

ASWEBO site Brugge



Publieke milieuverklaring 2016

over de resultaten van het jaar 2015
in het kader van EMAS



oktober 2016

Milieuverklaring 2016/ INDEX

Inleiding

1. Bedrijfsactiviteiten

2. Belangrijkste milieueffecten

2.1. Emissies in de lucht

2.2. Lozen van afvalwater

2.3. Afvalstoffen

2.4. Verontreinigen van bodem en grondwater

2.5. Verbruik van grondstoffen en hulpmiddelen

2.6. Geluid

2.7. Geur

2.8. Significante milieuaspecten

2.9. CO₂

3. Resultaten op milieugebied

3.1. Emissies in de lucht

3.2. Lozen van afvalwater

3.3. Afvalstoffen

3.4. Verontreinigen van bodem en grondwater

3.5. Verbruik van grondstoffen en hulpmiddelen

3.6. Geluid

3.7. Geur

4. Andere milieu-indicatoren

4.1. Incidenten en klachten

4.2. Vergunningen

5. Milieubeleid, -actieplan en -zorgsysteem

5.1. Milieubeleid ASWEBO

5.2. Milieubeleid ASWEBO site Brugge

5.3. Resultaten milieuactieplan 2015

5.4. Milieuactieplan 2016

5.5. Milieuzorgsysteem

6. Communicatie

7. Datum van volgende milieuverklaring

8. Validatieverklaring van de erkende milieuverificateur

Inleiding

In 2000 heeft ASWEBO beslist om een milieuzorgsysteem te ontwikkelen voor de site Brugge, waar een asfaltcentrale is gevestigd sinds 1996.

Als één van de belangrijkste wegenbouwfirmas is ASWEBO zich bewust van de impact van haar productie-eenheden voor asfalt op het milieu.

*Het milieuzorgsysteem EMAS en ISO 14001 dient als sluitstuk gezien te worden na het behalen van het ISO 9002 certificaat en VCA**attest in 1999 voor alle activiteiten van de firma. Sindsdien werd om de 3 jaar de hercertificering doorgevoerd van het kwaliteitscertificaat ISO 9001 alsook een verlenging van het VCA**attest.*

In dit document vindt u de milieuverklaring 2016 van ASWEBO asfaltcentrale Brugge, met een overzicht van de milieuprestaties en -verbeteringen tijdens het jaar 2015.

Drongen, oktober 2016

Kurt Kesteloot
Algemeen directeur
Aswebo nv



1. Beschrijving van de activiteiten op de site Brugge

Terrein- toepassingsgebied van het milieuzorgsysteem

Sinds 15 mei 1996 is ASWEBO nv op het terrein gevestigd. Het terrein is een onderdeel van het bedrijventerrein "Herdersbrug". Voordien was de site nijverheidsgrond van de WIER (West-Vlaamse Intercommunale voor Economische Expansie en Reconvertie), die bedrijfsgronden aan- en verkoopt. Vóór 1996 werden er op het terrein nooit activiteiten uitgeoefend. Sinds juni 2011 maakt Aswebo deel uit van de Willemen Groep.

De firma ASWEBO heeft op het terrein een asfaltcentrale ingeplant. Het grootste deel van het terrein wordt ingenomen door de opslag van zand en steenslag en de opslag van gefreesde en gebroken materialen. Deze opslagplaatsen nemen het ganse oostelijke deel van de site in.



