

vzw Stop de Oven  
Leuvensesteenweg 52  
1910 Kampenhout

Kampenhout, 6 januari 2012

Vlaamse Overheid  
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie  
Koning Albert II-laan 20 bus 8  
1000 Brussel

**Aan:** **De heer Jan Baeten**  
Diensthofdienst Beste Beschikbare Technieken en Erkenningen  
Afdeling Milieuvergunningen

**Kopij aan:** **Mevrouw Annelies Faelens**  
Dienst Beste Beschikbare Technieken en Erkenningen  
Afdeling Milieuvergunningen

**Mevrouw Katrien Vander Sande**  
Dienst Beste Beschikbare Technieken en Erkenningen  
Afdeling Milieuvergunningen

**Mevrouw Ann Theunissen**  
Diensthofdienst Milieueffectrapportagebeheer  
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid

**Mevrouw Annelies Hoebeeck**  
Dienst Milieueffectrapportagebeheer  
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid

**Betreft:** **Formele klacht tegen erkende deskundigen in Project-MER PR0326**

**Referentie:** **PR0326**

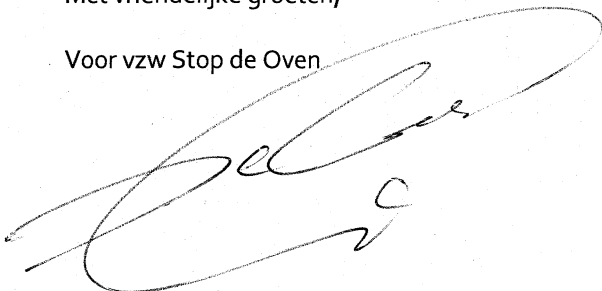
Geachte,

Met dit schrijven wensen wij een formele klacht te laten registreren tegen de erkende deskundigen in het project-MER met project code PR0326, met name het dossier 'Afval-energiecentrale' te Kampenhout.

U kan onze gemotiveerde klacht vinden vanaf pagina 2 tot en met 23.

Met vriendelijke groeten,

Voor vzw Stop de Oven



Joost De Cock  
Voorzitter  
joost@decock.org

# ***Klacht tegen erkende deskundigen in Project-MER PR0326***

## **Inleiding**

Milieueffectrapportage is een procedure die de garantie biedt dat de impact op het leefmilieu van een bepaalde beslissing in overweging wordt genomen vooraleer de beslissing wordt genomen. Het principe -- vastgelegd in de richtlijn 85/337/EEC van de Europese Unie en ook verankerd in de Vlaamse regelgeving -- is dat plannen, programma's en projecten die vermoedelijk een significante impact zullen hebben op het leefmilieu onderworpen worden aan een milieu onderzoek alvorens ze worden goedgekeurd of vergund.

De Europese regelgeving streeft naar een hoge mate van bescherming van het leefmilieu en een bijdrage aan de integratie van milieuoverwegingen in de voorbereiding van projecten, plannen en programma's met als doel hun impact op het leefmilieu te verminderen. Een belangrijk element is de participatie van het publiek in het beslissingsproces, wat moet leiden tot een hoge kwaliteit van de genomen beslissingen.

Milieueffectenrapportering is dan ook een uitstekend instrument en ons bijzonder genegen.

Naast alle voordelen schuilen er in het instrument van milieueffectenrapportering ook een aantal valkuilen. Zo zijn de garanties die het proces zou moeten bieden ten aanzien van de kwaliteit van het eraan gekoppelde beslissingsproces erg afhankelijk van de kwaliteit van het geleverde werk tijdens de milieueffectenrapportering.

De vereisten op het gebied van expertise van de erkende deskundigen zijn vastgelegd bij wet en moeten gestaafd worden aan de hand van diploma's en ervaring. De onafhankelijkheid van de deskundigen is moeilijker in regelgeving te vatten, maar objectiviteit en onafhankelijkheid staan in de wet ingeschreven voor alle deskundigen die aan het MER proces deelnemen.

Artikel 34 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het Vlaams reglement inzake erkenning met betrekking tot het leefmilieu (VLAREL) geeft toelichting over de algemene gebruikseisen voor een erkenning. We hernemen de relevante passages:

Paragraaf 1:

*Het uitoefenen van functies, het verstrekken van opleidingen, het nemen van monsters en het uitvoeren van metingen, beproevingen en analyses waarvoor een persoon erkend is, verloopt op een kwalitatief goede wijze.*

*De erkende persoon neemt daarbij een objectieve en onafhankelijke houding aan.*

Paragraaf 2:

*De erkende persoon past de normen en codes van goede praktijk toe die voor het gebruik van de erkenning in het Vlaamse Gewest van toepassing zijn.*

Paragraaf 4:

*De attesten, vaststellingen, verslagen en andere documenten die door een erkende persoon worden afgeleverd, zijn voldoende duidelijk en uitgebreid zodat het uit de lezing ervan mogelijk is om na te gaan of aan de reglementaire voorschriften is voldaan.*

Milieueffectenrapportering als instrument staat of valt dus bij de expertise en onafhankelijkheid van de erkende deskundigen, en de kwalitatief goede wijze waarop ze hun taak uitvoeren.

Het is de initiatiefnemer van het project dat MER-plichtig is dat de kosten voor de milieueffectenrapportering voor zich moet nemen. Wie een MER studie bestelt doet dat dus als investering binnen een vergunningsprocedure, in de hoop om later een vergunning te krijgen. De kans dat een vergunning zal afgeleverd worden is uiteraard groter als uit het instrument van de milieueffectenrapportering blijkt dat de effecten op het leefmilieu minimaal zijn. In die zin heeft de initiatiefnemer dus alle baat bij een MER rapport dat zijn of haar dossier zo gunstig mogelijk voorstelt.

De deskundige is gebonden aan zijn objectiviteit en onafhankelijkheid, maar is ook financieel afhankelijk van de initiatiefnemer, die alle baat heeft bij een gunstig rapport.

Deze moeilijke spreidstand legt bijzonder veel verantwoordelijkheid bij de verschillende MER-deskundigen. Het volledige en belangrijke proces van milieueffectenrapportering staat of valt bij hun objectieve en onafhankelijke rapportering, wars van de financiële implicaties op korte of langere termijn of zelfs hun werkzekerheid.

Wij zijn dan ook erg dankbaar tegenover de talloze deskundigen die elke dag binnen het proces van de milieueffectenrapportering op een onafhankelijke en objectieve manier hun werk doen, en op die manier zorgen dat wij, als samenleving, kunnen bogen op een kwalitatief hoogstaand beslissingsproces waarbij baten en eventuele hinder in een dossier op een billijke manier kunnen worden afgewogen.

## Betrokken partijen

Gelet op het belang van het proces van milieueffectenrapportering en ter ondersteuning van alle deskundigen die wel objectief en onafhankelijk hun taak uitvoeren dienen wij klacht in tegen volgende deskundigen:

1. Steven Eersels
  - *Erkenningsnummer*: MER/EDA/657-V3
  - *Firma*: Sertius CVBA
  - *Discipline*: MER Coördinatie
2. Katrien Van Haecke
  - *Erkenningsnummer*: MB/MER/EDA/643-V2
  - *Firma*: Sertius CVBA
  - *Discipline*: Bodem en water, deeldomein hydrogeologie
3. Johan Versieren
  - *Erkenningsnummer*: MB/MER/EDA/059-V4
  - *Firma*: Milieubureau JOVECO
  - *Discipline*: Lucht
4. Guy Putzeys
  - *Erkenningsnummer*: MER/EDA/393-V3
  - *Firma*: dBA-Plan
  - *Discipline*: Geluid
5. Luc Iliano
  - *Erkenningsnummer*: MB/MER/EDA/164-V3
  - *Firma*: Labo Iliano
  - *Discipline*: Mens, deeldomein gezondheid
6. Rik Houthaeve
  - *Erkenningsnummer*: Niet meegedeeld in het MER
  - *Firma*: Grontmij
  - *Discipline*: Mens, deeldomein sociaal-organisatorische aspecten

## Grond van de klacht

Wij dienen klacht in tegen hierboven vermelde deskundigen omdat de door hen uitgevoerde functie en analyses niet zijn verlopen op een kwalitatief goede wijze. Maar vooral omdat ze hierbij geen objectieve en onafhankelijke houding hebben aangenomen.

Daardoor voldoen ze niet aan de voorwaarden zoals gesteld in paragraaf 1 van Artikel 34 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het Vlaams reglement inzake erkenning met betrekking tot het leefmilieu (VLAREL) dat toelichting geeft over de algemene gebruikseisen voor een erkenning.

