

**Hervergunning met uitbreiding/wijziging van de
bestaande milieutechnische eenheid HTC-
Colombus-AVM-MTD te Antwerpen**

Initiatiefnemer:
HTC-Colombus nv
Scheldekaai 8e
2030 Antwerpen

11 maart 2022
PRMER-3435-SA

1. Inleiding

Het project-MER wordt opgesteld voor de hervergunning met uitbreidingen en/of wijzigingen van de bestaande ingedeelde inrichting, gelegen te Scheldelaan 8E (Industriedok) Kaai 373, 2030 Antwerpen. Het MER wordt opgemaakt in toepassing van het MER-/VR-decreet van 18 december 2002.

Voor de exploitatie van de huidige site werd op 27 maart 2003 een milieuvergunning bekomen (met referentienr. MLAV1/02-484) die op 27 maart 2023 komt te vervallen. In 2005, 2006, 2007, 2008, 2010, 2011, 2012, 2013, 2015, 2016, 2017 en 2018 zijn een aantal wijzigingen aan de basisvergunning verleend. De omgevingsvergunning van de inrichting eindigt dus op 27 maart 2023. De milieutechnische eenheid HTC-Colombus – AVM – MTD zal voor de hernieuwing en de geplande uitbreidingen/wijzigingen een omgevingsvergunningsaanvraag indienen.

De bedrijfsactiviteiten van de milieutechnische eenheid HTC-Colombus – AVM – MTD, die gelegen is in de Antwerpse haven, omvatten in hoofdzaak:

- Tank- en scheepscleaning;
- Verwerking (mechanisch, fysisch-chemisch en biologisch) van gevaarlijke en niet-gevaarlijke afvalstoffen: OWS-mengsels, afvalwaters, waswaters en slibs;
- Op- en overslag van afvalstoffen.

Dit MER wordt opgemaakt voor de aanleg (enkel deel uitbreiding) en de exploitatie van de hiervoor beschreven activiteiten.

Deze activiteiten zijn onderworpen aan de m.e.r.-plicht volgens het project-m.e.r.-besluit¹, met name:

Bijlage I:

Rubriek 13: Afvalverwijderingsinstallaties voor de verbranding, zoals gedefinieerd in punt D10 van artikel 4.2.1 VLAREMA, de chemische behandeling, zoals gedefinieerd in punt D9 van artikel 4.2.1 VLAREMA of het storten van gevaarlijke afvalstoffen.

Rubriek 14: Afvalverwijderingsinstallaties voor de verbranding, zoals gedefinieerd in punt D10 van artikel 4.2.1 VLAREMA, of chemische behandeling, zoals gedefinieerd in punt D9 van artikel 4.2.1 VLAREMA, van ongevaarlijke afvalstoffen met een capaciteit van meer dan 100 ton per dag.

De initiatiefnemer heeft er bij de start van de m.e.r.-procedure expliciet voor gekozen om de in de aanmelding voorgestelde methodologie reeds verder uit te werken tot ontwerp-MER en beide gebundeld in te dienen als één document.

De aanmelding met vraag om scopingsadvies werd ingediend op 17 januari 2022. Er werd geen openbaar infomoment georganiseerd door de initiatiefnemer van het project.

Adviezen werden opgevraagd bij de administraties en openbare besturen (zie bijlage).

¹ Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, B.S. 17 februari 2005, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

Dit scopingsadvies wordt opgesteld met het oog op de inhoudsafbakening van het MER. Het houdt rekening met de ontvangen adviezen en met de principieel verplichte onderdelen van een project-MER op basis van art. 4.3.7. van het DABM².

Dit scopingsadvies heeft betrekking op de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het project-MER. Het project-MER moet opgesteld worden zoals door de initiatiefnemer voorgesteld werd in de aanmelding en aangevuld/aangepast worden volgens de specifieke vereisten die in dit scopingsadvies geformuleerd zijn.

2. Verantwoording, beschrijving project en alternatieven

De verantwoording en beschrijving van het project staan in Hoofdstuk IV van de aanmelding.

Zoals in de aanmelding vermeld, moet het MER de volgende alternatieven onderzoeken en beoordelen:

- Nulalternatief
- locatiealternatieven (gemotiveerd niet voorzien)
- uitvoeringsalternatieven

3. Algemene en methodologische aspecten

De afbakening van het studiegebied moet voldoende gemotiveerd worden per discipline, rekening houdend met het feit dat het studiegebied zowel het projectgebied als het gebied waar effecten zich kunnen voordoen moet omvatten. De ruimtelijke afbakening moet voor elke discipline duidelijk tekstueel omschreven worden en indien mogelijk, voorgesteld worden op kaart.

In het MER moet duidelijk aangegeven worden met welke **ontwikkelingsscenario's** rekening gehouden wordt of juist niet bij de beschrijving van een referentiesituatie, en moet voor elk ontwikkelingsscenario duidelijk gemotiveerd worden waarom. Er moet ook aangegeven worden voor welke disciplines de ontwikkelingsscenario's al dan niet relevant zijn. Dit moet beschreven worden in een algemeen hoofdstuk voorafgaand aan de effectbespreking per discipline.

Wanneer er tijdens het opstellen van het project-MER nieuwe ontwikkelingsscenario's naar boven komen, moeten deze toegevoegd worden.

Volgende relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden dienen bijkomend te worden aangepast, opgevolgd of aangevuld: **(geen voor dit dossier)**.

Cumulatieve effecten moeten onderzocht worden.

De **methodologie voor de effectbeschrijving en -beoordeling** moet **voor elke discipline** in het project-MER duidelijk en transparant omschreven worden. Tevens moet per discipline aangegeven worden op basis van welke criteria een effect beoordeeld wordt. Het resterend effect na de milderende maatregelen moet aangegeven en gekoppeld worden aan het gehanteerde beoordelingskader. De effectenbespreking en -beoordeling moet transparant gebeuren.

² Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk (DABM).

Bij de beschrijving van de bestaande toestand en van de milieueffecten moet, als aanvulling op de aanmelding, voldoende aandacht besteed worden aan het volgende:

Algemene opmerkingen

Opmerkingen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen:

- Het bijgevoegde uitvoeringsplan verleent geen duidelijkheid over de geplande situering op het terrein van de nieuwe tanks uit het project (er lijkt sprake van meer dan 6 nieuwe tanks), noch over de verharde en/of overdekte toestand van het terrein, over de verkeersstromen / verkeerssituatie op microniveau (waarrond zich wel een knelpunt dreigt voor te doen); het meest oostelijke deel van het terrein en de toegangssituatie zijn ook niet weergegeven.
- p. 20 e.a. De bedrijfsactiviteiten van MTD vinden ook plaats op kadastraal perceel 11814A0436/00W000, volgens onze informatie (o.a. gekende subconcessie) gebruikt als truckparking, dus niet enkel op perceel 436 X. Op het bijgevoegde uitvoeringsplan is dit perceel niet mee aangegeven. Bij bepaalde disciplines (o.a. bodem) lijkt het perceel out of scope van voorliggende tekst (bv. onder punt XI.3.2. Bodem- en grondwaterkwaliteit op p.125-126, bv. discipline Mobiliteit).
- p.27-28: De afbakening van het zeehavengebied gebeurde (toch voor de rechterscheldeoever) middels een gewestelijk RUP.
- o.a. p.28, p.39 en p.42: De verwijzingen in het document naar het strategisch plan voor de haven en naar het MMHA lijken in dit verband weinig relevant; er is bovendien geen sprake van een toets van effecten aan het eindbeeld van het MMHA zoals wel is aangekondigd (op p.42).
- p.32: Volgens de tekst is het Legionellabesluit niet van toepassing. Is dit niet toch van toepassing – weliswaar bedrijfsintern - op douches voor werknemers?
- p.41: De tekst m.b.t. afwezigheid van vastgesteld onroerend erfgoed binnen de 2km klopt niet. Binnen deze afstand zijn aanwezig: 'Zes droogdokken aan Hansadok met pomphuis' (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/100376>) , alsook 'Twee droogdokken Beliard-Crigton' (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/104778>).

Discipline water:

Opmerkingen (grondwater) van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen:

- Volgens de tekst op p.128 (onder punt XI.4.2.2. Bodem en grondwater) is de bodem op het projectterrein niet infiltratiegevoelig. Gevraagd wordt om dit te motiveren en te staven. De in het document opgegeven grondwaterpeilen laten wel infiltratie toe. Onder punt XI.3.2. is wel sprake van een bodemverontreiniging en van een drainage, dewelke de wenselijkheid tot infiltratie mogelijk wel kunnen beïnvloeden.
- De tekst stelt verder onder hetzelfde punt (p.129) 'Het hoge grondwaterpeil op het bedrijfsterrein wordt behouden door de infiltratie vanuit de omliggende dokken en de nabije Schelde.' De grondwaterstroming in deze omgeving verloopt voor zover bekend (IMDC 2012) echter richting dokken. Deze redenering strookt hier niet mee. De tekst is te verduidelijken.

Opmerkingen (oppervlaktewater) van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen:

- p. 59 e.a. 'Het water dat wordt aangeleverd via het openbare waternet wordt gebruikt voor verschillende doeleinden. Het betreft onder meer drinkwater, voeding voor stoomketels, wasstraten, spoelwater voor containers, recipiënten en tanks, en sanitaire voorzieningen.' Verschillende van de hierboven vermelde activiteiten lenen zich tot inzet van hemelwater: (afhankelijk van het type) voeding voor stoomketels, wasstraten, spoelwater voor containers, recipiënten en tanks (zeker wat betreft extern reinigen van voertuigen, containers en tanks en ook bij drukproeven ed.), toiletspoeling, wasmachine (cfr. C22 van de toestellenlijst voorzien). Gevraagd wordt om in lijn met de BBT (zie ook bijlage 8 GPBV-toetsing van het dossier, BBT 19) m.b.t. optimalisatie van waterverbruik en waterbesparing, transparant de mogelijkheden tot inzet van hemelwater te onderzoeken. Temeer gelet op een beoogde wijziging die men in de geplande situatie wenst aan te vragen ten opzichte van de huidige vergunde situatie, nl. de verhoging van het maximaal lozingsdebiet op uur- en op dagbasis, lijkt wenselijk.
- De tekst is te verduidelijken wat betreft de huidige en geplande opvang en het hergebruik van hemelwater. Niet duidelijk is welke (delen van) daken nu en toekomstig zijn aangesloten op een hemelwaterput en waarvoor het opgevangen water wordt aangewend:
 - Cfr. p.60 is enkel het dak van het kantoorgebouw aangesloten op een hemelwaterput, niet aangegeven is waarvoor de inhoud ervan wordt aangewend, er is enkel aangegeven dat de overloop aangesloten is op het dok. De overige daken zouden rechtstreeks afwateren in het dok.
 - Op p.62 staat echter dat het hemelwater afkomstig van de loods van MTD wordt opgevangen in een bovengrondse regenwatertank in functie van gebruik in de waterzuivering
 - Volgens p.117 zal in de geplande situatie hemelwater worden opgevangen van enkele loodsen (ten zuiden), goed voor 522 m², worden opgevangen in een hemelwatertank voor hergebruik bij de aanmaak van polymeer in de waterzuivering van AVM. Hier wordt echter tevens aangegeven dat het overige hemelwater rechtstreeks naar het dok afwatert.

Ook niet duidelijk is welke zuiveringsstappen (evt. verschillende stromen van) potentieel verontreinigd water ondergaat?

