

Bijlage C1_2

Milieutechnische verantwoording van het project

1. Noodzaak afvalenergiecentrale

Het voorliggende project kadert volledig binnen het Vlaamse afvalbeleid en geeft er mee invulling aan.

Het huidige Vlaamse afvalbeleid is hoofdzakelijk gestoeld op het 'Uitvoeringsplan voor huishoudelijk afval en gelijkaardig bedrijfsafval' (hierna afgekort als UHGB), dat de Vlaamse Regering op 16/09/2016 goedkeurde. Met dit plan geeft de Vlaamse Regering invulling aan 7 Europese richtlijnen.

Eén van de bedoelde richtlijnen is de Kaderrichtlijn afvalstoffen (2008/98/EG). Die bepaalt o.a. dat de lidstaten één of meer plannen voor het beheer van afvalstoffen moeten opstellen om de doelstellingen van de richtlijn te verwezenlijken.

Het uitvoeringsplan UHGB vervangt ook twee vorige uitvoeringsplannen, nl. het plan "milieuverantwoord beheer van huishoudelijke afvalstoffen" en het plan "gescheiden inzameling van bedrijfsafvalstoffen van kleine ondernemingen".

De Vlaamse Regering heeft in het UHGB o.m. de doelstellingen voor afvalverwerking tot 2022 vastgelegd. Vanuit dat kader wenst de OVAM de capaciteit van de afvalverwerkingsinstallaties in Vlaanderen af te stemmen op de geplande hoeveelheden geproduceerd restafval. ISVAG heeft de doelstellingen van de OVAM concreet in haar project geïntegreerd (en scherpt die doelstellingen op bepaalde punten zelfs nog verder aan).

In het kader van de eindverwerking van afvalstoffen – in het geval van ISVAG gaat het om niet-recycleerbaar huishoudelijk afval – stelt het UHGB het basisprincipe van de zelfvoorziening voorop. Dit impliceert dat het in Vlaanderen geproduceerde afval, in Vlaanderen zelf moet worden verwerkt. Tegelijk dient de capaciteit van de verwerkingsinstallaties afgestemd te zijn op het aanbod, zodat overcapaciteit wordt vermeden. Vanuit die doelstelling heeft ISVAG een studie laten uitvoeren om de evolutie in dat aanbod binnen haar werkingsgebied de komende decennia, zo goed mogelijk in kaart te brengen. Hierbij wordt o.m. rekening gehouden met de evolutie in het aantal inwoners en in de hoeveelheid afval die deze inwoners zullen aanbieden, zowel op korte als op langere termijn. Op basis van die resultaten, en op basis van de afvalproductie in het werkingsgebied van de laatste jaren, heeft ISVAG haar beoogde verwerkingscapaciteit bepaald. Het is die verwerkingscapaciteit waarvoor via dit dossier een omgevingsvergunning wordt aangevraagd.

Last but not least moet er rekening worden gehouden met het proximateits- of nabijheidsprincipe, van waaruit niet-recycleerbaar afval zo dicht als mogelijk bij de bron van ontstaan moet worden verwerkt. ISVAG geeft daar invulling aan door het niet-recycleerbare afval van de vennoten uit haar werkingsgebied te verwerken.

2. Basisvoorwaarden voor de uitbating van een afvalenergiecentrale

Het in punt 1. vermelde UHGB geeft de criteria aan om vergunningsaanvragen voor eindverwerkingsinstallaties te beoordelen. Het betreft meer bepaald de elementen milieuperformantie, energieperformantie en mobiliteit.

2.1. milieuperformantie

Het UHGB geeft aan dat de eindverwerkingscapaciteit moet worden ingevuld met installaties die beantwoorden aan het BBT-principe, en die voldoen aan de bepalingen van de Europese BREF 'Waste Incineration'. Op die manier wordt hinder voor de omgeving tot een aanvaardbaar niveau beperkt.