## Motivatie van de klacht

Wij motiveren onze stelling dat de verschillende deskundigen geen objectieve en onafhankelijke houding hebben aangenomen bij het opstellen van het MER, en dat de door hen uitgevoerde functie en analyses niet zijn verlopen op een kwalitatief goede wijze aan de hand van volgende voorbeelden uit het MER-rapport:

### ***A. Informatie die foutief is***

#### **A. 1. Inventarisatie woonkernen is niet correct en onvolledig**

De woonzones die worden omschreven in het MER zijn niet correct.

In De MER-richtlijn (PR0326 - RL: p8 ) wijst men specifiek op het belang om onder meer de woongebieden adequaat en exhaustief in kaart te brengen.

Men stelt dat het de verantwoordelijkheid is van de initiatiefnemer om hiertoe met alle bevoegde instanties af te stemmen teneinde geen elementen over het hoofd te zien in het MER.

Bovendien wijst men erop dat tevens de toekomstige ontwikkelingen ten gevolge van invulling van woonuitbreidingsgebieden, (ontwerp)structuurplannen en (ontwerpen van) ruimtelijke uitvoeringsplannen in rekening dienden te worden gebracht.

We merken op dat ondanks de vraag voor dit specifieke aandachtspunt men heel ondoordacht is omgesprongen met vooropgestelde lijsten. Zo merken we onder meer op in het MER p II.2 ; 1.3 NABIJE OMGEVING ; 1.3.1

Bewoning dat tabel II.1.1 een overzicht dient voor te stellen van de minimale afstanden tussen de terreinen van Recover Energy N.V. en de woonzones binnen een straal van 5 km.

In de tabel zelf beschrijft men echter enkel de woonzones die zich bevinden binnen een straal van 3 km rond de te bouwen afvalverbrandingsinstallatie. Dit is tegenstrijdig met de titel van de tabel waardoor men de indruk wekt dat er niet meer woonzones zijn binnen een straal van 5 km.

Bovendien is het ook in strijd met de MER-richtlijnen die, in lijn met de MER-kennisgeving, een studiegebied van minstens 5 km vooropstellen.

Zelfs wanneer men zou veronderstellen dat het de intentie was om een lijst te voorzien met woonzones binnen een straal van 5 km, dan nog moeten we besluiten dat deze lijst onvolledig is en bovendien de woonzones minimalistisch heeft omschreven.

- De woonzone Wespelaar wordt in de tabel omschreven als "Gehucht met enkele voorzieningen". Dit is niet correct: Wespelaar is een dorp met 3500 inwoners en met meerdere voorzieningen. Er zijn niet alleen een lagere school en een kleuterschool, een supermarkt een treinstation, verschillende kantoorgebouwen en meerdere handelszaken, maar ook het gemeentelijk sportcentrum 'Den Dijk' van de gemeente Haacht is in Wespelaar gevestigd, alsook het gemeentelijk containerpark, de technische dienst van de gemeente Haacht en zelfs het gemeentehuis van Haacht is momenteel in Wespelaar gevestigd terwijl men de vestiging in Haacht verbouwt. Wespelaar is ook de thuishaven van het Kasteel en parkdomein van de familie de Spoelberg en het bijhorende arboretum. Wespelaar is een van de grootste in haar soort in Europa.
- De woonzone "Tildonk" wordt in de tabel omschreven als "Gehucht met enkele voorzieningen". Ook dit is niet correct: Tildonk is een dorp dat meer dan 900 jaar oud is, met 2500 inwoners en meerdere voorzieningen, waaronder een lagere en middelbare school (St. Angela-instituut), sportterreinen, een treinstation en meerdere handelszaken. Ook in Tildonk vindt men het klooster wat een belangrijke toeristische trekpleister is.
- De woonzone "Haacht station" wordt omschreven als "In het zuidelijk deel is er de Tuinwijk, overwegend open bebouwing. Verspreid komen enkele nieuwe woningen voor." Dit is een zeer misleidende voorstelling van de aanwezige bewoning. De 'tuinwijk' is een sociale woonwijk, er is dus een hoge concentratie aan woningen op kleine kavels. Bovendien is open bebouwing er eerder de uitzondering dan de regel. Woningen die deel uitmaken van de sociale woonwijk zijn steevast halfopen of gesloten bebouwing teneinde maximaal van

de ruimte gebruik te maken.

Los daarvan is Haacht-Station ook volledig volgebouwd met recentere verkavelingen, alsook de lintbebouwing langs de invalswegen. Haacht-Station heeft, net zoals Tildonk en Wespelaar, een eigen kerk (merk op dat volgens het woordenboek een 'gehucht' geen kerk heeft) en men beschikt over een eigen lagere school en kleuterschool, een sportveld, een treinstation en meerdere handelszaken.

- De woonzone "Kampenhout Aarschotsebaan" wordt omschreven als "een 8-tal verspreide woningen, open bebouwing". Dit is fout, in het bedoelde stuk van de Aarschotsebaan staan minstens 30 woningen.

MER p.II.3

*In tabel II.1.1 op p.II.3 in het Mer rapport is een overzicht gegeven van de minimale afstanden tussen de terreinen van Recover Energy N.V. en de woonzones binnen een straal van 5 km*

In tabel II.1.1 is de grootste afstand 2950 meter. Men heeft dus alle woonzones gelegen op een afstand van 3 tot 5 km van de terreinen van RE niet beschreven. Men moet dan niet spreken over een straal van 5 km maar over een straal van 3 km. Door een groot deel niet te beschrijven minimaliseert men de omgeving wat betreft de woonzones. Dit is niet correct.

Volgende woonzones ontbreken in de tabel:

- NW 600 m (Oudestraat west): 20-tal woningen, grotendeels nieuwbouw
- ZW 1100 m Relst: gehucht met school
- ZO 3500 m Delle: woonkern met 1000 inwoners
- ZW 3700 m Nederokkerzeel: woonkern met 1800 inwoners en lagere school
- NO 3000 m Sint-Adriaan: woonkern met 2 scholen
- NW 4900 m Hever: woonkern met school

## **A. 2. De uren van de ochtend en avondspits variëren constant, gegevens tekst en bijbehorende tabel kloppen niet.**

MER p.VI.145

*Uit de huidige verkeersgeneratie van de sorteercentra te Kampenhout en Veltem-Beisem (VI.5.1.3.4.1 en VI.5.1.3.4.2) blijkt dat 8% van de verkeersgeneratie plaatsvindt tijdens de ochtendspits (8 – 9u) en 11% tijdens de avondspits (16 – 17u).*

MER p.VI.147

*De bruggen worden bediend tussen 6u en 22u. Er zit geen duidelijke periodiciteit in de opening van de bruggen, de tijdsspanne tussen 2 brugopeningen varieert van dag tot dag. Er kan zeker niet gesproken worden van vaste uren waarop de bruggen geopend worden. Gemiddeld zijn de bruggen 1 tot 2 keer geopend tijdens de ochtendspits (8u-9u) en eveneens 1 tot 2 keer tijdens de avondspits (17-18u).*

MER p.VI.148

*Boortmeerbeekbrug.*

*Tabel VI.5.17 Weergave van de gemiddelde verkeersintensiteiten ter hoogte van de Boortmeerbeekbrug (mei 2010)*

In deze tabel neemt men 8-9u als ochtendspits en 17-18 u als avondspits.

Nochtans staat in de tekst boven de tabel;

*' De verkeersintensiteiten liggen het hoogst tijdens de ochtendspits richting Kampenhout en zijn sterk uitgesproken gedurende 2 uren. De avondspits is eerder verdeeld over 3 uur.'*

MER p.VI.149

#### *Hofstadebrug*

*De telpost is gelegen op de N267 Trianonlaan ten noordoosten van het kanaal Leuven-Dijle, net voor de brug. Er werd gemeten in beide richtingen.*

Uit de grafiek opgenomen in de figuur VI.5.17 in bijlage valt af te leiden dat zowel ochtend- als avondspits gespreid zijn over 4 uur.

Tabel VI.5.21 Weergave van de gemiddelde verkeersintensiteiten ter hoogte van de Hofstadebrug (mei 2010) Deze tabel vermeld ochtendspits van 8-9h en avondspits van 17-18h

MER p.VI.150

#### *Colomabrug*

*Hier dient opgemerkt dat gedurende de periode van de tellingen de ochtendspits op de Hanswijkvaart komende vanuit het zuiden een uurtje vroeger valt, namelijk tussen 7u en 8u, met intensiteiten rond 360 mvt/u. Deze zijn identiek als gemeten tijdens de avondspits*

Tabel VI.5.23 Weergave van de gemiddelde verkeersintensiteiten ter hoogte van de Colomabrug (mei 2010)

In tabel neemt men ochtendspits van 8-9, avondspits van 17-18h.

