daarenboven moeten ook de nodige vraagtekens geplaatst worden bij de maatschappelijke verdedigbaarheid gezien de gigantische investeringen die zullen gedaan worden door een intercommunale. De kostprijs wordt geraamd op 175 miljoen euro, zowat 40 miljoen euro meer dan de afvaloven/biostoomcentrale kost die de n.v. Bionerga momenteel bouwt in Beringen. Bovendien is Bionerga een zuiver privé-bedrijf, waardoor het kapitaal wordt verkregen van private partners-investeerders. In tegenstelling met ISVAG, waar het de belastingbetaler is die alle kosten moet ophoesten. Het gebrek aan een draagvlak bij de omwonende belastingbetalers mag en kan immers niet genegeerd worden.

Om deze redenen wordt gevraagd dat met bovenstaande bezwaren en opmerkingen ter dege zal worden rekening gehouden en dat de door de intercommunale ISVAG gevraagde omgevingsvergunning voor de bouw en de exploitatie van een nieuwe afvaloven op de huidige locatie te 2610 Antwerpen (Wilrijk), Boomsesteenweg 1000, volledig zal worden geweigerd.

Met bijzondere hoogachting,
Naam en voornaam
Adres

Datum

Handtekening