ISVAG geeft daarom bij de uitwerking van haar project invulling aan:

- de BBT's uit de BREF 'Waste incineration' (2006),
- de BBT's uit de BREF 'Industrial cooling systems' (2001),
- de BBT's uit de Vlaamse BBT-studie 'Stookinstallaties en stationaire motoren (nieuwe, kleine en middelgrote)' (2012).

Noot: De BREF 'Waste incineration' van 2006 is in herziening. In mei 2017 werd een formele ontwerpversie van deze herziening gepubliceerd door het Europese IPPC bureau. Ondanks het feit dat het nog maar om ontwerp teksten gaat, heeft ISVAG bij de uitwerking van het voorliggende project al geanticipeerd op deze nieuwe eisen. Het nieuwe project houdt dan ook ten volle rekening met de toepasselijke BBT's en zal die implementeren.

2.2. energieperformantie

Het UHGB stelt dat tegen het einde van de planperiode in Vlaanderen geen plaats meer is voor laag-energetische afvalverbrandingsinstallaties. Hierbij wordt voornamelijk ingezet op groene warmte. Vanuit een energetisch standpunt is het immers beter om warmte rechtstreeks te gebruiken, in plaats van stoom om te zetten in elektriciteit. Een combinatie van warmte en elektriciteit wordt vooropgesteld als streefdoel.

ISVAG volgt met het concept van de nieuwe afvalenergiecentrale volledig de lijn die door het UHGB wordt uitgezet. Via het voorliggende project wordt immers voorzien in een energierecuperatie waarmee modulair warmte en elektriciteit kan uitgekoppeld worden.

De elektriciteitsproductie, met een capaciteit die tot 25.000 gezinnen kan bevoorraden, zal deels zelf worden aangewend en zal voor het grootste deel op het net worden gezet.

Een essentiële winst op het vlak van energie zal echter gerealiseerd worden door de warmterecuperatie. De geproduceerde warmte kan immers via een warmtenet geleverd worden aan verbruikers in de omgeving (voorzien is om dit net in verschillende fasen te realiseren). ISVAG neemt hierbij zelf het voortouw, als initiatiefnemer van een mini-warmtenet en als katalysator van een groter regionaal net. Zo beschouwen Antwerpen en Wilrijk het aanleggen van warmtenetten als een belangrijk instrument om hun klimaatdoelstelling te halen. Die doelstelling is om tegen 2050 "klimaatneutraal" te zijn. Door haar initiatieven is ISVAG op dat vlak dus een belangrijke partner

en wenst het zich dus niet te beperken tot het louter uitkoppelen van warmte maar doet het er ook alles aan om de afname te maximaliseren.

2.3. mobiliteit

Het UHGB stelt dat een grote verwerkingscapaciteit op één locatie tot verkeershinder kan leiden, vooral op verkeersassen waar al congestie bestaat. Daarom moet het mobiliteitsaspect en de ecologische voetafdruk van een locatie worden meegenomen in de evaluatie van de vergunningsprocedure.

In functie van deze omgevingsaanvraag werd een project-MER opgemaakt. De MER-deskundige in de discipline mens-mobiliteit heeft het mobiliteitsaspect van het voorliggende project uitgebreid geëvalueerd. Uit de evaluatie blijkt dat de impact van het nieuwe project op het functioneren van de omliggende verkeersassen (bv. A12) te verwaarlozen is.

Ondanks de bovenvermelde vaststelling werd in het MER ook een vergelijking gemaakt van de huidige site van ISVAG met evt. andere mogelijke locaties. Deze locaties werden onderzocht op het vlak van logistieke transportkosten (incl. overslag), emissiekosten en reistijd. Hierbij werd eveneens rekening gehouden met de mogelijkheid van transport over het water, gekoppeld aan overslaglocaties. Op die manier werden in totaal 18 alternatieve locaties onderzocht. Uit deze evaluatie blijkt dat, op basis van al deze onderzochte aspecten, de huidige ISVAG-locatie (die dus ook de locatie is van het voorliggende project), de meest gunstige van alle beschikbare locaties is.