- Waarom gaan de hemelwaters, die op vloeistofdichte verhardingen en (men doelt ook vloeistofdichte ADR-) parkings vallen, niet over een kws-afscheider voor ze na opvang in het rioleringsstelsel voor potentieel verontreinigde waters via een regenwaterbekken naar de WZI bij AVM worden afgevoerd, terwijl het potentieel verontreinigd water uit de inkuipingen wel over een kws-afscheider bij MTD gaat (cfr. p.60) en dit voor parkings ook niet ongebruikelijk is?
- Beide stromen worden (cfr. tekst op zelfde pagina) toch ook beschouwd als bedrijfsafvalwaters, waarover (eveneens op dezelfde pagina) wordt gesteld: 'Tevens het potentieel verontreinigd hemelwater ondergaat een gravitaire slib- en olieafscheiding voorafgaand aan de fysisch-chemische behandeling.' De tekst lijkt niet congruent.
- Op p. 60 staat bovendien ook nog: 'Sanitaire (huishoudelijke) waters, afkomstig van het kantoorgebouw, worden via een intern leidingensysteem over een septische put geloosd in het 5de Havendok.'. Lozing over een septische put volstaat echter niet. Conform Vlare II (Subafdelingen 4.2.8.1. of 6.2.2.4) moet de lozing van alle huishoudelijk afvalwater in het individueel te optimaliseren buitengebied gezuiverd worden door middel van een individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater (IBA), waarvan de capaciteit is afgestemd op het aangesloten IE.

- De behandeling van het afvalwater uit de wasstraten wordt besproken (op p. 60). Er wordt daarbij geen melding gemaakt van de opvang van polymerenpellets (dewelke wel aanwezig zouden kunnen zijn in de behandelde bulkwagens). Het Havenbedrijf lanceerde in het kader van Operation Clean Sweep © samen met andere organisaties het 'Zero Peller Loss' project in het havengebied Antwerpen. Dit project heeft als doel het verlies van kunststofpellets tot het absolute minimum te herleiden. Om te vermijden dat kunststofpellets in de omgeving en het oppervlaktewater terecht kunnen komen, is het belangrijk dat alle bedrijven die direct of indirect met kunststofgranulaten te maken hebben, de nodige maatregelen nemen om vrijzetting van de pellets in het milieu te voorkomen.
Het havenbedrijf wenst graag verduidelijkt te zien in de tekst hoe eventueel aanwezige polymerenpellets afgescheiden en afgevangen zullen worden tijdens de behandeling van het afvalwater.
- In tabel X-5 (p108) en tabel X-9 (p120) zijn er telkens verkeerde normwaarden opgenomen voor chloriden. Deze is standaard 3.000 mg/L, te toetsen aan 90-percentielwaarde, voor de indeling 'zeer licht brak meer'. Echter is er voor het Antwerpse havengebied een verhoogde normwaarde toegekend in het SGBP, nl. 6.000 mg/l. Hiermee dient rekening gehouden te worden bij gebruik van de beoordelingstools 'IBM cognos' en 'VMM-impactbeoordeling'. Gezien de verkeerde normering als ook de verkeerd gehanteerde debieten (zie volgende paragraaf) lijkt het aangewezen de output op basis van de beoordelingstools te vernieuwen.
- De onder X.2.2 Hydraulische eigenschappen voorgestelde Pegasedebieten van 14,29m³/s en 14,187m³/s (op p.109) zijn niet betrouwbaar ter hoogte van TEC Columbus. Het Havenbedrijf heeft in samenwerking met de KULeuven een gedetailleerd waterbalansmodel opgemaakt voor rechteroever en linkeroever. Hieruit komt naar voren dat de debieten t.h.v. Columbus gemiddeld 6,5m³/s bedragen en de p10 2,5m³/s. Het Havenbedrijf adviseert dan ook om in de MER rekening te houden met deze debieten en ze in verschillende paragrafen van het MER aan te passen (o.a. ook onder X.6 hydraulische impactbeoordeling op p.121).
De VMM geeft voor de onbetrouwbaarheid van de Pegasedebieten t.h.v. het projectgebied volgende redenen aan:
 - Ten eerste zijn de debieten in de havendokken onderhevig aan sturingen ter hoogte van splitsingen enz. Deze vaak complexe situaties worden in het Pegasemodel vertaald naar veel eenvoudigere verdelingsregels, wat sowieso onnauwkeurigheid meebrengt. Bovendien zijn deze verdeelsleutels momenteel in vele gevallen nog gebaseerd op oudere data en dus mogelijks niet meer actueel.
 - Ten tweede is er ook niet meteen in de buurt van de havendokken een bruikbaar debietmeetstation beschikbaar. Het dichtstbijzijnde relevante meetstation ligt al een heel eind verder stroomopwaarts op de Zeeschelde. Met de afstand neemt de onzekerheid toe. Ten slotte is het gemodelleerde debiet in de dokken afhankelijk van het debiet op de Zeeschelde, waar getijdenwerking speelt. Pegase berekent enkel de netto-afvoer en het modelresultaat kan hier afwijken van de realiteit.
- De waterbalans, Tabel X-6 onder punt X.3.2. op p.110 is te verduidelijken/ aan te vullen.
 - Deze lijkt enkel gegevens voor AVM en niet voor HTC Columbus, noch voor MTD lijkt te bevatten?
 - Het drinkwaterverbruik is niet terug te vinden als stroom. Cfr. de tekst (op p.62) onder punt IV.3.2.1.1. (Aquatische emissies – Inkomende waterstromen – Huidige toestand) bedraagt het totale jaarlijkse leidingwaterverbruik ca. 59.000 m³. (Vergelijk met een gemiddeld Vlaams gezin 73 m³ per jaar in 2020 (bron VMM)). Uitgesplitst over HTC-Colombus, MTD en AVM zijn (op p.59) cijfers m.b.t. het waterverbruik terug te vinden onder punt IV.2.5. Nutsvoorzieningen. De overeenstemmende cijfers zijn echter niet terug te vinden in Tabel X-6.