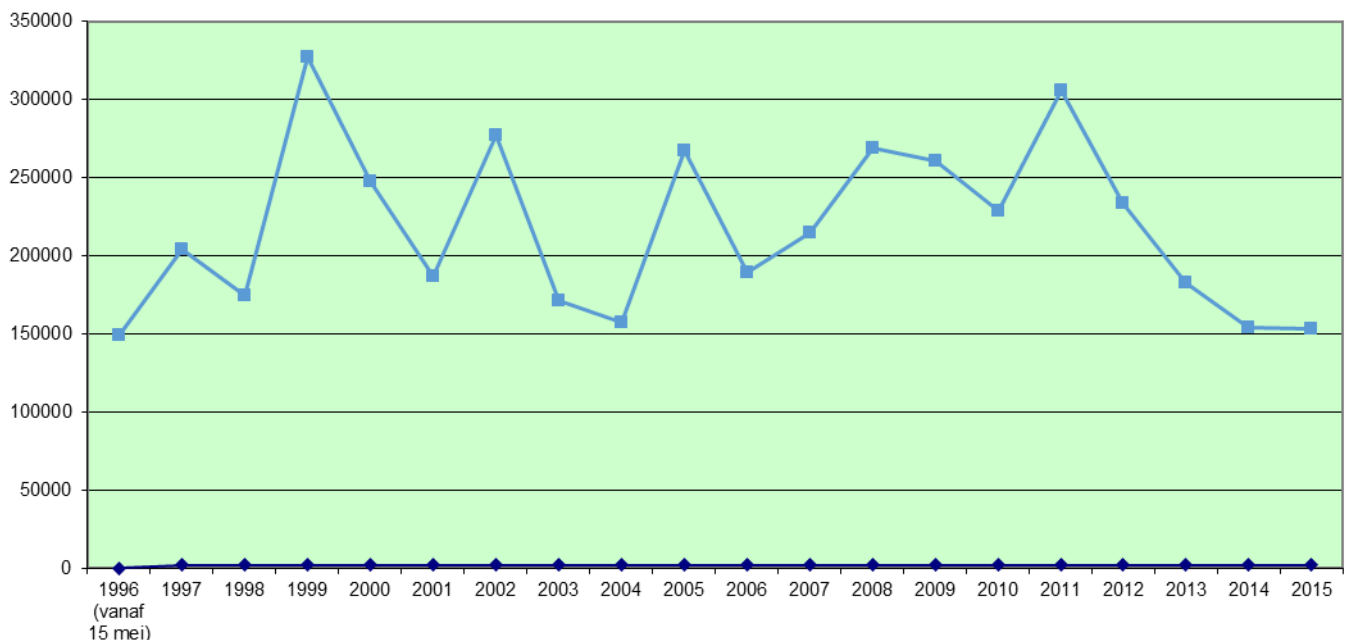
Ten westen van het terrein zijn de burelen en de sanitaire voorzieningen gesitueerd. Ten oosten van de burelen is de asfaltcentrale gelegen. Ten noorden hiervan worden gasflessen opgeslagen en worden in een hangar, op een lekbak, de volgende producten opgeslagen: bitumenemulsie, methyleenchloride en hydraulische, thermische en motorolie. In de noordoostelijke hoek van het terrein is een olie- en vetafscheider terug te vinden, waarin het regenwater dat op de terreinverharding terechtkomt, wordt gezuiverd. Het terrein is volledig verhard, voor het grootste deel met asfalt en ter hoogte van de asfaltcentrale is het terrein verhard met beton.

In februari 2003 werd een bitumenemulsietank van 25.000 L bijgeplaatst. Deze bovengrondse geïsoleerde houder dient als tussenstockage om de werven te bevoorraden van kleeflagen. Deze hechtlagen worden geplaatst vooraleer het asfalt aangebracht wordt.

Hoofdactiviteit

ASWEBO behoort tot de grootste wegenbouwfirma's in België. Het asfalt dat bij de wegenwerken wordt gebruikt, wordt geproduceerd in 1 van de 4 asfaltcentrales die de firma in eigen beheer heeft. De asfaltcentrale te Brugge verzekert een jaarproductie van ongeveer 220.000 ton asfalt per jaar.

Asfaltproductie site Brugge (ton/jaar)



Asfalt bestaat uit een mengsel van steenslag, zand en vulstof ("filler") met als bindmiddel bitumen. Bij dit mengsel kunnen eventueel toeslagstoffen gevoegd worden.

Asfalt wordt gemengd in de installatie "mengeling per mengeling" (batchproces). Asfalt wordt enkel gemaakt in functie van de vraag op eigen werven of werven van andere aannemers (afnames).

Beschrijving van de asfaltproductie

De granulaten stenen en zand worden aangevoerd met vrachtwagens en in open lucht gestockeerd. Ze bevatten een zekere hoeveelheid water (ongeveer 5%). Om een goede hechting te krijgen met het bitumen, moeten stenen, zand en vulstof droog zijn. Droging van de stenen en het zand gebeurt door verwarming in de droogtrommel.