De uren vermeld in de tekst en de uren weergegeven in de tabellen kloppen niet. Getallen (gegevens) kloppen dus niet met de realiteit.

### **A. 3. Procedure aanvraag stedenbouwkundige vergunning.**

MER.p.I.4

*De aanvraag tot het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning moet worden ingediend bij het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Kampenhout, dat het bevoegde orgaan is om over de bouwaanvraag een beslissing te nemen.*

Op 20 oktober 2011 heeft Recover Energy NV haar aanvraag tot het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning ingediend bij het departement RWO, Afdeling Stedenbouwkundig Beleid en Onroerend Erfgoedbeleid.

### **A. 4. Kade infrastructuur niet aanwezig**

MER VI. Pg 126 Waterweg

*De site van Recover Energy N.V. wordt ten noordoosten begrensd door het kanaal Leuven-Dijle, na de Lisseweegse Vaart, het oudste kanaal van België. Het kanaal heeft een totale lengte van 30 kilometer, en telt tien beweegbare bruggen en vijf sluizen.*

*Heden is er reeds containertransport op het kanaal Leuven-Dijle voor andere industriële activiteiten. De ervaring leert ons dat dit werkbaar, rendabel en logistiek haalbaar is. De kade infrastructuur is aanwezig en de waterweg grenst aan het bedrijfsperceel.*

De kade infrastructuur is niet aanwezig.

### **A. 5. Vlarem omzendbrief ivm bufferzones als richtinggevend beschouwen is niet correct**

Mer II. P 24.

*De vereiste om te voorzien in voldoende afstanden tegenover omliggende bestemmingen dient gerealiseerd te worden door de aanleg van een buffer. De sectorale voorwaarden inzake afvalverwerking uit Vlarem II verwijzen in dit verband naar een efficiënt groenscherm van 5 meter breed.*

*De vooropgestelde breedtes van de bufferstrook waarvan sprake in de Omzendbrief van 8 juli 1997, als richtinggevend beschouwd te worden. Artikel 7.2.o.2. van de Omzendbrief van 8 juli 1997 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen stelt het volgende*

Dit als richtinggevend beschouwen is foutief. Waarom is er anders een omzendbrief?

#### **A. 6. 2007 als referentiesituatie nemen is niet meer correct**

Mer VI p 2

*In het kader van het project-MER kan een onderscheid gemaakt worden tussen:*

- a) De situatie anno 2007: zijnde de toestand waarbij er enkel sorteer- en breekactiviteiten zijn op het terrein;*
- b) De geplande situatie: zijnde de toestand waarbij Recover Energy N.V. een afval-energiecentrale exploiteert met een totale capaciteit van 150.000 ton afvalstoffen*

Tussen 2007 en 2011 is er aanzienlijk verschil in verkeer, uitstoot, geluidshinder....Dit is niet opgenomen. 2007 kan geen referentiesituatie zijn. Dit is niet meer correct.

#### **A. 7. Fout in verwijzing naar VLAREM**

Mer VI p 17

*In de tabel van het MER onderaan staat vermeld dat "wanneer een gebied valt onder twee of meer punten van de tabel dat in dat geval het gebied met de hoogste richtwaarde van toepassing is. "*

Dit is niet wat er in het VLAREM staat. Als een gebied valt onder twee of meer punten van de tabel dan is in dat gebied de hoogste milieukwaliteitsnorm van toepassing.

#### **A. 8. Foute verwijzing in MER.**

MER p.VI.149

*Hofstadebrug*

*De verkeersintensiteiten worden cijfermatig weergegeven in onderstaande tabel VI.5.19.*

Onderstaande tabel is:

Tabel VI.5.21 Weergave van de gemiddelde verkeersintensiteiten ter hoogte van de Hofstadebrug (mei 2010)

Hetgeen er in de tekst staat, klopt niet met de tabel die eronder staat.

Tabel VI.5.19 gaat over de schiplakenbrug en niet over de Hofstadebrug.

Foute verwijzing in dit MER-rapport.

#### **A. 9. Camping Veronique.**

MER p.VI.159

*In de nabijheid van de site van Recover Energy N.V. zijn er geen geldende RUP's of BPA's.*

Fout, voor Camping Veronique is een BPA opgesteld.

#### **A. 10. Neen antwoord waar het duidelijk ja moet zijn.**

MER p.VI.217

*Vraagstelling [www.watertoets.be](http://www.watertoets.be) (zie technisch luik)*

*Wordt in project bodemvreemd materiaal opgeslagen of gestort? Nee*

*Wordt in het project een vegetatiewijziging doorgevoerd? Nee*

Het antwoord op bovenstaande vragen kan nooit nee zijn aangezien men 150 000 ton afval (afkomstig van onbekende oorsprong en zeker bodemvreemd) gaat storten. Ook worden er stukken



bos geroid en bufferzones aangelegd, dit is toch duidelijk een vegetatiewijziging in het project. Antwoord op beide vragen moet ja zijn.

#### **A. 11. Aantal treinen is fout voorgesteld**

*VI.115 tijdens de spits rijden er 4 treinen per uur per richting en buiten de spits 2 treinen per uur per richting.*

Er wordt geen rekening gehouden met zeer intens goederenverkeer..

#### **A. 11. Waardevermindering vastgoed als gevolg van geurhinder is fout voorgesteld**

*VI. 171 Uit literatuur in het buitenland wordt vastgesteld dat de waardevermindering als gevolg van geurhinder leidt tot een prijsdaling rond de 3,4%.*

Dit klopt niet: literatuur beschrijft 6, 9 en 12%

### ***B. Onderdelen die niet of onvolledig beschreven zijn***

#### **B. 1. Discipline fauna en flora in het MER is onvolledig**

In de MER richtlijnen p12 – hoofdstuk 6. Bestaande toestand en milieueffecten . (art 4.3.7.1,1°,g en 1,2° a,b,c ) vraagt men duidelijk om een inventarisatie van de aanwezige beschermde soorten in de omgeving. Deze inventarisatie diende uitgevoerd of opgevraagd. Daar bovenop dienden de mogelijke effecten op deze beschermde soorten in het MER te worden beschreven en geëvalueerd. Ook de biologische waarde van de vaardijk en omgeving diende grondig te worden in kaart gebracht en de impact van het project diende hierop te worden geëvalueerd. Het "niet bestaan" van dergelijke inventarisatie is geen reden voor het niet afleveren van dergelijke inventarisatie in het MER. De initiatiefnemer diende in dat geval dergelijke onpartijdige inventarisatie te laten opmaken. De Richtlijnen Milieueffectenrapportage van dit project werd afgeleverd op 10 juni 2008, dit gaf de initiatiefnemer ruimschoots de tijd om een inventarisatie te laten opmaken en de gevraagde bijhorende evaluatie af te leveren.

Gebieden die tijdens de inspraak voor het MER werden aangehaald buiten de vaardijk zijn o.a. ook domein Hofstade en Planckendael, Weisseterbos, Weisseterbeek, Vijverbossen , Herkenrode, Spitbos, domein De Spoelberch met arboretum.

Deze gegevens zijn primordiaal. Zonder deze gegevens kan geen juiste inschatting worden gemaakt van het project op fauna en flora.

Het MER is niet volledig: impact op plant en dier worden onvoldoende onderzocht en beargumenteerd. De MER-deskundigen onderschatten de impact van het project op de natuur en tonen weinig respect voor het leefmilieu.

#### **B. 2. Nulmeting onvoldoende**

De MER-richtlijnen schrijven de uitvoering van een nulmeting voor als referentie voor latere postmonitoring: "Voor Postmonitoring dient Nulmeting grondig in kaart te worden gebracht (MER 82)"....

Op basis van metingen op 10 tot 15 km van de site waar het project gepland is, zoals Mechelen, Vilvoorde, Steenokkerzeel, Zaventem en Aarschot kan geen reëel beeld geschetst worden. Hiervoor moet worden gemeten en in rekening gebracht worden: de cumulatie van de concentratie van de kruisende provinciewegen en een industriezone die grenst aan een woonzone.