- Onder punt X.6. Hydraulische impact is sprake van een toe te voegen piekdebiet van 66l/s hemelwater. Omgerekend komt dit piekdebiet neer op 237,6 m³/h; dit is een veel groter debiet dan het lozingsdebiet van 75 m³/h. Wellicht vormen deze debieten geen probleem voor de ontvangende dokken, doch zoals hoger aangegeven zal deze inschatting opnieuw dienen te gebeuren.
Bovendien lijkt voor dit veel groter debiet weinig of niet onderzocht of er bijkomende toepassingen van hemelwatergebruik in de bedrijfsactiviteiten mogelijk is, terwijl brongerichte maatregelen ook steeds aan te bevelen zijn. Graag ook inzicht geven in de berekening van dit piekdebiet incl. aannames daarbij.
- Op pagina 116 wordt melding gemaakt van een mogelijke bijkomende maatregel ter reductie van de stikstofconcentratie in het effluentwater. Men overweegt om "de vierde biologische zuiveringstank eventueel in te richten als nitrificatie-denitrificatietank en zal men via de drie nieuwe acceptatietanks stikstofbelaste stromen apart kunnen houden om ofwel extern af te voeren of naar deze vierde biologie". Aangezien de dokwaterkwaliteit systematisch de geldende milieukwaliteitsnorm voor stikstof overschrijdt, wenst het havenbedrijf graag toegelicht welke elementen of criteria zullen gebruikt worden om over te gaan van een mogelijke maatregel naar een effectieve maatregel.
- Volgens tekst onder hetzelfde punt zijn er '3 verschillende (afval)waterstromen te onderscheiden op de inrichting:
 - Sanitair (huishoudelijk) afvalwater;
 - Al dan niet verontreinigd hemelwater;
 - Bedrijfsafvalwater afkomstig van de reiniging van tanks, containers en recipiënten';
 De tweede vernoemde stroom betreft in feite 2 verschillende (delen van) stromen; het verontreinigd en het niet verontreinigd hemelwater zijn immers gescheiden te houden en het verontreinigd geraakt hemelwater betreft ook bedrijfsafvalwater.
Zie ook cfr. Bijlage 8 BBT 19 punt e, waarin gesteld wordt dat in het project alle opslag en behandeling van afval overdekt gebeurt; hoe kan er dan toch nog sprake zijn van verontreinigd hemelwater (uitgez. bij incidenten)?
De tekst is rekening houdend met deze opmerking en deze vraag te verduidelijken.

Opmerkingen van GOP-milieu Antwerpen:

In het dossier is er opgenomen dat PFOA/PFOS niet worden geaccepteerd en dus ook niet verwacht worden in het afvalwater. Er worden ook slibs verwerkt op de inrichting. Omtrent PFAS/PFOS dient een passage te worden opgenomen in het MER. Wordt hier gericht gecontroleerd/geanalyseerd bij de acceptatie m.b.t. PFAS/PFOS? Hier dient verder op ingegaan te worden. Het is aangewezen het afvalwater te analyseren op PFAS/PFOS en de analyseresultaten hiervan in het MER toe te voegen.

Discipline bodem:

Opmerkingen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen:

- Gezien de aard van de activiteiten lijkt het niet uitgesloten dat er PFAS-verbindingen kunnen voorkomen in het afvalwater als ook in de bodem en het grondwater. In de tekst ontbreekt elke vorm van data over PFAS-concentraties. Het havenbedrijf stelt vast via het VMM geoloket dat er wel degelijk informatie beschikbaar is rond PFAS in het afvalwater. Het havenbedrijf adviseert om deze beschikbare informatie over PFAS toe te voegen in de tekst als ook een impactbeoordeling hierover op te nemen en eventuele milderende maatregelen voor te stellen.

(actie : het project-MER moet enkel akte nemen van de gekende toestand mbt PFAS op het terrein. Gebruikelijke maatregelen bestaan uit het volgen van de regelgeving aangaande bodemsanering en grondverzet. Het project-MER is hier niet bevoegd om een bindende impactbeoordeling en milderende maatregelen te formuleren).

Discipline biodiversiteit:

Het Agentschap Natuur en Bos (ANB) bevestigde dat er geen passende beoordeling of verscherpte natuurtoets vereist zijn voor dit project.

Opmerkingen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen:

- In de discipline biodiversiteit is bij de beschrijving van de actuele situatie geen melding gemaakt van de op korte afstand van het projectgebied aanwezige huiszwaluwen (met nesten op de tanks) op het zuidelijk aanpalend terrein (op <40m), en van de muurhagedissen, aanwezig in de spoorwegberm (vlak tegen subconcessie/truckparking MTD). Beide zijn soorten beschermd cfr. Soortenbesluit 2009.
- De vraag stelt zich ook of het voor de aanlegfase van de nieuwe tanks wegens de nabijheid van de huiszwaluwen niet aangewezen is om (als milderende of flankerende maatregel) de werken buiten het broedseizoen te plannen.

