

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 464
van **JOHAN DANEN**
datum: 9 maart 2020

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Asfaltcentrale Heusden-Zolder - Geurhinder (2)

Ondanks 180 bezwaren, een negatief advies van de gemeente Heusden-Zolder en een verdeelde provinciale vergunningscommissie, ontving de asfaltcentrale Asfalt Product Limburg (APL) in het najaar van 2018 een nieuwe omgevingsvergunning. In de toegekende vergunning-op-proef werden acht bijkomende voorwaarden opgenomen. Zo mocht de gebruikte hoeveelheid recuperatieasfalt maximaal 30% van de productie bedragen en mocht er geen teerhoudend asfalt worden verwerkt. Een groenscherm moest de stofhinder voorkomen en een inkapseling van het laadstation van de vrachtwagens moest de geurhinder verder beperken. Een indirecte verwarming van het asfalt zou het sluitstuk van de strijd tegen geurhinder moeten zijn. Ook moest het bedrijf binnen een periode van 18 maanden na het definitief verkrijgen van de vergunning een studie bezorgen, opgesteld door een erkend MER-deskundige (MER: milieueffectrapport) in de discipline lucht, waarin wordt nagegaan welke milderende maatregelen met betrekking tot geur bijkomend kunnen worden geïmplementeerd, die vooralsnog geen BBT's (best beschikbare technieken) zijn (vaak omwille van de kostprijs).

In het antwoord op een schriftelijke vraag over dit dossier (nr. 15 van 11 oktober 2019) liet de minister weten dat de meest recente vergunning dateert van 22 maart 2019. In deze vergunning zouden elf bijkomende voorwaarden en/of lasten opgenomen zijn. Een aantal van deze voorwaarden moest onmiddellijk uitgevoerd worden, terwijl er voor andere een periode van uitvoering werd voorgeschreven. De voorwaarde om de hoeveelheid recuperatieasfalt te beperken tot 30% maakt geen deel meer uit van deze vergunning.

Er is ondertussen bijna een jaar verstreken sinds de toekenning van deze vergunning en de buurtbewoners laten weten dat de geurproblematiek blijft aanhouden.

1. In de toegekende vergunning aan APL van 22 maart 2019 is er sprake van elf bijzondere voorwaarden en/of lasten, waarvan een aantal voorwaarden onmiddellijk uitvoering moesten krijgen.
 - a) Wat zijn deze elf bijzondere voorwaarden en/of lasten?
 - b) Welke voorwaarden dienden onmiddellijk uitgevoerd te worden en voor welke voorwaarden werd in een uitvoeringsperiode voorzien?
 - c) Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de bijzondere voorwaarden en/of lasten?

2. De bijzondere voorwaarde om de hoeveelheid recuperatieasfalt te beperken tot 30% werd niet meer opgenomen in de vergunning van 22 maart 2019.

Betekent dit dat de hoeveelheid recuperatieasfalt beperkt wordt tot 50%? Of is er een andere beperking opgelegd over de hoeveelheid recuperatieasfalt die gebruikt mag worden?

3. In de vergunning die eind 2018 werd toegekend, was de voorwaarde opgenomen dat het bedrijf binnen een periode van 18 maanden na het definitief verkrijgen van de vergunning een studie moest bezorgen, opgesteld door een erkend MER-deskundige in de discipline lucht, waarin werd nagegaan welke milderende maatregelen met betrekking tot geur bijkomend kunnen geïmplementeerd worden, die vooralsnog geen BBT's zijn.

a) Is deze voorwaarde opgenomen in de vergunning die in maart 2019 werd toegekend?

b) Wat is de termijn waarbinnen deze studie moet worden opgeleverd (wat is de einddatum voor oplevering)?