Aangezien de aspecten reistijd en –afstand ook een gunstige afgeleide milieu-impact hebben (cf. emissies uit verkeer), kan gesteld worden dat de huidige projectlocatie ook correct invulling geeft aan de UHGB-doelstellingen inzake mobiliteit.

3. Preventiebeginsel – ladder van Lansink en het Vlaamse Materialendecreet

De basisdoelstelling in het kader van afvalbeleid is uiteraard het preventiebeginsel: een afvalstof die niet wordt geproduceerd, moet niet worden verwerkt. Vanuit dit principe van de ladder van Lansink en van het Materialendecreet, moet voor afvalstoffen die toch ontstaan, in de eerste plaats getracht worden deze te hergebruiken, moet vervolgens getracht worden die afvalstoffen te recyclen en pas wanneer dat niet mogelijk is, komt verbranding met energierecuperatie aan de orde. Dit principe geldt overigens ook in het circulaire model dat Ad Lansink eind 2017 als opvolger/vervanger van zijn beroemde ladder heeft voorgesteld.

Op dit moment leveren de gemeenten die binnen het werkingsgebied van ISVAG liggen al duidelijk significante inspanningen om het toepassen van de principes van de ladder van Lansink en het Materialendecreet uit te bouwen en te stimuleren, en hier ook nog verder in te gaan dan dat dit vandaag al het geval is. Al deze inspanningen nemen echter niet weg dat er onvermijdelijk nog steeds bepaalde restfracties zullen zijn die effectief een eindverwerking moeten ondergaan. Dit blijkt o.m. duidelijk uit het hogervermelde UHGB. Zelfs in een economie die steeds meer circulair wordt, blijft er dan ook een duidelijke noodzaak aan inrichtingen waarin die finale verwerkingsfase wordt uitgevoerd.

ISVAG heeft een jarenlange ervaring in de eindverwerking van de overblijvende restfracties van het huishoudelijk afval. Met het voorliggende project wenst zij deze taak verder te zetten, met een “state of the art” installatie, waarmee bovendien het aspect energierecuperatie verder kan worden

geoptimaliseerd. Er wordt concreet voorzien dit te verwezenlijken door de uitkoppeling van zowel elektriciteit als van warmte. Op die manier geeft ISVAG via haar afvalenergiecentrale ook invulling aan de doelstellingen van het Materialendecreet, door maatregelen te nemen die verspilling van energie in het algemeen tegengaan.

4. Weerhouden technologie

ISVAG baat momenteel een verwerkingsinstallatie uit die gebaseerd is op een roosteroven. Gelet op de specifieke afvalfractie, die het niet-recycleerbare huishoudelijk afval vormt, wordt deze technologie ook voor deze afvalenergiecentrale als geschikte en bewezen technologie aanzien. ISVAG heeft eraan gehouden om, in functie van de keuze voor de finaal te weerhouden technologie, zich zeer ruim te informeren door verschillende studies te laten uitvoeren door meerdere partijen die onafhankelijk staan van elkaar.

Ter aanvulling heeft ISVAG een evaluatie gevraagd van deskundigen van een externe wetenschappelijke commissie. Ook deze deskundigen bevestigden allen dat voor de verwerking van het niet-recycleerbare huishoudelijk afval (en andere afvalstoffen die gezien hun aard of samenstelling met huishoudelijk afval gelijkgesteld kunnen worden), voorliggend ontwerp de beste optie was.

In 2015 werd nog een studie over alternatieve verwerkingstechnieken uitgevoerd door Professor Peter Quicker (Technische Universiteit Aken). Hierbij werd de klassieke verbrandingstechnologie vergeleken met diverse alternatieve technologieën (o.m. pyrolyse, vergassing en plasmaproces). Samengevat besluit deze studie dat de klassieke verbrandingsoven, zoals voorzien door ISVAG, ook vandaag nog steeds BBT is voor gemengd huishoudelijk afval en dat de overige onderzochte technieken enkel toepasbaar zijn voor zeer specifieke afvalstromen, maar niet voor de niet-recycleerbare fractie van huishoudelijk restafval (die zeer heterogeen is).