Discipline Lucht:

Opmerkingen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen:

- P.17/200: Als “toekomstige situatie” ofte “voorgenomen project” spreekt de initiatiefnemer over een “beperkte uitbreiding met een bijkomend low-flash tankenpark (opslag in 6 tanks van 175 m³ van licht ontvlambare oliederivaten met louter gravitaire afscheiding van de olie- en waterfases, al dan niet met behulp van emulsiebrekers)”. Dit “zal, samen met de hervergunning, “het project” in de zin van art. 4.1.1, §1, 5° van titel IV van het DABM vormen.” Verderop in dit MER (o.a. p. 74) is er ook sprake van de “vervanging van een olie- door een gasgestookte stoomketel”, en dit als “toekomstige situatie”. Die vervanging kan leiden tot een emissiereductie van 181 naar 80 mg/Nm³ (zie p. 84), ofwel een vrachtvermindering van 3,2 naar 1,5 ton NOx/jaar (-53,3%). Door deze ingreep zouden de effectscores in de 3 contouren van de omgeving elk één trap minder negatief zijn (b.v. van -3 op eigen terrein naar -2); zie p. 98/200. Gelet op het positieve effect van de vervanging van een olie- door een gasgestookte stoomketel op de luchtkwaliteit en de N-deposities in de omgeving, stel het Havenbedrijf voor om die vervanging al mee op te nemen in het “voorgenomen project”, en daarmee niet te wachten tot een onbepaald moment in de toekomst.
- Het Havenbedrijf ontvangt de laatste jaren een toenemend aantal geurklachten vanuit het havengebied waardoor het nemen van milderende maatregelen ter voorkoming van geurhinder aan belang wint. In de MER worden een aantal milderende maatregelen voorgesteld.
 - P. 61/200: “Voor de controle op de verzadiging/doorslag van de actief kool (n.v.d.r. van de filter die is geplaatst op de afzuiging van tankcleaning _baan 1, die voorzien is voor de reiniging van tankwagens/tankcontainers die zeer vluchtige en/of sterk geurende producten hebben bevat) is een snuffelbuis aanwezig op de uitlaat en kan er, door eraan te ruiken, vastgesteld worden of de actief kool moet vervangen worden.”

Verderop staat dat deze actief kool (slechts?) één maal per jaar vervangen wordt. Het havenbedrijf stelt voor als milderende maatregel toe te voegen: een meer systematische, zo mogelijk geautomatiseerde meting te voorzien, zodat het actief kool vervangen wordt wanneer het nodig is, en niet wanneer men er aan denkt om aan de uitlaat te gaan ruiken.

- P. 92/200: De water- en natriumloog scrubber van de fuel recovery bij MTD blijkt niet goed te werken. De aanbeveling "Op basis van de bevindingen uit werkingstesten wordt er aangeraden om een watervat te voorzien bij de scrubber zodat het waswater continu en automatisch kan ververscht worden. Ook het toevoegen van NaOH dient op een automatische wijze te gebeuren waarbij een pH-setpoint van 11 dient aangehouden te worden om H₂S-reductie te bevorderen" dient als milderende maatregel weerhouden te worden.
- P. 94/200: Na de in vorig punt genoemde procesoptimalisaties in de water- en natriumloog scrubber, zijn de VOS-concentraties aan de INLAAT van die scrubber 34x hoger dan tijdens het niet-optimaal draaien ervan. Het Havenbedrijf vraagt hiervoor een verklaring aan te reiken. Immers, hoe kan een procesoptimalisatie in de scrubber leiden tot hogere influentconcentraties? Men zou dan toch eerder lagere effluentconcentraties verwachten?
- P. 99/200: "Bij ontluuchtingsopeningen van tanks kunnen hoge concentraties van verschillende verbindingen atmosferisch vrijgesteld worden." Zo wordt aan de ontluuchtingsopening van de olietank, tijdens het opvullen, bijna 30.000 mg/m³ aan VOS gemeten: zie p. 95. "Op afstand van deze tanks zal dit, door de grote verdunningsgraad met omgevingslucht, geen problemen opleveren. Maar op de tanks zelf valt niet uit te sluiten dat blootstelling aan hoge concentraties kan optreden." Het havenbedrijf stelt voor om eerder brongerichte maatregelen te nemen dan maatregelen t.h.v. de ontvanger zijnde de werknemer die aan die tanks moet werken, b.v. een actief kool-filter om de bijna 30g/m³ aan VOS op te vangen. Daarmee zijn dan zowel de werknemers als de omgeving beschermd.

Opmerkingen van GOP-milieu Antwerpen:

In het ontwerp-MER pagina 78 is er het volgende opgenomen: "*Centrifugatie gebouw: gebouw waar fuel recovery proces plaatsvindt. Het gebouw zelf is niet volledig afgesloten (open poorten, deuren, en raamkozijnen) en kan aanleiding geven tot de vrijstelling van diffuse emissies*".

Verder is er opgenomen:

"Proceshal AVM:

Op basis van de resultaten zijn er duidelijk verhoogde concentraties aan VOC, H₂S en NH₃ aanwezig in het procesgebouw. Alle vrijkomende dampen in het gebouw worden via de 3 zijwandventilatoren naar buiten geleid, en ook de toegangspoorten tot het gebouw blijven tijdens de zomermaanden openstaan. Een van de voornaamste geurbronnen van AVM is dan ook het procesgebouw waarbij de geursterkte en -samenstelling kan variëren naargelang de gecleande producten. Doordat de uitlaten van de 3 ventilatoren op de zijwand van het gebouw echter naar beneden zijn gericht, wordt de lucht naar beneden geblazen waardoor de geur van het gebouw voornamelijk lokaal wordt waargenomen."

Bovenstaande is niet conform artikel 3.14.2.4.6 van titel III van het VLAREM dat stelt dat diffuse emissies verzameld en geleid moeten worden naar een geschikt emissiereductiesysteem via een luchtafvoersysteem of luchtaanzuigsystemen in de nabijheid van de emissiebronnen.