4. De VMM (Vlaamse Milieumaatschappij) stelt voor om de bijzondere voorwaarde b) 4° en b) 7° uit artikel 3 van het vergunningsbesluit als volgt aan te passen:

b) 4° - "In samenwerking met een erkend MER-deskundige in de discipline lucht dienen 3 meetcampagnes te worden uitgevoerd waarbij luchtmissiemetingen uitgevoerd worden op alle sectorale parameters en minstens CO, stof, SO₂, NO_x, TOC, PAK's en benzeen, waarbij batches worden gedraaid met diverse percentages recyclageasfalt. Zo kan de invloed van het recyclageasfalt op de diverse rookgasparameters bepaald worden. De werkelijke dagelijkse productie dient steeds te worden weerspiegeld in de uit te voeren emissiemetingen. Indien blijkt dat er relevant verhoogde emissies aanwezig zijn bij hogere percentages recyclageasfalt dient een evaluatie te gebeuren van de huidige maatregelen en dienen bijkomende maatregelen te worden voorgesteld, inclusief timing. Deze studie dient uiterlijk 18 maanden na het definitief verkrijgen van de vergunning ter kennisgeving te worden bezorgd aan de deputatie en het college van burgemeester en schepenen en ter evaluatie aan de afdeling handhaving van het departement omgeving, de afdeling GOP – directie omgevingsprojecten en de VMM."

En vervolgens:

b) 7° "Indien op basis van de studie uit bijzondere voorwaarde 3 b) 4° relevant verhoogde emissies kunnen worden aangetoond bij hogere percentages recyclageasfalt en er na de implementatie van de bijkomende maatregelen nog steeds geurhinder wordt gerapporteerd, die kan bevestigd worden met snuffelmetingen, dan dient de exploitant de productie van asfalt met recyclage te beperken tot 30% van de totale productie van asfalt."

Is hier gevolg aan gegeven? Waarom wel/niet?

5. Waarom is de minister overgegaan tot het afleveren van een definitieve en geen voorlopige vergunning, zoals gevraagd door tal van vergunningverlenende instanties?
6. Deze centrale maakt gebruik van asfaltgranulaat. Dit is een gerecycleerde en geconditioneerde fractie van afgeschaapt oud asfalt en is dus een steenslag met (oude) bitumen eromheen (bitumen kleeft aan de stenen als gevolg van het oorspronkelijke productieproces asfalt). Bitumen is per definitie een zware fractie van

aardolie, vast bij kamertemperatuur, is een complexe samenstelling van HC en bevat o.a. een aantal cyclische aromatische koolwaterstoffen. Bij verhitten zal inherent altijd een aantal VOS (vluchtige organische stoffen) en paks (polycyclische aromatische koolwaterstoffen) worden vrijgesteld. (Bron: Shell bitumen handboek, VITO BBT Asfaltsector, VITO Extract analyse rapport Asfaltgranulaat, ...). Een aantal VOS en zeker de paks zijn een klasse van chemische componenten die toxisch en (afhankelijk van type VOS en pak) bewezen carcinogeen zijn.

Hoe worden deze VOS en paks beperkt?

7. Zonder nabehandeling van de afgassen (en bij uitbreiding de VOS- en pak-dampen) gaan overheid en sector voorbij aan een gevoelige toename van uitstoot van zeer toxische (en sterk geurende componenten van type VOS en pak).

Om een voorbeeld te geven: bij een gasgestookte centrale zonder asfaltgranulaat komt de uitstoot op 20 mg TOC (totaal organische koolstof) per Nm³, bij bijmenging van asfaltgranulaat worden (vlot) waarden opgetekend van 150 - 250 mg/Nm³.

De enige oneigenlijke 'bescherming' die de burger en het milieu momenteel nog hebben tegen deze uitstoot zijn de TOC-metingen.

- a) Hoe worden deze uitgevoerd?
 - b) Werd aan de centrale in Heusden-Zolder een nabehandeling van de afgassen opgelegd?
8. Kwalijker wordt het nog als men de TOC-componenten dan nog eens wil 'maskeren' met geurmaskerende stoffen.
 - a) Vindt de minister dat een verdedigbare maskeertechniek?
 - b) Moet dat niet beter gereguleerd worden?
 - c) Het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie publiceerde eind 2015 de 'sectorale code van goede geurpraktijk'.

Werd bij de vergunningsaanvraag en -toekenning naast de BBT voor asfaltcentrales rekening gehouden met deze code van goede geurpraktijk?

9. De afdeling Handhaving van het Departement Omgeving ontving in 2018 165 geurklachten en in 2019 (tot 22 oktober) 127 geurklachten.

Hoeveel geurklachten ontving de afdeling Handhaving in totaal in 2019 met betrekking tot dit bedrijf? Hoeveel in 2020?

