

Aangetekend met ontvangstbewijs BB-LB2-AVG-20200080950

Gouverneur van de provincie Antwerpen  
Cathy Berx  
Koningin Elisabethlei 22  
2018 ANTWERPEN

<b>uw bericht van</b>		<b>afdeling</b>	Bodembeheer
<b>uw kenmerk</b>		<b>dienst/team</b>	Team Lokale en bovenlokale besturen
<b>bijlagen</b>		<b>contactpersoon</b>	Annelies Van Gucht (015/284527)
<b>Mechelen</b>	verzendDateum	<b>ons kenmerk</b>	BB-LB2-AVG-20200080950 (Dossiernummer: 64785)

## **Bodemsanering Kleiputten Terhagen**

Geachte mevrouw, gouverneur,

In navolging van het overleg op 31 januari 2020 bezorgen wij u hierbij ons definitief standpunt voor de aanpak van de bodemsanering ter hoogte van de Kleiputten in Terhagen en Boom.

### **Saneringsnoodzaak**

Op 9 maart 2015 verklaarde de OVAM het OBBO "Oriënterend en beschrijvend bodemonderzoek voormalige kleiontginning gelegen tussen de Bosstraat, de Kapelstraat en de Hoogstraat te Boom en Rumst + aanvullende mail dd. 10/02/2015 + aanvullend schrijven dd. 25/02/2015" conform. Uit het OBBO blijkt dat bodemsanering nodig is voor de historische verontreiniging met:

- Asbest in bodem omwille van een humaan risico.
- Anionen en kationen in grondwater. Er is een verspreidingsrisico voor anionen en kationen via het afwateringssysteem naar de Rupel, waardoor de kwaliteit van het oppervlaktewater negatief kan beïnvloed worden.

De OVAM blijft bij haar beslissing van 9 maart 2015, namelijk dat bodemsanering nodig is. Dit geldt zowel voor de verontreiniging met asbest als voor de verontreiniging met anionen en kationen. Met andere woorden, zowel voor het voormalig asbeststort als voor het voormalig huisvuilstort en gipsstort is er een saneringsnoodzaak.

In afwachting van de bodemsanering zijn er voorzorgsmaatregelen van kracht ter hoogte van het asbeststort. Deze maatregelen bestaan uit het plaatsen van een omheining en het afdekken van dazomend asbesthoudend materiaal. De actuele humane risico's zijn momenteel onder controle op

voorwaarde dat men de voorzorgsmaatregelen respecteert.

## Saneringstechniek

De bodemsanering zal bestaan uit een afwerking van de stortplaatsen volgens VLAREM II. De wijze waarop categorie 1 en 2 stortplaatsen moeten worden afgewerkt, staat beschreven in artikel 5.2.4.5.2. Dergelijke stortplaatsen moeten afgewerkt worden met een dubbele afdichtlaag en een eindafdek. Daarbij moet de eindafdek minstens 1,5 m dik zijn en binnen de kortst mogelijke termijn worden ingezaaid met gras.

Vlarem II schrijft ook voor dat de begroeiing de aangebrachte afdichtlaag niet mag beschadigen. Tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit dient de ontwikkeling van hoogstammige gewassen te worden verhinderd. Dit laatste is dus ingegeven vanuit de bescherming van de aangebrachte afdichtlaag.

De OVAM heeft geen bezwaar dat het terrein de nabestemming natuur krijgt en dat er een extra grondophoging wordt voorzien om de ontwikkeling van hoogstammige gewassen toch mogelijk te maken. De bezorgdheid van de OVAM is wel dat de kwaliteit van de afdichtlaag en de eindafdek hierdoor niet in het gedrang mag komen. Vandaar vraagt de OVAM uitdrukkelijk om dit voldoende te onderbouwen in het bodemsaneringsproject. Dit is ook zo aangegeven tijdens het overleg op 14 januari 2020 met de intendant, de POM, de bodemsaneringsdeskundige en het departement omgeving.

De OVAM is bereid om vooraf een schriftelijk standpunt in te nemen over de saneringswijze. We kunnen dit pas doen van zodra we minstens over volgende onderbouwde informatie beschikken:

- een haalbaarheidsonderzoek van relevante bodemsaneringstechnieken;
- een multicriteria analyse van relevante bodemsaneringsvarianten;
- een hydrologische nota met aandacht voor de afwatering van hemelwater;
- een stabiliteitsnota met aandacht voor de opbouw van de taluds;
- een geotechnische nota waarin wordt aangetoond dat de ophogingen na de bodemsanering geen ongeoorloofde zettingen van de afdichtlaag en eindafdekking veroorzaken.

