

RUIMTE | LEEFMILIEU

Martine Borremans
016 26 72 52/7261
martine.borremans@vlaamsbrabant.be

Uw kenmerk:
Ons kenmerk: MVA/ASG/MB
Dossierkenmerk: GR/3.075.1.077/2015/046

4 december 2015

Provincie Vlaams-Brabant - Provincieplein 1 - 3010 Leuven



**VLAAMS-
BRABANT**

De heer Jan Laeremans
Provincieraadslid
Hof Van Obbergenstraat 2A
1852 Grimbergen

Geacht raadslid,

Betreft: uw vraag van 6/11/2015 i.v.m. de asfaltcentrale te Grimbergen.

1. Welke verandering wordt hier toegestaan?

In januari 2014 werd de milieuvergunning voor de asfaltcentrale van 'Asfaltcentrale Grimbergen NV (ACG)' overgenomen door 'Viabuild Beton' & 'Asfalt bvba', Leuvensesteenweg 300 te 3190 Boortmeerbeek. 'Viabuild Beton' & 'Asfalt bvba' nemen hierbij alle rechten en plichten van de verleende vergunningen over van 'Asfalt Centrale Grimbergen NV'.

De kleine veranderingen die in 2010 en 2012 werden verleend gaan bv. over de uitbreiding van de opslag van bitumen, bijplaatsen van toestellen (airco's, luchtcompressor, stookinstallatie) en het bijplaatsen van een bitumen- polymeer menginstallatie.

2. Welk percentage van de aanvoer van de grondstoffen via het water moest / moet gebeuren in de verschillende vergunningen? Volgens mijn bronnen is daar niet zo lang geleden een zware bijstelling naar beneden gebeurd. Klopt dat en kan dat zomaar?

3. Zelfde vraag voor het vervoer van de afgewerkte producten.

In het besluit van de Minister van 02.02.2010 werd volgende voorwaarde opgelegd: *"Grondstoffen (met uitzondering van bitumen, recyclage-asfalt en vulstof) worden via het kanaal aangevoerd"*.

In 2013-2014 werd door het bedrijf de wijziging van deze bijzondere vergunningsvoorwaarde gevraagd:

Art 10 wijzigen naar: "Minimum de helft van de grondstoffen (excl. Bitumen, recyclageasfalt en vulstof) worden via de binnenvaart aangevoerd".

Motivering van de exploitant:

- *De oorsprong van deze bijzondere voorwaarde met betrekking tot de aanvoer van grondstoffen via het kanaal is het basisdossier voor de milieuvergunningsaanvraag van 2005 waarin 'ACG' (toen Verhaeren Beton en Asfalt) zelf voorstelde om 90% van zijn grondstoffen via het schip aan te voeren. De gegevens zijn inmiddels verouderd. Ze waren gebaseerd op de beschikbaarheid van grondstoffen bij bepaalde leveranciers die inmiddels gewijzigd is.*

- *Er zijn een aantal grondige verschuivingen in de grondstoffenmarkt. De capaciteit van een aantal groeven is beperkt en een aantal belangrijke grondstoffen zijn schaars geworden. Zo is het marktaanbod van kalksteen van het juiste kaliber voor de asfaltcentrale beperkt tot een kleinere groeve waardoor schepen moeilijker vol te krijgen zijn, wat leidt tot onrendabele transporten. De voorraad zandsteen/zand raakt uitgeput.*

Ook hier dient toevlucht gezocht te worden bij een kleinere groeve met onrendabele transporten als gevolg.

Maasgrind is als grondstof voor de asfaltproductie verlaten omwille van de geringe beschikbaarheid en kostprijs.

De aanvoer per schip van Noors graniet is stopgezet omwille van gebruiksmoeilijkheden in officiële asfaltmengsels voor openbare werken.

Positief is dat Scheldezand en Stinox (een secundaire grondstof uit de metallurgie dat als alternatief voor porfier toegepast wordt), totaal ca. 30.000 ton/jaar, vooral per schip worden aangevoerd en dit zal in de toekomst verder gezet worden.