#### **B. 3. Niet vermelden van (her)vergunningen andere afvalverbrandingsovens**

MER II pg 22

*Een overleg met OVAM (dd 26/5/2011) geeft aan dat er op dit moment, op basis van de huidige vergunde hoeveelheden, een evenwicht is tussen aanbod en verwerkingscapaciteit van huishoudelijke afvalstoffen*

*De milieuvergunningen van 8 van de 10 vergunde installaties in Vlaanderen vervallen echter binnenkort. Op het moment van de eindafwerking van dit definitief MER is er nog geen zicht of dan wel voor welke capaciteiten deze installaties nog zullen vergund worden.*

Hier wordt de (reeds gekende) informatie over Bionerga, de hervergunning in Wilrijk en in Houthalen-Helchteren niet vermeld.

#### **B. 4. Geen informatie rond afvaltunnel**

MER p III.31 geeft aan dat er een doorsnede van de afvaltunnel wordt weergegeven in figuur III.6.12 A en B in bijlage.

Ook in figuur III.6.12.A refereert men naar de verdere detailtekening voor de tunnel.

Echter figuur III.6.12.B geeft een tekening van de fietstunnel. Er is geen informatie meer te vinden over de afvaltunnel.

#### **B. 5. Impact op waarde van vastgoed niet beschreven**

Het MER-rapport geeft aan dat de impact van de bouw van de afvalverbrandingsoven op de waarde van het vastgoed van omwonenden een louter economische afweging is en niet het voorwerp vormt van de MER-studie.

In de MER-richtlijnen werd echter expliciet om deze afweging gevraagd. Het gaat namelijk niet enkel om een economische afweging.

#### **B. 6. Geluidseffect op kanaal Leuven-Dijle niet onderzocht**

Het valt op dat de geluidseffecten van de buitenactiviteiten niet onderzocht zijn voor wat betreft de recreatieve as kanaal Leuven-Dijle. Net op deze plaats zullen veel recreanten overdag hinder ondervinden van de activiteiten.

#### **B. 7. Opleiding en accreditatie operatoren installatie**

In het rapport ontbreekt een plan en de garantie voor het professionaliseren van de operatoren.

#### **B. 8. inspraak van burgers niet opgenomen**

Het MER-rapport gaat voorbij aan een heel aantal opmerkingen die door de bevolking werden ingediend naar aanleiding van de MER-kennisgeving. Bijkomend zijn in het MER-rapport geen duidelijke procedures of gremia vermeld waarbij burgers en omwonenden inspraak krijgen in de exploitatie, ontwerp en opvolging van milderende maatregelen. Er is eveneens geen inspraakmogelijkheid opgenomen die in werking treedt bij incidenten of bij overschrijding (momentaan of structureel) van de diverse normen inzake uitstoot, licht, geluid, trillingen of geur.

#### **B. 9. Niet vermelden van wetenschappelijke bewijzen rond mentale gezondheid**

Het MER-rapport laat onterecht duidelijke wetenschappelijke bewijzen over effecten op de mentale gezondheid achterwege.

#### **B. 10. Milieueffect ondergrondse kabel voor hoogspanning onvoldoende beschreven**

#### **B. 11. Brandrisico van afvaltunnel en afvalcontainers onvoldoende beschreven**

#### **B. 12. Milieueffect door aanwezigheid van radioactieve straling niet beschreven**

### **B. 13. Steekproef niet beschreven**

*Steekproefsgewijs worden er ook vrachten volledig uitgestort op de vloer van de storthal en ten gronde gecontroleerd*

Het MER-rapport geeft geen enkele indicatie wat steekproefsgewijs precies betekend. 1 maal per jaar?

### **B. 14. Ontbreken van studie**

*Teneinde de calorische waarde van de restfractie van het bouw- en sloopafval duidelijk in kaart te brengen, werd door een deskundig milieubureau (MAVA) een **uitgebreide studie uitgevoerd**.*

Studie is niet opgenomen in MER

### **B. 15. Onvolledigheid van opsomming maatregelen**

*III. 29 De volgende maatregelen worden in eerste benadering rendabel geacht (I.R.R. na belastingen minstens 15 %), en moeten in het ontwerpstadium verder geoptimaliseerd worden.*

*Zij zullen **alle 4** geïmplementeerd worden:*

- Vervanging van de stoomejector door een vloeistofringpomp;*
- Verlaging van het vacuüm van 0,100 bara naar 0,080 bara;*
- Optimalisatie van (het rendement van) de turbogroep.*

De vierde maatregel is niet opgenomen in het MER.

### **B. 16. Vage omschrijving activiteiten**

*VI3. Pg 28 De activiteiten gebeuren **wellicht enkel** tijdens de dagperiode.*

Dit is zeer vaag omschreven

### **B. 17. Vage omschrijving activiteiten**

*VI.74 **vermijden van scheepvaarttransporten tijdens de spitsuren** zal uiteraard eveneens leiden tot een verlaagde impact.*

Ook hier is het realisme ver te zoeken en is de voorstelling erg gekleurd.

### **B. 18. Tellingen bestaan niet, dus geen onderzoek**

*VI.118 Omwille van het **ontbreken van kruispunttellingen**, en bijgevolg ook de afslagbewegingen, ter hoogte van de twee rotondes aan Kampenhout Sas, kan de belastinggraad van de rotondes niet berekend worden.*

Waarom die telling dan niet doen ?

### **B. 19. Geen voorzorgsprincipe bij het uitwerken van oplossingen voor ongerustheden tijdens de exploitatie**

*VI.199 ...en zal er naar een passende **oplossing gezocht worden** bij het optreden van eventuele ongerustheden tijdens de exploitatie.*

Dan is het te laat.

## ***C. Onderdelen die niet of onvolledig gemotiveerd zijn***

### **C. 1. Geschiktheid locatie aan kruising N21 en N26 is onvoldoende gemotiveerd**

Ter hoogte van Kampenhout, Boortmeerbeek en Haacht zijn de N21 en N26, en in het bijzonder de rotondes op Kampenhout-Sas, nu reeds overbelast door twee kruisende verkeersstromen; de ene vanuit de richtingen Keerbergen en Rotselaar naar Brussel en de tweede tussen Leuven en Mechelen. Bovendien zijn deze verkeersassen belast door al het regionaal verkeer dat van en naar de E19 rijdt. Alhoewel het MER het mogelijke gebruik van vervoer via het kanaal beschrijft, blijken de activiteiten ook afhankelijk van het aan- en afrijden van vrachtwagens met het maximaal laadvermogen op de Belgische wegen. Indien dus een vergunning wordt afgeleverd die het effectief uitvoeren van de beschreven scenario's met vervoer via het kanaal niet afdwingt, kan Recover Energy potentieel alle vervoer over de weg gaan organiseren. In dit laatste geval zijn de effectbeschrijvingen in het MER dus volledig waardeloos, want zijn gebaseerd op het deels vervoeren van afval via het kanaal.

### **C. 2. Geschiktheid locatie is niet gebaseerd op de aanwezigheid van afval in de nabijheid**

De geschiktheid van de locatie is niet gebaseerd op de aanwezigheid van afval in de nabije regio's. Uit de informatie in het MER blijkt zelfs het tegendeel. Er zou een stroom van niet-risicohoudend medisch afval (NRMA) ontstaan naar Kampenhout-Sas vanuit heel Vlaanderen, mogelijk zelfs vanuit het buitenland.

Dit kan besloten worden uit sectie III.2.1 Beschikbaarheid van afval:

'Overeenkomstig deze uitvoeringsplannen kan de aanvoer van voornoemde afvalstoffen gebeuren vanuit Vlaanderen, andere gewesten en/of andere landen.'

### **C. 3. Biomonitoring is ontoereikend**

In de MER-richtlijnen wordt aangegeven dat inzake de discipline mens-gezondheid de initiatiefnemer de leemtes en onzekerheden in de kennis passend dienen te onderzoeken en op te volgen via epidemiologische onderzoek of biomonitoring. De maatregelen in het MER rapport voorgesteld zijn ontoereikend.

Het MER rapport vermeldt inzake biomonitoring enkel het plaatsen van bakken boerenkool op 9 plaatsen in de nabijheid van de site en de groei van koolgewassen op te volgen. (VIII.5). Deze vorm van biomonitoring is op zich strikt ontoereikend om een degelijke opvolging van de verschillende effecten op de mens in kaart te brengen. Buiten dioxines dienen namelijk ook andere elementen in rekening te worden gebracht. De MER-richtlijnen vermelden onder meer de aanwezigheid van de ultrafijne fractie PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, furanen, Hg, Pb en andere zware metalen, zure depositie, Hcl en HF, NH<sub>3</sub> enz.