10. Tal van adviezen van GOP Milieu werden gewoonweg niet hernomen of volledig afgezwakt in de vergunning.
 - a) Welke adviezen werden niet hernomen? Wat waren daarbij de overwegingen?
 - b) Welke adviezen werden afgezwakt? Wat waren daarbij de overwegingen?

ANTWOORD

op vraag nr. 464 van 9 maart 2020

van **JOHAN DANEN**

1. In het ministerieel besluit van 22 maart 2019, genomen door voormalig minister Koen Van den Heuvel, zijn elf bijzondere voorwaarden opgenomen. Voor wat betreft de formulering en de timing verwijs ik naar de bijlage. Bijzondere voorwaarden zonder tijdsbepaling zijn onmiddellijk van toepassing.
2. Uit de motivering van de vergunning blijkt het volgende: *"Overwegende dat de Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Ecologisch Toezicht, in haar advies van 14 januari 2019 voorstelt om als voorwaarde op te leggen dat, indien uit de bijzondere voorwaarde van de drie meetcampagnes relevant verhoogde emissies aangetoond worden en er na de implementatie van de bijkomende maatregelen nog steeds geurhinder wordt gerapporteerd die kan bevestigd worden met snuffelmetingen, de exploitant de productie van asfalt moet beperken tot 30% van de totale productie van asfalt; dat het evenwel niet duidelijk is vanwaar die 30% komt; dat bijgevolg deze voorwaarde niet overgenomen wordt in onderhavig besluit;"*

In de milieuvergunning is bijgevolg geen beperking van de hoeveelheid recuperatieasfalt opgelegd.

3. Ik verwijs naar bijzondere voorwaarde nr. 3 in de afgeleverde vergunning (zie bijlage).
4. De Gewestelijke Omgevingsvergunningencommissie heeft net zoals bij alle adviezen in dit dossier kennis genomen van het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en dit advies in haar gecoördineerd advies van 5 februari 2019 verwerkt. De 30% werd niet weerhouden omdat uit het advies van de VMM bleek dat dit geen afdoende gemotiveerd cijfer was.
5. De Gewestelijke Omgevingsvergunningencommissie had een vergunning op proef geadviseerd, maar op dit punt werd het advies door de minister niet gevolgd in de beslissing.
6. Het bedrijf verwerkt reeds asfalt zonder teer. Dit wordt getest door de exploitant bij elke vrachtwagen die binnenkomt. Dit gebeurt met een indicatiespray of bij twijfel door een labotest.
7.
 - a) Conform artikel 5.30.2.2, en afdeling 4.4.4, van titel II van het Vlarem worden de metingen uitgevoerd.
 - b) Artikel 4.1.3.2 van titel II van het Vlarem verplicht de exploitant de nodige maatregelen te nemen om de hinder (waaronder ook geurhinder) naar de buurt te beperken.
De asfaltcentrale is van manuele naar automatische actief kooldosering overgestapt om de geurhinder naar de buurt nog meer te beperken. Daarnaast wordt door het bedrijf een geurmaskerend product gebruikt.
8. In de vergunningsbeslissing wordt de toepassing van diverse BBT's voor asfaltcentrales besproken. De dosering van een geurproduct wordt als een BBT beschouwd in geval van geurhinder en het is tevens ook de aanbeveling die als gevolg van de uitvoering

van een geurstudie werd geïmplementeerd. Daarenboven stelt artikel 4.1.2.1 van titel II van het Vlarem dat de exploitant als zorgvuldig persoon moet handelen en de beste beschikbare technieken moet toepassen.

De code voor een goede geurpraktijk kan deel uitmaken van de basis voor het uitvoeren van een nieuwe geurstudie die eveneens als bijkomende bijzondere voorwaarde opgenomen werd in de vergunningsbeslissing.

9. Voor 2019 werden 159 klachten ontvangen en dit jaar werden reeds 24 klachten ontvangen.
10. Ik verwijs hiervoor naar het advies van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie (bijlage 2), in het bijzonder onder punt 8 waar de zaken worden opgesomd die niet weerhouden werden in het gecoördineerd advies. In de vergunningsbeslissing werd het advies voor een proefvergunning niet weerhouden en oordeelde de minister dat de vergunning voor onbepaalde duur kan verleend worden.

BIJLAGEN

1. [Ministerieel besluit van 22 maart 2019](#)
2. [Advies van de GOVC dd. 5 februari 2019](#)