- *Uit een tabel van de in België beschikbare groeves blijkt dat een aantal van deze groeves niet in aanmerking komen omdat de grondstoffen voor de aanmaak van asfaltmengsels moeten voldoen aan zeer strenge en specifieke normen. Materialen van groeven die niet conform zijn voor gebruik in asfaltproducten komen niet in aanmerking.*

Verder zijn er groeves van waaruit er geen transport per schip mogelijk is of liggen de vestigingen ver van het water, met grote voorlaadkosten tot gevolg.

'ACG' heeft nood aan zowel harde steen (porfier) als zachte steen (kalksteen). Doordat de leveranciers van de harde steenslag alleen maar willen leveren aan klanten aan wie ze ook hun zachte stenen kwijt kunnen, worden de potentiële binnenlandse producenten van granulaten gereduceerd tot twee. De producent waarmee thans een meerjarig contract is afgesloten, beschikt over 5 (van de 13) sites die in aanmerking komen om 'ACG' te belevaren.

De berekeningsnota, opgemaakt door een transportdeskundige van W&Z, vertrekt dan ook vanuit dit keuzestandpunt met deze 5 sites van dezelfde leverancier voor verder onderzoek naar watergebonden transportmogelijkheden.

- *De asfaltproductie draait karakteristiek om just-in-time leveringen van grondstoffen. De toelevering per schip (moet vol zijn) laat niet altijd toe om just-in-time te leveren. In asfaltpiekperiodes treden er vaak stockbreuken op waarbij enkel nog vrachtwagenleveringen ingezet worden, om zo goed mogelijk aan de vraag van de klant en/of de bepalingen in het lastenboek te kunnen voldoen.*

- *In opdracht van 'Waterwegen en Zeekanaal' werd in mei 2013 een studie betreffende de binnenvaartmogelijkheden voor de site 'ACG' door een transportdeskundige opgemaakt. In deze nota worden de opties wegverkeer en binnenvaart tegenover elkaar afgewogen aan de hand van een kostenmodel voor de logistieke kosten enerzijds en de milieukosten en CO2-emissies anderzijds.*

Rekening houdend met de opslagcapaciteit op de site, seizoensgebonden pieken in vraag naar grondstoffen en het kritisch aspect van just-in-time leveringen, wordt de doelstelling zoals in 2005 voorgenomen, verlegd naar de hoogst realiseerbare.

'ACG' zal het gebruik van de binnenvaart uitbreiden (nu slechts 17% aanvoer via kanaal). De exploitant stelt voor om bij een productie van 250.000 ton/jaar een minimum jaarlijkse tonnage van 80.000 ton aanvoer via de binnenvaart na te streven, wat correspondeert met 40 à 50 % van de aangevoerde grondstoffen, afhankelijk van het aandeel gebruikte recyclage-materialen.

- *De marktsituatie is sterk gewijzigd t.o.v. 2005, door een samenspel van verschuivingen in de grondstoffenmarkt, bij de leveranciers, in de aard van het asfaltproductieproces en in een aantal disfuncties op logistiek vlak. De mate waarin de aanvoer per schip mogelijk is, blijkt in de praktijk dus heel wat complexer dan in 2005 werd aangenomen en in 2010 in het ministerieel besluit werd opgenomen. Niettemin bevestigt de exploitant dat het nog altijd de intentie is om zoveel mogelijk van haar grondstoffen per schip aan te voeren.*

Het verzoek tot wijziging van de bijzondere voorwaarde om minimum de helft van de grondstoffen (met uitzondering van Bitumen, recyclageasfalt en vulstof) via de binnenvaart aan te voeren werd door de deputatie ingewilligd op 6 februari 2014.
Aangezien tegen deze beslissing geen beroep aangetekend werd, is deze definitief.

4. Wie moet de controle uitvoeren of de firma zich aan deze verplichtingen houdt en welke sancties zijn voorzien als dat niet het geval is?

Omdat dit een klasse 1 uitbating is, wordt de naleving van de milieuvergunning en de opgelegde vergunningsvoorwaarden gecontroleerd door de 'Afdeling Milieu- Inspectie (AMI)' van 'Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE)'.
De 'AMI' kan verbaliserend optreden en bij aanhoudend niet naleven van de vergunningsvoorwaarden, aan de deputatie de schorsing van de milieuvergunning vragen.

Met vriendelijke groeten,

Namens de deputatie,

Marc Collier,
provinciegriffier