### **C. 4. Veronderstellingen beeldkwaliteit zijn niet onderbouwd**

*VI. 166 Globaal genomen kan aangenomen worden dat **de beeldkwaliteit verbetert** in vergelijking met de huidige beeldkwaliteit als gevolg van de nieuwe gebouwen met strakke vormgeving en een groenbuffer.*

### **C. 5. Vergelijking tussen windturbine en verbrandingsinstallatie gaat niet op**

*VI. 172 Na verloop van tijd, treedt er gewenning op. Dit is enkel zo **als er geen hinder** wordt ervaren. (Tot deze vaststelling wordt eveneens gekomen in talrijke studies met betrekking tot **windturbines in het landschap**.)*

## ***D. Onverenigbaarheden en tegenstrijdigheden***

#### **D. 1. Het project is onverenigbaar met de beleidsvisie omtrent de toeristische ontwikkeling van de regio**

De MER-richtlijnen (p5 en p7 - hoofdstuk 4 : Voorgenomen project & Alternatieven) vragen naar verenigbaarheid met de in het gewestplan vastgelegde bestemming(en) en dat alle bijkomende voorwaarden en beperkingen die bij deze bestemming horen, dienen in acht te worden genomen.

#### **D. 2. Een afvalverbrandingsoven op deze site is in strijd met PRUP Camping Veronique**

De MER-richtlijnen (p5 - hoofdstuk 4 : Voorgenomen project & Alternatieven) vraagt voor verenigbaarheid met de in het gewestplan vastgelegde bestemming(en) en dat alle bijkomende voorwaarden en beperkingen die bij deze bestemming horen, dienen in acht te worden genomen. Zo wordt onder meer ook gevraagd de verenigbaarheid met het PRUP met betrekking tot "camping Veronique" te motiveren.

In het MER-rapport stelt men in II. SITUERING VAN HET PROJECT , Tabel II.2.1 Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden gesteld pII.15 , dat het PRUP camping Veronique niet relevant zou zijn in dit dossier.

Buiten het feit dat elke motivering voor deze stellingname ontbreekt, is dit wel een zeer gekleurde houding binnen het MER.

De impact van deze verbrandingsoven wordt in het MER ook consistent minimalistisch voorgesteld. Ook de impact op deze specifieke zone. Hiermee verwijs ik als voorbeeld naar onder meer het hoofdstuk geluid, waar de zone voor openlucht recreatieve verblijven niet in beschouwing wordt genomen voor het bepalen van de milieukwaliteitsnorm. Maar ook onder andere de evaluatie en de besluiten omtrent geurhinder, trillinghinder en visuele hinder voor de mensen die verblijven op Camping Veronique die te wensen over laat.

#### **D. 3. De veiligheidsvoorzieningen voor de opslag en het vervoer voor ammoniak zijn onvoldoende en tegenstrijdig**

De veiligheidsvoorzieningen voor de opslag en vervoer van ammoniak zijn onvoldoende.

Het MER (pIII.21 III-HET PROJECT 4.6 Chemicaliën opslag) stelt dat de chemicaliën gebruikt bij onderhoud of voor de waterbehandeling worden opgeslagen in een speciaal lokaal conform de milieuwetgeving.

Voor de ammoniakoplossing stelt men dat deze bij atmosferische druk wordt opgeslagen in een dubbelwandige roestvrije stalen tank van 40m<sup>3</sup> . De tank is binnen opgesteld in een ruimte die voorzien is van natuurlijke luchtcirculatie en ammoniak-lekdetectoren die bij een normoverschrijding extra luchtventilatoren starten en een alarm genereren waardoor de operatoren gepast kunnen ingrijpen.

De tank is voorzien van volgende veiligheidsvoorzieningen

- Lekdetectie op tussenruimte van dubbele want
- Overvulbeveiliging
- Over- en onderdrukventiel
- Evenwichtsleiding voor laden van tank.

Deze informatie is niet enkel tegenstrijdig met wat vermeld staat op p IV.4 (IV-BESCHRIJVING VAN OVERWOGEN ALTERNATIEVEN 3.3 NOx-emissiereductie:SCR met NH<sub>3</sub> of UREUM) dat stelt dat de te nemen veiligheidsmaatregelen zich beperken tot het installeren van twee ammoniakdetectoren in de buurt van de opslagtank en het pompstation en alarmen te koppelen aan deze detectoren. Maar bovendien dient de opslag van chemicaliën te voldoen aan de strengste normen en kan men niet tevreden zijn met het feit dat de initiatiefnemer 'net' wil voldoen aan het gestelde minimum.

#### **D. 4. Tegenstrijdigheden over de stockage van containers op de kade**

MER p.III.9

Het lossen en laden van een schip duurt circa 2 uur .Men beoogt geen stockage van volle en/of lege afvalcontainers op de kade.

MER p.III.19

Deze containers worden verzameld op de kade en per schip afgevoerd. Voor de ketelassen vaart er één schip om de 55 dagen.

MER p.III.19

In een dergelijke container kan netto 26,4 m<sup>3</sup> (vulgraad 80%) of 19,8 ton worden geladen (gemiddelde densiteit van 0,75 ton/m<sup>3</sup>). Rekening houdend met de productie van 0,33 ton ketelassen per uur, betekent dit dat er om de 60 uren een container moet worden gewisseld. Deze containers worden verzameld op de kade en per schip afgevoerd. Er zullen niet meer dan ± 40 containers worden gestockeerd op de kade (= 2 scheepsladingen).

MER p.III.20

Deze containers worden verzameld op de kade en per schip afgevoerd. Voor het residu uit de 1ste mouwenfilter vaart er één schip om de 27 dagen.

Men laat uitschijnen dat er waarschijnlijk geen stockage van containers op de kade plaats vindt. Volgende stukjes uit het MER geven duidelijk aan dat er wel degelijk stockage van containers op de kade zal plaats vinden.

Het zinnetje: Men beoogt geen stockage van volle en/of lege afvalcontainers op de kade. Is onjuist.

#### **D. 5. Tegenstrijdigheden over de diepte en afmetingen fietstunnel onder kade.**

MER p.III.9

*Het jaagpad met overdekt fiets- en wandelpad. Gezien het huidige jaagpad dat langs de site van Recover Energy N.V. loopt, door veel wandelaars en fietsers gebruikt wordt om recreatieve of beroepsredenen, besteedt dit project speciale aandacht aan een behoud van de functie van het jaagpad zonder de toegang ervan voor wandelaars en fietsers te verhinderen of te bemoeilijken.*

*Recover Energy N.V. en Waterwegen en Zeekanaal NV hebben hiertoe voorzien in de bouw van een verlichte tunnel over een afstand van 90 m met een vrije hoogte van 3 meter. De tunnel helt lichtjes af tot op een diepte van 2,7 m.*

MER p.VI.154

*Langsheen de site van Recover Energy N.V. loopt een jaagpad dat gebruikt wordt door fietsers en wandelaars. De nieuwe kade zal een lengte hebben van 60 m, waardoor het jaagpad bovengronds onbruikbaar wordt. Het project voorziet in de bouw van een verlichte tunnel over een afstand van 90 m met een vrije hoogte van 3 meter. De tunnel helt lichtjes af tot op een diepte van 4 m. De breedte van de fietstunnel dient minstens 1,5 maal de hoogte te zijn. In voorliggend project is dit minimaal 4,5 m. Eventueel scheiding tussen fietsers en voetgangers (dmv licht hoogteverschil, markering, ...); Verder dient de fietstunnel te voldoen aan de criteria vooropgesteld in het Vademecum Fietsvoorzieningen.*

De dieptes volgens dewelke de tunnel afhelt variëren, de ene keer tot een diepte van 2,7 meter, de andere keer tot een diepte van 4 meter.

#### **D. 6. Tegenstrijdigheden over de afstand van dichtstbijzijnde woningen.**

MER p.VI.12

*Met betrekking tot trillingen eigen aan de exploitatie van de afval-energiecentrale, wordt er verwezen naar sectie VI.3.4.2.5, waarin gesteld dat trillingen van*

*installaties, die binnen zijn opgesteld, en zich via de bodem naar de meest nabijgelegen woningen zouden verplaatsen niet te verwachten zijn omdat de dichtstbijzijnde woningen zich op meer dan 110 meter bevinden en omdat er volgens de huidige plannen geen trillingsbron aanwezig zal zijn.*

MER p.VI. 22

*De meetpost werd opgesteld in de voortuin van de woning op een 35 à 40 m ten zuidoosten van de perceelsgrens van het toekomstige bedrijf.*

MER p.VI.26

*Ter controle berekenen we eveneens de mogelijke bijdrage naar de woningen in de Schransstraat op 100 m ten oosten van de toekomstige inrichting*

MER p.VI.30

*Gezien de dichtstbijzijnde woningen zich op meer dan 110 meter bevinden van de aan te leggen bouwput, wordt er geen trillingshinder verwacht ten gevolge van de aanlegfase. Ook voor de aanleg van de fiets – en afvaltunnel wordt er geen trillingshinder verwacht gezien de afstand tot de woningen meer dan 110 m bedraagt.*

In het merendeel van het MER wordt beweerd dat de dichtstbij gelegen woningen zich op meer dan 110 meter bevinden (van de inrichting, perceelgrens, aan te leggen bouwput...?). Nochtans vindt men terug dat de woningen in de Schransstraat zich op 100 meter van de toekomstige inrichting bevinden.