Met een wiellader worden het zand en de steenslag in de voordoseringsinstallatie gebracht, voor een eerste ruwe dosering. Door middel van een transportband worden de gedoseerde materialen in de droogtrommel gebracht. In de roterende trommel is er rechtstreeks contact tussen de granulaten en de warmtestroom afkomstig van de vlam van de brander. De eindtemperatuur van de materialen in de droogtrommel bedraagt ongeveer 200°C. Sinds de zomer van 2012 werd overgeschakeld op aardgas als brandstof; tot dan toe werd lichte stookolie gebruikt.

De brander is geïntegreerd in de droogtrommel, er is geen aparte verbrandingskamer. De hete gasstroom die ontstaat door de verbranding van de brandstof stroomt in tegenrichting met de beweging van de stenen en het zand, droogt deze materialen en neemt een deel van de fijnste materialen mee. Deze worden via een voorafscheider en een ontstoffingsinstallatie zoveel mogelijk uit de rookgassen verwijderd. De ontstofte verbrandingsgassen worden via een schoorsteen in de omgevingslucht geëmitteerd.

De warme, gedroogde mineralen worden via een warme ladder naar de zeefinstallatie gebracht waar ze uitgezeefd worden in de gewenste fracties.

Onder de zeefinstallatie bevinden zich de warme silo's van waaruit de materialen in een balans gebracht worden om in de juiste verhouding in de mixer gemengd te worden met bitumen en vulstof.



Het bindmiddel bitumen moet op temperatuur gehouden worden omdat het bij afkoeling niet vloeibaar genoeg meer is om nog verpompt te kunnen worden. Deze voorverwarming van het bindmiddel gebeurt in de geïsoleerde en met thermische olie indirect verwarmde stockagetanks.

In een dwangmenger worden de verschillende grondstoffen samengebracht en gemengd tot asfalt (duur van de mengcyclus ongeveer 60 seconden). Vanuit de mixer gaat het asfalt via een verrijdbare bak naar de wachtsilo's. Het warme asfalt wordt vanuit de geïsoleerde wachtsilo's in vrachtwagens gestort die het asfalt naar de werven brengen.

In de mixer kan ook recycling asfalt worden toegevoegd. Dit recyclageasfalt wordt gedroogd en voorverwarmd in een paralleltrommel, analoog aan de droging van de primaire granulaten in de primaire trommel.

De eindtemperatuur van het recyclageasfalt in de secundaire trommel bedraagt ongeveer 120°C. De maximale hoeveelheid recyclingmateriaal bedraagt ongeveer 50%.

Nevenactiviteiten

Labo

Op de site is een labo voorzien voor de kwaliteitscontrole van de materialen (COPRO). Voor het oplossen van het bitumen wordt methyleenchloride gebruikt. Vervuilde methyleenchloride werd tot nu toe gezuiverd in het hoofdlabo te Drongen. Er wordt een nieuw toestel aangeschaft zodat de methyleenchloride ter plaatse zal kunnen gezuiverd worden.