Bij milderende maatregelen is er in het ontwerp-MER m.b.t. luchtemissies o.a. het volgende opgenomen:

“Inzake de emissies die vrijgesteld worden tijdens de procesvoering van het bedrijf, bleken deze lokaal wel aanleiding te kunnen geven tot geurhinder. In dit kader worden volgende maatregelen aanbevolen:

- Met betrekking tot de scrubber dient ten allen tijde een voldoende hoge verversing van het waswater te gebeuren, daarnaast dient de dosering van NaOH goed opgevolgd te worden, zodat de pH in het waswater zo optimaal mogelijk gehouden wordt om een maximale verwijderingsefficiëntie te hebben;*
- Bij ontluchtingsopeningen van tanks kunnen hoge concentraties van verschillende verbindingen atmosferisch vrijgesteld worden. Op afstand van deze tanks zal dit, door de grote verdunningsgraad met omgevingslucht, geen problemen opleveren. Maar op de tanks zelf valt niet uit te sluiten dat blootstelling aan hoge concentraties kan optreden. Daarom is het steeds noodzakelijk om de nodige beschermingsmiddelen te dragen (zoals een gasmasker): deze voorgestelde milderende maatregel is zelfs geen BBT. Hierbij wordt niet voldaan aan titel III van het VLAREM.*

Tevens is het volgende opgenomen in het MER:

“BEOORDELING VAN DE TOEKOMSTIGE SITUATIE

De emissies gelinkt aan de toekomstige situatie zijn hoofdzakelijk dezelfde als de huidige, actuele bedrijfsuitbating. Er is echter wel een uitbreiding voorzien naar nieuwe low-flash tanks bij MTD, wat aanleiding kan geven tot enkele bijkomende potentiële luchtmissiebronnen. Deze kunnen gepaard gaan met zowel verdampingsverliezen als geuremissies. Omdat er echter geen informatie voorhanden is over het vrijstellingsdebiet en luchtsamenstelling van de tanks, kan er hiervoor geen emissie-impact bepaald worden. Deze factor wordt daarom als een leemte in de kennis beschouwd, en dient bij ingebruikname van de tanks bepaald te worden.”

Dit is niet ok. De uitbreiding zit in de scope van het MER. Dan moet de impact van deze uitbreiding begroot worden, dat is net de bedoeling van een MER. Deze emissies dienen meegenomen te worden.

Discipline Mens-mobiliteit:

Opmerkingen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen:

- Onder punt IV.3.6.1 Mobiliteit - Huidige toestand (p.65) is er sprake van wachtverkeer tot op de Zwarteweg. Het Havenbedrijf merkt op dat het als wegbeheerder wachtverkeer tot op het openbaar domein niet aanvaardbaar acht (Het Havenbedrijf verbiedt dit ook in zijn concessievoorwaarden).
- Verder in de tekst wordt aangegeven – ook m.b.t. de geplande situatie (p.66) dat de verkeersgeneratie door de cafetaria tijdens de middaguren voor verkeersoverlast zorgt, die in de geplande situatie kan betekenen dat de spoorweg en ook het kruispunt Zwarteweg – Scheldelaan geblokkeerd worden. Het Havenbedrijf merkt op dat zulke situaties werkelijk onaanvaardbaar zijn. Het Havenbedrijf kijkt dan ook uit naar de in de tekst aangekondigde milderende en flankerende maatregelen om hieraan te verhelpen, die evenwel in voorliggend document nog niet zijn aangegeven.
- De beschrijving van de fietsroutes op p.163 (onder punt XIV.3.2.5.1. Voetgangers en fietsers), stemt niet geheel (meer) overeen met de huidige toestand. Bij de route via Kastelweg kan het oude fietspad (in stoeptegels) langs de Scheldelaan nog worden gebruikt (en hoeft men dus niet in gemengd verkeer te rijden), en bij de route via de Scheldelaan hoeft men zijn fiets niet over betonblokken te heffen (er is een gat gelaten in de rij). Beide routes vergen wel, zoals terecht aangegeven, zeer gevaarlijke kruisingen van wegenis. Met het oog op de aanpak daarvan zijn door het Havenbedrijf eerder in het kader van de werken aan de Oosterweelknoop

gesprekken opgestart met AWW. Het Havenbedrijf is bereid om samen met de initiatiefnemer dit gegeven verder aan te kaarten bij AWW.

- Onder punt XIV.3.4. Actuele capaciteit van de wegen nabij de site (p.165) gaat het voor de Scheldelaan niet op te rekenen a rato van 2.000 pae/u per rijrichting omwille van het 2x2-profiel; de weg kent veel plaatselijke versmallingen tot 2x1 rijbaan, o.a. ook in de nabijheid van het projectgebied.
- Uit het document spreekt weinig tot geen ambitie naar verbetering van de modal split, terwijl daar zeker op vlak van woonwerkverkeer nog wel marge toe lijkt.
 - Zoals blijkt uit Tabel IV-5 (p.65) is in de huidige situatie het aandeel vrachtverkeer over de weg zeer hoog en is er daarnaast slechts in beperkte mate sprake van binnenschepen en vessels (gemiddeld van elk 2 per dag), een toestand die naar de toekomst quasi-ongewijzigd blijft.
 - Het niet veroorzaken van problemen met het wegverkeer op meso-niveau op vlak van I/C-ratio sluit onderzoek naar of minstens benutting van eventuele mogelijkheden tot een verduurzaming van de modal shift niet uit. Het document gaat hier echter geheel niet verder op in.
 - Onder punt XIV.3.6. I/C Spoorverkeer m.b.t. de toekomstige situatie wordt gesteld: 'Gezien er geen spooractiviteit is, wordt dit onderwerp niet verder besproken.' Wellicht is spoorverkeer echter veeleer niet aan de orde vanwege de aard van de bedrijfsactiviteiten.
 - De tekst onder punt XIV.4.1.4. (p.168) strookt niet met tabel IV-5; in de tekst wordt onder punt XIV.4.1.4. immers gesteld dat het aantal aanmerende schepen zal stijgen van actueel 2 naar vermoedelijk 4 per dag, terwijl dit reeds het huidige aantal is volgens de tabel.
 - Op vlak van de modal split voor personenverkeer spreekt geen ambitie uit het document. Onder punt XIV.4.1.1. wordt aangegeven dat men geen wijziging verwacht in het aantal aangetrokken gebruikers van alternatief vervoer. Het bestaande attractieprofiel werd besproken onder punt XIV.3.3.1. Daarin is sprake van maximaal 5 fietsgebruikers onder het personeel bij het bepalen van de parkeernood bij fietsers, op een totaal van maximaal 33 personen tegelijkertijd aanwezig op de site (personeelsleden + externen – echter zijn er 'doorgaans geen bezoekers aan de kantoren verwacht' zie hiervoor punt XIV.3.3.3.). Dit komt neer op slechts ca. 15% aandeel fietsers voor woon-werkverkeer. Dat is een weinig ambitieus aandeel. De ontsluiting voor fietsers is immers - met uitzondering van de onveilige oversteek, zie hoger - zeer goed, gelet op de aanwezige infrastructuur en de relatief korte (ca. 7km) afstand vanuit Antwerpen centrum. Het aandeel fietsers in de haven wordt thans uit bevragingen geschat op minstens ca. 17%. Met een veilige fietsoversteek zou het aantal fietsers moeten kunnen stijgen.
- Onder punt XIV.4.2. Infrastructuurwerken die de bereikbaarheid beïnvloeden (p.169) stelt de tekst dat het Oosterweelproject een impact zal hebben 'op de bereikbaarheid op macro- en meso-niveau'. Het Havenbedrijf merkt op dat er ook een impact is op de bereikbaarheid van de site, zowel tijdens de werffase (tot vlakbij de site) als door de gewijzigde bereikbaarheid in de omgeving na de werken (men zal enkel nog via Kastelweg naar het Oosterweeileiland kunnen rijden, en niet langer langs de Scheldelaan). Dit gegeven is bij voorkeur mee te onderzoeken.