In vergelijking met de huidige installatie, biedt de geplande nieuwe installatie een betere mogelijkheid tot energierecuperatie door de voorziene warmterecuperatie. ISVAG kan zich hierdoor aanbieden als een belangrijke partner van een aantal steden en gemeenten in functie van het helpen realiseren van de klimaatdoelstellingen die deze steden en gemeenten wensen te behalen. Daarnaast zullen de prestaties op het vlak van luchtmissies nog verbeteren. ISVAG blijft met haar emissies nu reeds ruim onder de vastgelegde emissienormen. Met de voorziene nieuwe installatie wenst ISVAG nog een stap verder te gaan door zichzelf voor de parameter NO_x een streefwaarde op te leggen van 65 mg/Nm³ als jaargemiddelde waarde, wat dus nog een stuk lager ligt dan de wettelijke norm van 125 mg/Nm³.

5. De projectlocatie

Zoals hoger reeds aangegeven heeft ISVAG ook laten onderzoeken of de huidige projectlocatie nog geschikt is, dan wel of het verlaten van de bestaande site, en het vestigen van de afvalverwerkingsactiviteiten op een andere locatie, te verkiezen zou zijn.

Reeds in de toekomststudie van 2010, uitgevoerd door de THV Ecobel, werden alternatieve locaties onderzocht voor een mogelijke delocalisatie van de activiteiten. De bevindingen van deze studie gaven echter aan dat zowel vanuit logistiek als vanuit ecologisch oogpunt, alternatieve locaties niet tot een verbetering zouden leiden in vergelijking met de huidige site.

In 2016 werden opnieuw locatiealternatieven onderzocht. Enerzijds heeft de firma Deloitte de toekomststudie van 2010 geactualiseerd en uitgebreid. Hierbij worden ook sites onderzocht die werden voorgesteld door de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen en door het Havenbedrijf. Parallel met, en volledig onafhankelijk van de studie van Deloitte werd in 2016 ook een locatie- en mobiliteitsonderzoek uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven, waarin ook hier de mogelijke alternatieve locaties werden onderzocht.

Samengevat kan worden geconcludeerd dat er geen betere alternatieve locaties werden geïdentificeerd. De onderzochte locaties bleken niet te voldoen aan de gehanteerde selectiecriteria (o.a. beschikbaarheid, grootte van het terrein, nabijheidsprincipe, ...) en/of blijken gekenmerkt door een hogere totale logistieke kost (incl. transportkosten en emissiekosten gerelateerd aan het transport) en/of door hogere reistijden.

In een onderzoek van het VITO werd de huidige site ook geschikt bevonden voor de uitbouw van een warmtenet, wat een belangrijke troef is voor het nuttig aanwenden van de geproduceerde warmte. De reële mogelijkheden hiertoe bevinden zich zelfs in de onmiddellijke omgeving van de huidige site.

6. Impact inzake mobiliteit

Een algemene bezorgdheid bij het realiseren van nieuwe projecten situeert zich op het vlak van de impact van de bij het project horende transportbewegingen op de mobiliteit. Daarom werden in het MER, dat voor het voorliggende project werd opgemaakt, de mogelijke mobiliteitseffecten van de exploitatie van de geplande nieuwe afvalenergiecentrale berekend en beoordeeld. Dit gebeurde via een evaluatie van verschillende effectengroepen zoals verkeersgeneratie, het functioneren van het verkeerssysteem en de verkeersleefbaarheid. Ook de aanleg- en afbraakfase in het kader van het nu aangevraagde project werden onderzocht.