#### **D. 7. Tegenstrijdigheden over de hoogte van de schouw.**

MER p.III.15

*De emissies zullen plaatsvinden vanuit de schouw van de afval-energiecentrale, die gezien zijn lengte van 50 m, een betere dispersie van de pollutanten verzekert.*

MER p.VI.166

*De schouw vormt met een hoogte van 50 m een landmark voor de ruime omgeving.*

MER p.VI.72

*De hoogte van de schouw werd niet projectmatig vastgelegd en wordt afgestemd op de resultaten van de impactberekeningen in de discipline lucht.*

MER p.VI.86

*Op basis van deze gegevens kan gesteld worden dat de impact ter hoogte van woningen/woonzones bij een schouwhoogte van minimaal 45m beperkt/verwaarloosbaar is.*

MER p.VI.214.

*De hoge schoorsteen (minimum 45 m hoog) zal een belangrijke blikvanger zijn, naast de bestaande hoogspanningsmasten. De schoorsteen zal iets lager maar voller zijn, en dus duidelijk aanwezig zijn in het landschap.*

Tijdens de presentatie van het project werd meegedeeld dat de schouwhoogte 60 m zou kunnen bedragen.

De hoogte van de schouw krijgt doorheen het MER dikwijls een andere omschrijving.

#### **D. 8. De bufferzones die zijn voorzien op het industrieterrein zelf zijn niet toereikend**

De MER-richtlijn vraagt naar verenigbaarheid met de in het gewestplan vastgelegde bestemming(en) en stelt dat alle bijkomende voorwaarden en beperkingen die bij deze bestemming horen dienen in acht te worden genomen (PR0326 - RL: p5 ). Tevens dient duidelijk gemotiveerd te worden dat op het terrein alle stedenbouwkundige bepalingen kunnen gerespecteerd worden, waaronder ook buffering t.o.v. de omgeving (PR0326 - RL: p5

#### **D. 9. Afvalcentrale is vervuilende industrie.**

MER p.II.24

*Indien wordt aangenomen dat de afvalenergiecentrale een vervuilende industrie betreft...*

Hier verklaart men zelf dat de afvalenergiecentrale een vervuilende industrie betreft terwijl men doorgaans in het hele rapport het tegendeel probeert te bewijzen.

#### **D. 10. Decibels worden fout voorgesteld**

*VI.3.pg 25 Bij een zuidelijke richting zakken de niveaus beneden de 30 dB(A).*

In tabel staat 38 dB en niet 30 dB.

### ***E. Onderdelen die niet of onvoldoende wetenschappelijk bewezen zijn***

#### **E. 1. De motivatie waarom ureum niet tijdens het DENOX proces gebruikt kan worden is onvoldoende**

In de MER richtlijnen p6 - hoofdstuk 4: 'voorgenomen project en alternatieven'(art 4.3.7. - 1.1 ,c,d en e) wordt gevraagd een vergelijking te maken tussen het geplande project en andere technieken. Daar wordt onder meer ook duidelijk gevraagd naar de motivatie van het gebruik van ammoniak i.p.v. ureum met duidelijke bronvermelding van gebruikte of aangehaalde gegevens in deze motivatie. De motivering bevat geen enkel wetenschappelijk cijfermateriaal noch bronmateriaal

#### **E. 2. De negatieve impact op mobiliteit is niet weerlegd.**

Het MER geeft onvoldoende duidelijkheid over hoe, bij de exploitatie van de verbrandingsoven, een alternatief geboden wordt voor de overbelasting veroorzaakt door het toegenomen aantal transportbewegingen op een plaats waar de wegen nu reeds oververzadigd zijn. Duidelijkheid ontbreekt over: - hoeveelheid afvalvervoer via het kanaal en het effect van open bruggen: Vervoer per schip impliceert gesloten bruggen in Tildonk, Wijgmaal, Hofstade en Schiplaken. - densiteit van de afvalstroom als basis genomen (meer vrachtwagens nodige voor lage densiteit producten) ' Hoe de lading van een vrachtwagen bekeken wordt; kijkt men naar het volume of naar het gewicht dat per vrachtwagen vervoerd wordt ? Men heeft meer vrachtwagens nodig om 1 ton plastic te vervoeren dan om 1 ton steen te vervoeren.' - de verwachte transportmiddelen (ziekenhuisafval ) ' welke transportmiddelen men gaat inzetten voor bepaalde soorten afval. Radioactief afval wordt vervoerd in daarvoor speciaal uitgeruste transportmiddelen. Gecontamineerd afval verdient ook een speciale behandeling. - tankwagens voor chemicaliën. de oorspronkelijke afkomst (binnen of buiten de provincie) 'hoeveelheid en type van tankwagens die instaan voor het vervoer van chemicaliën, nodig voor de werking van de installatie. Evenals de herkomst van dergelijk vrachtverkeer. - het tijdstip (welk uur , zondagen, weekends ,



werkdagen) 'op welke tijdstippen men de aanvoer van afvalstoffen en de afvoer van reststoffen zal laten plaatsvinden. De concentratie van vrachtverkeer op deze wegen draagt nu al bij tot het fileprobleem.. Ook tijdens de weekends zijn de gewestwegen al overvol door de aanwezigheid van vele kmo's die tijdens deze dagen topmomenten beleven. - effect verkeersopstopping op andere toegangswegen naar Mechelen/Leuven/Haacht/Brussel - Niet alleen effect van extra transport maar ook extra stilstaand verkeer

### **E. 3. De motivatie dat de ondertunneling van de fietsroute de recreant 'ten goede' komt**

De groene, recreatieve route in open lucht wordt feitelijk opgeheven en onderbroken ter hoogte van de site van de afvalverbrandingsoven.

De formulering in het MER duidt aan dat het installeren van een fietstunnel de belevingswaarde van de recreant ten goede zal komen. Deze bewering is niet onderbouwd met valide argumenten. Een eenvoudige rondvraag leert dat elke fietser een route bovengronds in natuurgebied verkiest boven een route ondergronds in een tunnel. Op psychologisch vlak zijn er een aantal studies die aangeven dat een tunnel verhoogde paniecreacties kan veroorzaken bij de gebruikers.

### **E. 4. Onvoldoende bewezen dat het terrein groot genoeg is**

Er wordt onvoldoende bewezen dat het terrein groot genoeg is om voor alle geplande activiteiten te kunnen voldoen aan de technische vereisten en de wettelijke bepalingen.

### **E. 5. De effecten van afvalverwerking als matig positief omschrijven is niet correct en het industrieterrein ten noorden en zuiden van het kanaal beschouwen als één samenhangend geheel is onvoldoende bewezen.**

MER VI pg. 165

'Het projectgebied vormt één ruimtelijk samenhangend geheel met deze bedrijventerreinen. Voor de activiteiten zal eveneens gebruik gemaakt worden van het kanaal Leuven-Dijle. Het project leidt niet tot bijkomende versnippering en creëert geen nieuwe ruimtelijke barrière. De afvalenergiecentrale bevindt zich wel aan de zuidoostelijke grens van een bedrijventerrein. Hier wordt rekening mee gehouden door te voorzien in een buffer. Ten noorden van het kanaal Leuven – Dijle situeert zich eveneens afvalverwerkende industrie. De effecten worden dan ook als matig positief beoordeeld.'

De afvalverwerkende nijverheid aan de andere kant van het kanaal veroorzaakt momenteel al zeer regelmatig klachten: geurhinder, geluidshinder, lichtpollutie, brand,...

### **E. 6. Veronderstelling dat er geen invloed is op de gezondheid**

Bij de kwantitatieve beoordelingen in het MER gebruikt men herhaaldelijk de argumentering, of eerder de stelling dat : ' de emissiewaardes die het project **zou veroorzaken procentueel verwaarloosbaar zijn** ten overstaan van de door de MER gestelde referentiesituatie'. Daaruit leidt men af dat: ' de invloed op de gezondheid verwaarloosbaar is.'