Discipline Mens-gezondheid:

Opmerkingen van GOP-milieu Antwerpen:

In het MER is ook het volgende opgenomen:

“In de discipline mens-gezondheid dient een beoordeling uitgevoerd te worden t.o.v. de luchtzijdige blootstelling en gezondheidsaspecten. Om een dergelijke beoordeling op te maken, is het belangrijk dat vanuit de discipline lucht de benodigde informatie ter beschikking gesteld wordt. Dit hoofdstuk wordt opgemaakt om deze info te bundelen, en dit specifiek voor de geleide VOC-emissies. Op basis van de metingen die uitgevoerd werden op de verschillende bronnen, kan een vergelijking gemaakt worden met de korte tijdswaarde en de grenswaarde cf. het KB 09/03/2014. In Tabel IX-24 wordt een overzicht gegeven van de relevante verbindingen. Merk hierbij op dat dit metingen betreffen direct aan de bron. Door de verdunning die bij verspreiding optreedt, kan op basis van deze meetwaarden (nog) geen uitspraak gedaan worden over de eigenlijke, reële impact. Daarom wordt de meest relevant verbinding geselecteerd, en wordt hiervan een dispersiemodellering uitgevoerd. In voorliggend geval lijkt dit benzeen, waarvoor de grenswaarde 222 keer overschreden wordt bij de ontluchting van de olietank (wat feitelijk een heel discontinue bron is, die enkel vrijstelt bij ontluchting (dus bij vullen tanks)). Door het discontinue karakter is het niet mogelijk om hierbij een impactbepaling te doen. Daarom wordt geopteerd om een effectieve, continue bron in kaart te brengen. Dit betreft hier de wasser, en ook hiervoor is benzeen het meest kritisch (grenswaarde met factor 11 overschreden). Merk hierbij wel op dat deze wasser nog niet optimaal functioneert en nog in opstartfase zit. Met betrekking tot de AK zijn er ook twee verbindingen waarvoor de grenswaarde overschreden wordt, maar deze overschrijding is dermate beperkt dat dit door de verdunningseffecten onmiddellijk daalt tot een verwaarloosbaar niveau. Rekening houdende met de bronconfiguratie van de scrubber (zijnde 26,2 °C, debiet van 607 Nm³/h, horizontale uitstoot en een benzeenvracht van 23,21 g/h, en een volcontinue productiel wordt in de onmiddellijke omgeving van de bron een concentratie van 0,321 mg/m³ bekomen. Dit is het absolute maximum (Pmax), en dit is 1/10 van de TLV-waarde voor benzeen. Dit is de meest kritische component, en buiten de bedrijfsterreinen zijn de concentraties overal lager dan 1/10 van de TLV (als Pmax).”

Wat betreft die emissies die worden vrijgesteld bij ontluchting (dus bij vullen tanks): hier dient duidelijk vermeld te worden welke nabehandeling deze ondergaan.

De beladingsemissies dienen mee in het model van impactbepaling gebracht te worden.

M.b.t. “de olietank” hierboven vermeld, dient geduid te worden over welke tank het precies gaat: volume, gevaarsymbolen productinhoud?

Er wordt gewezen op het luchtbeleidsplan Vlaanderen waarin wordt gesteld m.b.t. benzeen dat er geen veilige waarden bestaan voor benzeenconcentraties waardoor we de emissies maximaal moeten beperken.

Op pagina 152 in het MER, deel Mens en Gezondheid, is er opgenomen dat benzeen niet wordt meegenomen en dit zonder motivatie.

De impact van de CMR-stof benzeen dient te worden beoordeeld aan de hand van het recent toetsingskader voor CMR-stoffen zoals weergegeven in het richtlijnsysteem mens-gezondheid.

De tankcleaning (HTC-Colombus: reinigen van tankwagens en containers) valt niet onder de BREF WT, maar er wordt nadrukkelijk op gewezen dat deze zal moeten voldoen aan de BBT-studie voor het inwendig reinigen van recipiënten waarvan op dit moment een finale draft beschikbaar is. Het is aangewezen hier reeds in het MER aan te toetsen en indien er niet aan deze bepalingen wordt voldaan, te vermelden welke maatregelen kunnen worden ondernomen om hier wel aan te voldoen.