De volgende effectengroepen werden onderzocht:

- voetgangers,
- fietsers,
- openbaar vervoer,
- autoverkeer en vrachtverkeer,
- verkeersleefbaarheid,
- verkeersgeneratie tijdens de aanleg- en afbraakfase.

Uit deze (uitgebreide) evaluatie blijkt dat de effecten van het project op het verkeerssysteem in de omgeving verwaarloosbaar zijn.

Mede vanuit de onderzochte locatiealternatieven kan er dan ook besloten worden dat het voorliggende site, vanuit het oogpunt van mobiliteit, de beste locatie is.

7. Hemelwaterhuishouding

De projectsite bevindt zich naast de Grote Struisbeek. Deze wordt gekenmerkt door een beperkte opvang/doorstromingscapaciteit wat leidt tot een zekere overstromingsgevoeligheid.

Op dit moment – en dat is ingegeven door de historische ontwikkeling van het terrein – kent de hemelwaterhuishouding enkele aandachtspunten. Zo wordt het hemelwater afkomstig van de aanwezige verhardingen deels (ordegrootte 60%) mee geloosd met het huishoudelijke afvalwater en wordt het zo mee afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) van Aquafin. Het andere deel (ordegrootte 40%) wordt via een afzonderlijk lozingspunt op de Grote Struisbeek geloosd. Met de realisatie van het nieuwe project kunnen de hogervermelde aandachtspunten worden weggewerkt.

In functie van het nieuwe project is voorzien om op het terrein een poel aan te leggen die ook een infiltratie- en buffercapaciteit heeft. Daarnaast zal het interne rioleringscircuit dusdanig worden aangelegd, dat er na ingebruikname van de nieuwe installatie geen hemelwater meer terecht komt van deze installatie in de collector van Aquafin. De grote voordelen van deze maatregelen zijn enerzijds dat Aquafin vanuit de site geen hemelwater meer moet ontvangen (dat voor ongewenste verdunningen zorgt). Anderzijds zal ervoor gezorgd worden dat de Grote Struisbeek in de mate van het mogelijke wordt ontlast van het hemelwater dat van de bestaande site komt. Immers, aan de ene kant zal het hemelwater maximaal rechtstreeks op het terrein van ISVAG infiltreren in de ondergrond. Aan de andere kant zal de lozing van het hemelwater, dat niet ter plaatse kan infiltreren, eerst worden gebufferd en pas nadien, vertraagd worden afgevoerd naar de Grote Struisbeek.

Daarnaast heeft de voorziene werkwijze nog een bijkomend gunstig effect op de hoeveelheid water die de Grote Struisbeek dient te verwerken. Voor de exploitatie van haar verwerkingsinstallatie heeft ISVAG een bepaald volume water nodig. Gelet op de aard van de toepassing, worden geen al te hoge kwaliteitseisen gesteld aan dit water. ISVAG kiest ervoor om als bron voor dit water, gebruik te maken van een deel van het effluentwater van de aangrenzende RWZI. Dit heeft verschillende voordelen.

Zo bevat het effluentwater nog altijd zekere vuilvrachten (bv. organische belasting, nutriënten) die typisch niet worden aangetroffen in het hemelwater dat vanop het terrein wordt opgevangen. Door gebruik te maken van het effluentwater van de RWZI, wordt met het beoogde project dan ook nagestreefd om de totale vuilvracht die in de Grote Struisbeek terecht komt zo klein mogelijk te houden.

Daarnaast is het zo dat de beschikbare hoeveelheid hemelwater, die ISVAG vanaf de verhardingen van haar eigen terrein kan opvangen, kleiner is dan de hoeveelheid water die ze nodig heeft om haar procesvoering te kunnen doen. Door gebruik te maken van het effluentwater van de RWZI, wordt vermeden dat dit volume water in de Grote Struisbeek terecht komt. Aangezien dit volume groter is dan de hoeveelheid hemelwater die vanuit het terrein van ISVAG ontstaat, zal er in totaal minder water in de Grote Struisbeek terecht komen.