Gezien het aantal stellingnames waar dit is vermeld en gezien men bovendien volledig voorbij gaat aan het mogelijk cumulatief effect, durven we de uitspraak ' verwaarloosbare invloed op gezondheid' op zijn minst in twijfel trekken.

### **E. 7. Aspect trillingen is niet onderbouwd**

*X.3. Trillingen via de bodem kunnen voorkomen op korte afstand tot de installaties zoals shredders, zeven,..maar dat dit zich meestal beperkt tot de bedrijfshal of **in het slechtste geval tot de perceelgrens.***

Hoe zit dit in de realiteit. Moet dit niet onderzocht worden?

Perceelgrens is ook een vaag begrip. Aan de Leuvensesteenweg is de perceelgrens meer dan 50 meter van de installatie. Aan de kant van de firma Verhoeven is dat nauwelijks 6 meter.

### **E. 8. Alternatief zonder scheepvaart is niet onderzocht**

*X.6 Zelfs bij uitval van de scheepvaart kan het effect van vrachtwagentransport nog als beperkt beschouwd worden.*

Dit is niet beschreven noch onderzocht

## **F. Onduidelijkheden**

### **F. 1. Onduidelijkheid omtrent realisatie en MER-plicht voor de verhoogde kade**

Het hele MER en conclusies worden bepaald door de veronderstelde scenario's waarbij zowel de afvoer van grond bij de aanlegfase, als de aanvoer van afval en afvoer van residu's per schip gebeuren. Om dit te kunnen realiseren is de bouw van een verhoogde loskade langs het kanaal Leuven-Dijle, aan de linkeroever (gebruikte referentie volgens MER pVI.143) aangrenzend aan de site noodzakelijk.

### **F. 2. Aanleg en gebruik tunnel en infrastructuur op rechteroever dienen gegarandeerd**

Er wordt in het dossier geen enkele garantie gegeven dat er aanvoer van afval zal zijn van aan de overkant van het kanaal, via een tunnel onder het kanaal en een te realiseren stortlocatie/technische installatie (aan de overzijde/recheroever van het kanaal). Het dossier biedt totaal geen duidelijkheid omtrent de effectieve realisatie van de gestelde transportmodus. Zolang afvalaanvoer van de overkant van het kanaal niet kan gegarandeerd worden via een tunnel, kan en mag er noch een bouwvergunning noch een milieuvergunning verleend worden voor de bouw van deze afvalverbrandingsoven.

### **F. 3. Onduidelijkheid omtrent de realisatie en verantwoordelijkheid bij exploitatie van de stortlocatie/technische installatie voor het storten van afvalstoffen aan de overkant van het kanaal**

### **F. 4. Onduidelijkheid omtrent de realisatie en verantwoordelijkheid van de "tunnel onder het Kanaal"**

### **F. 5. Onduidelijkheid rond berekeningen hoeveelheid afval, aantal containers/vrachtwagens**

MER p.VI.133

*Aanvoer per vrachtwagen  
39.000 ton (of 26%) afvalstoffen worden aangevoerd op een vrachtwagen, Om dergelijke tonnage te vervoeren, worden op jaarbasis 2.945 containers ingezet of ongeveer 13 containers per werkdag. Er wordt aangenomen dat één vrachtwagen één container vervoert.*

Dus: 39000 ton/2945 containers= 13 ton/container.

- A) Indien men met werkdag het aantal dagen bedoelt dat de centrale werkt, dan kan men stellen dat 13 containers per/werkdag x 333 werkdagen=4329 containers. Dit zijn 1384 containers/vrachtwagens meer dan vermeld in bovenstaande tekst.(2945)

- B) Indien men met werkdag het aantal dagen in de week bedoelt dan (52 weken X 5 werkdagen = 260) 13 containers/werkdag X 260 werkdagen = 3380 containers. Dit zijn 435 containers meer dan vermeld in bovenstaande tekst.(2945)

MER p.VI.134-135

*Aanvoer per vrachtwagen*

*77.500 ton (of 52%) afvalstoffen worden aangevoerd per vrachtwagen. Hiervoor worden op jaarbasis 6.795 containers ingezet of ongeveer 31 containers per werkdag*

77500 ton/6795 containers = 11,4 ton per container.

- A) Een jaar bevat (52x5 =260) 260 werkdagen (men gaat geen afval vervoeren in het weekend). Ook als de oven niet werkt wordt er wel afval aangevoerd en gestockeerd. Dus 260 werkdagen x 31 containers per werkdag geeft 8060 containers per jaar, dit is een verschil van 1265 containers of vrachtwagens (1 container = 1 vrachtwagen)
- B) Indien men de werkdagen van de afvalenergiecentrale neemt, dan heeft men 333 x 31containers per werkdag = 10 323 containers per jaar. Dit zijn 3528 containers/vrachtwagens meer dan vermeld in bovenstaande tekst.(6795)

Het is niet duidelijk welke dagen bedoeld worden met werkdagen.

Het tonnage per container varieert ook.

Berekeningen verschillen naargelang de interpretatie van de getallen.

**In het slechtste geval komen er 3528 vrachtwagens meer op de weg dan vermeld.**

#### **F. 6. Onduidelijkheid: Niet-ontvoogde gemeente**

MER.p.I.5

*In een niet-ontvoogde gemeente, zoals Kampenhout, wordt de vergunningsaanvraag daarenboven aan de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar voorgelegd, tenzij de Vlaamse regering in een uitzondering heeft voorzien.*

Uit bovenstaande tekst is niet af te leiden of de vergunningsaanvraag wel of niet aan de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar moet worden voorgelegd. Het is nochtans belangrijk dat men hieromtrent zekerheid heeft aangaande de juistheid van de procedure van de vergunningsaanvraag.

#### **F. 7. Onduidelijkheid aanvoer afvalstoffen**

*'Recover Energy N.V. heeft hiertoe verschillende afspraken gemaakt met afvalinzamelaars en -sorteerders uit de regio Vlaams-Brabant en Mechelen. Daar de milieuvergunning nog niet verleend is, zijn er momenteel nog geen contracten afgesloten. Sommigen van deze actoren zijn in omvang vergelijkbaar met de firma De Coninck en **kunnen elk instaan** voor een aanvoer van 7.500 tot 10.000 ton afvalstoffen op jaarbasis. '*

Kunnen instaan is weinig zeggend.

#### **F. 8. Onduidelijkheid afname 'warmte'**

*Recover Energy N.V. heeft in samenwerking met VITO een energie-inventarisatielijst opgesteld voor het in kaart brengen van de energiebehoefte in de nabijheid van de afval-energiecentrale. De energiebehoefte van verschillende bedrijven in de buurt werd via bezoeken en aan de hand van deze lijst bepaald. Een voorbeeld van de gehanteerde lijst is opgenomen in bijlage III.2.1. In deze vroege fase van het project, **kan er worden gesteld** dat circa 20 % van de geproduceerde warmte van de afvalenergiecentrale rechtstreeks **kan worden aangewend** in de nabije omgeving.*

Kan worden aangewend = onduidelijk en niet zeker

## **F. 9. Onduidelijkheid over aanbeveling**

*VI.130. Om het wegennet tijdens de spits niet extra te belasten, **wordt aanbevolen** werftransport buiten de spitsuren te laten plaatsvinden. Het effect wordt als verwaarloosbaar (o) beoordeeld.*

Wordt aanbevolen? Wat gebeurt daarmee in realiteit?

## **F. 10. Onduidelijkheid over geluidsnorm**

*VI.165 Ter hoogte van camping Veronique wordt de milieukwaliteitsnorm voor geluid overdag gerespecteerd. 's Avonds ligt het geluidsniveau **rond de norm***

Er rond? Is dat er boven, er onder of er op?

## **G. Verzwijgen van informatie of onderdelen die gekleurd zijn**

### **G. 1. Niet in rekening brengen van wetenschappelijke publicatie, wel van populaire weekbladen**

De publicatie 'The health effects of Waste incinerators' is uitgegeven door de British Society for Ecological Medicine (ook het internationaal peer-reviewed tijdschrift Journal of Nutritional and Ecological Medicine werd door deze vereniging uitgegeven). De publicatie 'The health effects of Waste incinerators' is een monovolume waarvan de publicatie niet dezelfde procedure volgt als de publicatie in tijdschriften (cf. publicaties van WHO).

Tot onze verbazing wordt deze studie betwijfeld. Deze wetenschappelijke studie werd door experts ter zake geschreven.