We hebben tijdens het voormeld overleg van 14 januari jl begrepen dat de opdrachtgevers van het bodemsaneringsproject hier volop aan werken.

## Transport

We hebben begrepen dat het ondermeer voor de inwoners van de gemeente Rumst zeer belangrijk is dat de aanvulgronden niet via wegtransport worden aangevoerd.

Over transport is in de standaardprocedure BSP opgenomen dat: *“Specifiek in het kader van het transport van de tijdens de bodemsanering ontstane afvalstoffen (verontreinigde gronden, ...) dient er voor elke variant steeds te worden nagegaan in hoeverre transport per schip aangewezen is. Een grondige vergelijking tussen wegverkeer, spoorvervoer en binnenvaart concludeert dat het goederenvervoer per binnenschip de milieuvriendelijkste transportvorm is. Omgerekend per tonkilometer verbruikt een binnenschip veel minder brandstof en veroorzaakt het duidelijk minder luchtvervuiling (emissies van CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, N<sub>ox</sub>, PM, ...) dan andere transportvormen. De binnenvaart scoort ook veel beter voor veiligheid, congestie en geluidshinder. Optelling van brandstofverbruik, emissies, veiligheid, congestie en geluidshinder geeft een idee van de totale externe kosten. De totale*

*externe kosten voor een binnenschip liggen zeven keer lager dan voor het wegverkeer. (bron: VITO studie, mei 2004)."*

Gelet op de nabijheid van de Rupel is het volgens de OVAM een evidentie dat transport via de waterweg moet onderzocht worden in het bodemsaneringsproject.

De OVAM is er zich van bewust dat het uitvoeren van een bodemsaneringsproject doorgaans een ingrijpende aangelegenheid is, die hinder en ook een zekere milieudruk met zich meebrengt. De voorbije jaren is het besef gegroeid van de noodzaak om saneringen op een duurzame manier uit te voeren. Dit betekent met zo weinig mogelijk emissie van CO<sub>2</sub>, het toepassen van hernieuwbare energie en een duurzaam materialengebruik. De multicriteria analyse voor de BATNEEC-evaluatie (MCA) van bodemsaneringsprojecten houdt rekening met klimaatsverandering en duurzaam gebruik van grondstoffen zonder echter het doel van sanering uit het oog te verliezen.

Transport via de waterweg komt terug in twee verschillende aspecten van de MCA, meer bepaald bij:

- de regionale/globale milieuhygiënische aspecten (CO<sub>2</sub>-calculator);
- technisch en maatschappelijke aspecten (hinder en overlast tijdens de sanering onder meer door verkeershinder).

De standaardprocedure BSP biedt daarnaast nog de mogelijkheid om gewichten van de criteria aan te passen in functie van het al dan niet bestaan van een veiligheidsrisico. Een verhoogd veiligheidsrisico ten opzichte van het bestaande bodemverontreinigingsrisico (zo dit risico niet actueel is) kan bijvoorbeeld ontstaan wanneer de ruimere omgeving zeer gevoelig is voor transportrisico's (aanrijroutes via woongebieden).

Als het veiligheidsrisico een belangrijke speler wordt, dan is het van belang dat de juiste technische keuze wordt gemaakt. Het is de taak van de bodemdeskundige om na te gaan of een multicriteria analyse met aangepaste gewichten aangewezen is én op kwalitatieve wijze onderbouwd kan worden. Dit is ook zo verduidelijkt tijdens het voormeld overleg van 14 januari jl.

Op basis van de vereisten in de huidige standaardprocedure zijn we ervan overtuigd dat het bodemsaneringsproject voldoende elementen zal bevatten die tegemoet komen aan de vraag van de gemeente Rumst om wegtransport te vermijden.

Wij hopen dat dit standpunt u verdere verduidelijking biedt omtrent de saneringsaanpak van de Kleiputten in Terhagen en Boom. Indien u nog verdere vragen zou hebben, aarzel dan zeker niet om ons te contacteren.

Hoogachtend,



Ann Cuyckens  
Afdelingshoofd