Het voorziene project zal vanuit de genomen maatregelen volledig voldoen aan de bepalingen van de Stedenbouwkundige Verordening inzake hemelwater. Uit het bovenstaande blijkt ook dat het beoogde project resulteert in een gunstigere situatie op het vlak van de waterhuishouding ten opzichte van de huidige situatie.

8. Natuurwaarde en biodiversiteit

In functie van het beoogde project werd een MER opgemaakt. Uit deze studie blijkt dat dit project dusdanig is geconcentreerd dat de effecten op habitatrichtlijngebieden, overige beschermde gebieden (bv. VEN-gebied) en aanwezige vegetaties niet significant of verwaarloosbaar zijn.

Een deel van het terrein van ISVAG is volgens het gewestplan ingekleurd als groene zone (natuurgebied). In de praktijk blijkt echter dat er zich op dat deel van het terrein geen natuur met enige relevante biologische waarde heeft ontwikkeld.

Het is de doelstelling om van het voorliggende project gebruik te maken om de vallei van de Grote Struisbeek als natuurverbinding verder te versterken. Hiertoe zal het gedeelte van de site dat zich in de oeverzone van de Grote Struisbeek bevindt, worden heringericht. In eerste instantie kan dit de bestaande bezoekersparking omvatten. In tweede instantie kan een groter deel van de site betrokken worden en zou de beekzone in de praktijk opnieuw richting de planologische grens van het natuurgebied (ter hoogte van de huidige bezoekersparking en rondweg) kunnen uitgebreid worden.

ISVAG beoogt met het voorliggende project om in deze groene zone een poel aan te leggen en juist hierdoor voor deze zone ook een relevante natuurwaarde te creëren. Zo is het doel om deze poel natuurtechnisch dusdanig in te richten, dat deze permanent water bevat en daardoor geschikt is als habitat voor amfibieën. Hierdoor wordt biotoopwinst gerealiseerd. Daarnaast is er voorzien om de randzone van de natuurpoel aan te leggen met houtkanten die geschikt zijn als natuurverbindingsgebied voor kleine zoogdieren en vleermuizen.

Ter hoogte van de bestaande installaties zullen nieuwe groenstroken (bomenrijen, houtkanten) worden aangelegd als natuurbinding in noordwestelijke richting.

Bij het gebruik van draadafsluiting zal worden voorzien in aangepaste afsluitingen met opening aan de onderzijde, zodat over de grond migrerende diersoorten deze percelen toch kunnen gebruiken.

Al deze maatregelen, die gerealiseerd kunnen worden naar aanleiding van het voorliggende project, houden een verbetering in op het vlak van de reële natuurwaarde die het terrein nu kent.

9. Geluid

In functie van geluidemissies zijn de nodige maatregelen voorzien (bv. keuze in de aard en locatie van de motoren) om de impact naar de omgeving toe te beperken. De studies uit het MER geven aan dat het specifieke geluid van de vaste bronnen van de nieuwe installatie ter hoogte van de beoordelingspunten beperkt blijft tot 39 dB(A). Hiermee blijft ISVAG onder de wettelijke grenswaarde van max. 40 dB(A) voor de avond- en nachtperiode en dus ook (ruim) onder de wettelijke grenswaarde van max. 45 dB(A) voor de dagperiode.

Ook het geluid van vrachtwagens (cf. mobiele bronnen) werd voor de geplande situatie geëvalueerd. Dit is zowel gebeurd voor de vrachtwagens die zich op de site van ISVAG zelf bevinden, als voor de vrachtwagens op de openbare weg. Het berekende specifieke geluidsniveau afkomstig van dit vrachtverkeer voldoet zonder meer aan de vigerende normen. De effecten van het transport op de site en op de openbare weg worden als verwaarloosbaar geëvalueerd.

10. Het visuele aspect

ISVAG heeft ervoor geopteerd om voor dit nieuwe project bijzondere aandacht te besteden aan het visuele aspect van de installatie.