Bij milderende maatregelen is er in het ontwerp-MER m.b.t. luchtemissies het volgende opgenomen: “Inzake de emissies die vrijgesteld worden tijdens de procesvoering van het bedrijf, bleken deze lokaal wel aanleiding te kunnen geven tot geurhinder. In dit kader worden volgende maatregelen aanbevolen:

- Bij reinigingen die aanleiding kunnen geven tot hoge NH₃-of andere VOC-concentraties, dienen deze zo maximaal mogelijk in de afgesloten kuisstraat 1 doorgevoerd, waarvan de vrijkomende dampen nabehandeld worden in een actief koolfilter;”

M.b.t. de voorgestelde milderende maatregelen is het aangewezen reeds te toetsen aan de finale draft BBT voor het inwendig reinigen van recipiënten, zodat de voorgestelde milderende maatregelen minstens BBT zijn.

In het MER in de bijlage met de toetsing aan de BREF WT is er opgenomen dat de tankcleaning op zich valt niet onder deze BREF, maar gezien de zuivering van het afvalwater gezamenlijk gebeurt, de behandeling van het van de tankcleaning afkomstig afvalwater er dus wel onder valt.

Er wordt opgemerkt dat de van toepassing zijnde normen voor de lozing van afvalwater, in geval er ook andere verwerkingsprocessen gebeuren op de WZI, afhankelijk zijn van het aandeel van beide verwerkingsprocessen in de WZI: ofwel wordt een mengregel toegepast, ofwel worden de strengste normen van toepassing gesteld (hier zal dan ook al worden gekeken naar de nieuwe BBT-studie voor het inwendig reinigen van recipiënten). De exploitant dient een concreet voorstel te doen op welke wijze de mengregel ingevuld kan worden (deze dient praktisch toepasbaar te zijn). Zoniet zal de verplichting voorgesteld worden om te voldoen aan de strengste van beide lozingsnormen.

In het laatste omgevingsvergunningsaanvraagdossier werd er een afwijking van titel II van het VLAREM m.b.t. lozingstemperatuur aangevraagd. Hiervan dient ook de impact te worden bepaald in het MER.

Verder dienen de tabellen nog te worden toegevoegd aan het MER met de effectbeoordeling met de impactscore voor VOS, voor geur, voor NH₃ en voor H₂S + geluid.

De exploitant zal zelf verder moeten screenen op welke activiteiten nog allemaal aanpassingen nodig zijn om te voldoen aan titel III van het VLAREM. In het hervergunningsdossier zal voor elke stap waar diffuse emissies kunnen ontstaan, aangetoond moeten worden hoe er voldaan wordt aan titel III van het VLAREM. Dit dient ook allemaal duidelijk te worden omschreven in het MER.

Externe Veiligheid:

GOP-Externe Veiligheid had de volgende opmerkingen :

In het algemeen is het aspect externe veiligheid onvoldoende uitgewerkt in het ontwerp-MER.

- In deel IV.2.6 moet verduidelijkt worden op welke deel van de milieutechnische eenheid de uitbreiding betrekking heeft, in het bijzonder aangaande het ‘low-flash’ tankpark. Ook moet aangegeven worden wat de invloed is op de globale inventaris van Seveso-stoffen en op de Seveso-status.
- Het aspect externe veiligheid moet uitgewerkt worden volgens het deel 4.1.2.2 van de “Handleiding Externe Veiligheid in MER” (21/12/2016).
- Tabel III-2 (pg. 43) plaatst de Seveso III-richtlijn als aandachtspunt onder de discipline ‘Mensgezondheid’. In het deel XIII “Discipline Mens – Gezondheid” (pg. 147-158) komt dit echter niet aan bod.
- Het ontwerp-MER bevat een deel IV.3.8 “Externe Veiligheid” (pg. 66-67), maar inhoudelijk beantwoordt dit niet aan wat in de handleiding bedoeld wordt. De externe veiligheid in de handleiding gaat immers over de veiligheid van de mens in de omgeving en de veiligheid van het milieu ten aanzien van het optreden van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Seveso-richtlijn.

Verdere aandachtspunten:

Ook de volgende onderdelen moeten aan bod komen in het MER (cfr. richtlijnenboek Algemene methodologie):

- de leemten in de kennis
- de eventuele opvolgings- en monitoringsmaatregelen
- een afzonderlijke discipline-overschrijdende samenvatting (inclusief de milderende maatregelen)
- een niet-technische samenvatting.

4. Goedkeuring team van erkende MER-deskundigen

Het in de aanmelding voorgestelde team van erkende MER-coördinator en MER-deskundigen wordt goedgekeurd.

Wijzigingen aan het team van deskundigen in de loop van de procedure moeten voor akkoord voorgelegd worden aan mer@vlaanderen.be met vermelding van het dossiernummer (PR3435).

Digitaal getekend

Door Isabel Jacobs

Afdelingshoofd

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten

Bijlage

Lijst met instanties die geraadpleegd werden :

Agentschap Natuur en Bos buitendienst Antwerpen (gunstig)
Departement MOW (geen opmerkingen)
Departement Omgeving, GOP, – Team EV
Departement Omgeving, GOP, – Team Milieu Antwerpen
Stad Antwerpen
Provincie Antwerpen
Fluxys Infoworks
VMM Afdeling Lucht
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen – Dienst Ruimtelijke Ordening en Milieu
VMM Afdeling Ecologisch Toezicht - Milieureglementering
VMM Afdeling Operationeel Waterbeheer

Lijst met instanties die gereageerd hebben :

Agentschap Natuur en Bos buitendienst Antwerpen
Departement MOW
Departement Omgeving, GOP, – Team EV
Departement Omgeving, GOP, – Team Milieu Antwerpen
Fluxys Infoworks
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen – Dienst Ruimtelijke Ordening en Milieu
VMM Afdeling Operationeel Waterbeheer (melding : geeft geen advies)