Onze verbazing wordt nog groter, gezien het MER-rapport wél verwijst naar het populaire weekblad Trends 2008 als bron van hun onderzoek!

Het selecteren van de bronnen in het MER-rapport is niet objectiveerbaar en trekt de onafhankelijkheid van het MER-rapport sterk in twijfel

### **G. 2. Verzwijgen of ten onrechte niet in rekening brengen van relevante wetenschappelijke artikels over gezondheid**

In het MER-rapport wordt de publicatie 'The Health Effects of Waste Incinerators' onterecht terzijde gelaten (reviews en updates zijn namelijk beschikbaar). Slechts drie andere publicaties worden kort vermeld en als niet relevant beschouwd. Niettemin is het beschikbare wetenschappelijke materiaal aanzienlijk en zijn er meerdere publicaties die wijzen op significante effecten van de uitstoot van afvalverbrandingsinstallaties op gezondheid.

### **G. 3. Het ontstaan van lichamelijke stoornissen die psychisch bepaald zijn enkel toeschrijven aan zicht, geur en geluid is gekleurd en niet correct.**

Bij de evaluatie van de Psychologische of psychosomatische effecten (lichamelijke stoornissen die psychisch bepaald zijn), beperkt men zich bij de effectenvoorspelling en -beoordeling enkel tot de effecten die "geacht worden te ontstaan" wanneer mensen negatieve ervaringen inzake zicht, geur en geluid relateren aan de aanwezigheid van de afvalenergiecentrale. [MER pVI.199 - 5.3.3.2.11] Deze evaluatie is op het zachtst gesteld ontoereikend te noemen. Zo is o.a. een belangrijke oorzaak in het ontstaan van psychologische en psychosomatische aandoeningen zoals angst. Het niet evalueren van deze belangrijke factor is een belangrijke tekortkoming in dit MER.

#### G. 4. Stellen dat bereikbaarheid en weginfrastructuur niet wijzigt, is gekleurd en niet correct

Mer VI pg 165

*'De bereikbaarheid van de verschillende functies in het studiegebied wijzigt niet. Het voorliggend project leidt immers niet tot wijzigingen aan weginfrastructuur. De nieuwe activiteiten leiden aldus niet tot bijkomende versnippering of wijziging in de bereikbaarheid van functies. Het versterkt de huidige structuur en ruimtelijke samenhang en wordt dan ook als matig positief beoordeeld.'*

Het matig positief beoordelen is een gekleurde beoordeling!

#### G. 5. Vissers kunnen elders gaan vissen

##### 5.3.3.2.8 RECREATIE

##### GEPLANDE SITUATIE - AANLEGFASE

*De belevingswaarde voor recreanten langs het kanaal Leuven-Dijle zal negatief beïnvloed worden tijdens de werkuren op weekdays. Voor fietsers, joggers en wandelaars impliceert dit dat zij zich ten tijde van de werken niet langsheen het kanaal zullen kunnen voortbewegen en dat er mogelijk geluidhinder optreedt. **Voor vissers** die zich in de nabijheid van de site ophouden, kan er geluidshinder optreden. Echter, voor hun **bestaat er de mogelijkheid om een eind verderop in alle rust te vissen.***

#### G. 6. De schouw is een landmark voor de omgeving

*De gebouwen zijn tot 20 m hoog (exclusief de schouw). Het gebouw heeft een strakke vormgeving en is gestructureerd (in functie van het verwerkingsproces). Het uniform materiaalgebruik ondersteunt dit en maakt dat de verschillende onderdelen één samenhangend gebouwencomplex vormen. Het overwegend gebruik van lichte kleuren (grijs) leidt tot een betere integratie in de omgeving en een minder dominante aanwezigheid. Het centrale gebouwdeel (donkergroen) integreert zich eveneens in het landschap.*

***De schouw vormt met een hoogte van 50 m een landmark voor de ruime omgeving. Door de licht grijze kleur wordt de dominantie in de mate van het mogelijke beperkt.***

#### G. 7. Een fietstunnel is een meerwaarde voor de recreanten

De formulering in het MER-rapport duidt aan dat het installeren van een fietstunnel de belevingswaarde van de recreant ten goede zal komen.

#### G. 8. Tegen de geurhinder helpt je adem inhouden

*De eventuele **geurhinder** ondervonden door recreanten op het fietspad langs het kanaal Leuven-Dijle **zal beperkt worden door de ondertunneling** van het fietspad ter hoogte van de site Recover Energy N.V. en zal telkens van zeer korte duur zijn.*

### **H. Achterhaalde en/of verouderde informatie**

#### H. 1. Studies die nood aantonen zijn achterhaald

#### H. 2. RUP zonevreemde bedrijven

MER p.III.6

*Het RUP zonevreemde bedrijven (Kampenhout) is nog in opmaak. Een ontwerpversie is op dit ogenblik (mei 2010) nog niet beschikbaar. Dientengevolge zal het RUP zonevreemde bedrijven niet als ontwikkelingsscenario opgenomen worden in het MER.*

Het RUP zonevreemde bedrijven (Kampenhout) is goedgekeurd in maart 2011.

### **H. 3. Verouderde gegevens**

MER p.III.33

*Recover Energy N.V. beoogt in het najaar van 2012 de afvalenergiecentrale op te starten. De bouwwerken kunnen pas worden gestart na het bekomen van een milieu- en bouwvergunning. Deze worden verwacht einde 2010*

De gegevens zijn niet aangepast aan huidige omstandigheden. Ondertussen zijn we al eind 2011.

### **H. 4. Referentiesituatie is achterhaald ( al vier jaar geleden)**

*'In het kader van het project-MER kan een onderscheid gemaakt worden tussen:*

- a) De situatie anno 2007: zijnde de toestand waarbij er enkel sorteer- en breekactiviteiten zijn op het terrein;*
- b) De geplande situatie: zijnde de toestand waarbij Recover Energy N.V. een afval-energiecentrale exploiteert met een totale capaciteit van 150.000 ton afvalstoffen'*

Tussen 2007 en 2011 is er aanzienlijk verschil in verkeer, uitstoot, geluidshinder.... 2007 kan geen referentiesituatie meer zijn.

## Conclusie

Het is onze overtuiging dat in het MER een aantoonbaar consistente bias zit in de richting van de beoogde conclusie.

Er is te weinig consistentie in de methodologie en bronnen worden op een te slordige manier gehanteerd.

De argumentatie is algemeen genomen erg dun. Waar aanwezig, vaak niet concluderend en/of onderbouwd door het oordeel van de deskundige, en soms gewoon logisch verkeerd.

Er is een gebrek aan duidelijk concluderende informatie, maar dat neemt niet weg dat er voortdurend herhaald wordt dat dit project geen opmerkenswaardige impact op het leefmilieu zal hebben. Waar dit wel "enigszins" "mogelijk" het geval zou zijn, wordt de impact geminimaliseerd of aan de hand van verder onduidelijke milderende maatregelen in eufemismen gegoten.

Het project-MER afval-energiecentrale met dossiercode PR-0326 is niet opgesteld door objectieve en onafhankelijke deskundigen, maar bevat een consistente bias om het project zo gunstig mogelijk voor te stellen en de kansen op een vergunning te maximaliseren.

De MER-deskundigen die meewerkten aan dit project hebben zich als huurlingen ten dienste gesteld van de initiatiefnemer en zijn voorbij gegaan aan de onafhankelijkheid en objectiviteit die onlosmakelijk is gekoppeld aan hun erkenning als MER-deskundige.

Hierdoor hebben ze het hele proces van milieueffectenrapportering herleid tot een schijnvoorstelling waarin men tracht om de kwalitatieve beslissingsprocessen te ondergraven, de vergunning leverende overheid een rad voor ogen te draaien en de burger buitenspel te zetten.

Wij zijn als burgers bijzonder verontwaardigd over deze manier van handelen en zijn van mening dat dit niet straffeloos kan en mag gebeuren.

Vandaar dat wij:

- Formeel klacht indienen tegen de eerder vermelde deskundigen.
- Vragen om een onderzoek in te stellen naar de onafhankelijkheid en objectiviteit van de betrokken deskundigen en firma's.
- Vragen om, indien uit dit onderzoek zou blijken dat een deskundige valt onder de bepalingen van Paragraaf 1 in Artikel 54 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het Vlaams reglement inzake erkenning met betrekking tot het leefmilieu (VLAREL), over te gaan tot de schorsing of opheffing van de erkenning voorzien in het artikel 54.
- Vragen om op de hoogte gehouden te worden van het onderzoek en de conclusies.

Indien gewenst zijn wij bereid onze klacht mondeling toe te lichten.