Aan de ene kant werd gekozen voor een bijzonder architecturaal ontwerp, waarbij over de eigenlijke installaties als het ware “een schil” wordt getrokken. Op die manier worden de installaties zelf aan het oog van de omgeving onttrokken en zal een constructie worden verkregen die een positieve “landmark” betekent in de omgeving.

Anderzijds zal een drijfveer bij de materiaalkeuze van de schil eruit bestaan, dat dit materiaal ertoe zal bijdragen dat het gebouw visueel zoveel mogelijk wordt “opgenomen in haar omgeving”.

11. Luchtemissies en volksgezondheid

Zoals hoger in deze nota reeds aangegeven zullen de emissies van de installatie ruim tot zeer ruim onder de wettelijke emissienormen blijven. ISVAG zet dan ook in op een doorgedreven afgaszuivering (cf. selectieve katalytische zuivering).

In functie van het MER werd een grondige evaluatie uitgevoerd van de gezondheidseffecten die eventueel kunnen resulteren uit de emissies van de beoogde installatie. Hierbij werd nagegaan waar de emissies zich situeren ten opzichte de gezondheidkundige advieswaarde (GAW), resp. het risiconiveau die voor de resp. parameter geldt.

Uit deze evaluaties blijkt dat voor de parameter NO_x (als NO₂) de te verwachten concentraties ter hoogte van het pluimmaximum een jaargemiddelde bijdrage van slechts ca. 0,8% van de GAW inhouden. Binnen het beoordelingskader betekent dit dat deze bijdrage verwaarloosbaar is. De berekende NO_x-bijdrage ten gevolge van het verkeer gerelateerd aan ISVAG ligt met ca. 0,1% van de GAW nog lager, waardoor uiteraard ook die bijdrage te verwaarlozen is.

Uit de evaluaties voor de andere parameters, nl. arseen, chroom VI, HF, SO₂, dioxines, fijn stof als PM10 en fijn stof als PM2,5, bleken telkens gelijkaardige resultaten, met te verwachten jaargemiddelde bijdragen die ruim onder de 1% van de GAW of het risiconiveau liggen. Er kan dan ook zonder meer worden gesteld dat de te verwachten gezondheidseffecten van deze emissies verwaarloosbaar zijn.

12. Concrete voorwerp van de aanvraag - werfzone

In het voorwerp van deze aanvraag zijn de activiteiten van de werfzone, die zal nodig zijn om het project effectief te realiseren nog niet opgenomen. In de huidige situatie is dat nog niet mogelijk omdat een aantal heel concrete gegevens van de werfzone zelf in dit stadium nog niet gekend zijn (bv. nodige bemalingsdebieten, op te stellen motoren, ...). Dit is op zich heel gebruikelijk voor nieuwe projecten, wat ook de reden is waarom de decreetgever in artikel 18, 3^{de} lid van het omgevingsvergunningendecreet de volgende bepaling heeft opgenomen:

“De verplichting tot gezamenlijke indiening, vermeld in het tweede lid, geldt niet voor het aanvragen van een omgevingsvergunning voor een project enerzijds, en voor het aanvragen van een omgevingsvergunning die alleen nodig is tijdens de uitvoeringsfase van het project anderzijds. Als voor het project een milieueffectrapport moet worden opgesteld en het milieueffectrapport relevante uitspraken doet over de uitvoeringswijze, wordt gestreefd naar een gezamenlijke indiening voor wat betreft de aspecten die in het milieueffectrapport worden behandeld.”

Vanuit de bovenstaande bepaling zal in een latere fase, maar uiteraard tijdig vooraleer de werken starten, de nodige melding worden gedaan of vergunning worden gevraagd voor de werfzone.

Er kan alvast wel worden meegegeven dat de archeologienota dit in bijlage B32 van deze aanvraag is toegevoegd, *alle* mogelijks betrokken terreinen omvat, inclusief alle mogelijke terreinen waarop de werfzone zich zal kunnen bevinden.