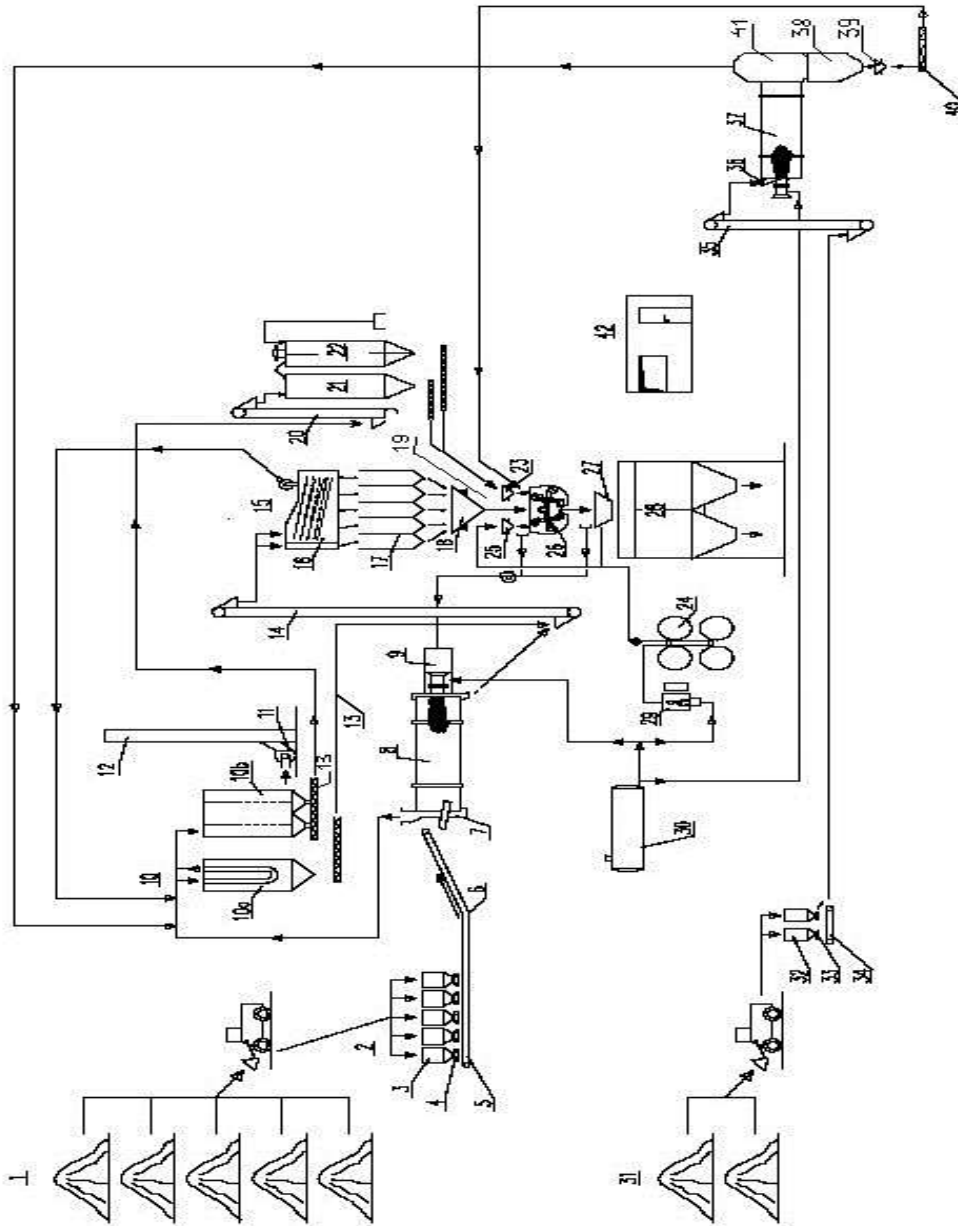
Opslag signalisatiematerialen

Op het terrein is een kleine zone voorzien voor de opslag van signalisatiematerieel, dat gebruikt wordt bij kleine wegenwerken.

Asfaltgebonden producten

Op de site is een zone voorzien voor de opslag van asfaltgebonden producten zoals voorvertinde steenslag in bulk en in zakken alsook voegband. Voegband wordt niet vervaardigd op de site; dit product wordt enkel doorverkocht aan derden of gebruikt op eigen werven.

Schematische voorstelling asfaltcentrale



1. opslag mineralen
2. voordosering
3. doseersilo's
4. extractieband
5. transportband
6. transportband
7. invoerband
8. droogtrommel mineralen
9. brander
10. ontstoffingsinstallatie
- 10a. ontstoffing grove deeltjes
- 10b. ontstoffing fijne deeltjes
11. ventilator
12. schouw
13. zand- en vulstofschroef
14. warme ladder
15. mengtoeren
16. zeefinstallatie
17. warme silo's
18. mineralenbascule
19. toeslagstoffen
20. vulstof elevator
21. silo eigen vulstof
22. silo vreemde vulstof
23. vulstofbascule
24. bitumenvoorraad
25. bitumenbascule
26. mixer
27. kübel (wagentje)
28. wachtsilo's
29. brander thermische olie
30. brandstoftank
31. opslag freesmaterialen
32. voordosering freesmaterialen
33. extractieband
34. transportband
35. RC-elevator
36. invoergoot RC
37. paralleltrommel
38. RC-voorraadsilo
39. RC-bascule
40. RC-schroef
41. rookgaskap RC
42. besturingscabine

De CE-markering van bitumineuze mengsels

De CE-markering van bitumineuze mengsels is een gevolg van de Europese normalisatie van de wegenbouwmaterialen en hun bestanddelen. Deze normalisatie werd ingevoerd conform de Europese Richtlijn bouw van 1988 die als doel heeft om het vrije verkeer van producten uit de bouw te vergemakkelijken. De CE-markering van het asfalt bewijst ons engagement om in overeenstemming te zijn met de van toepassing zijnde Europese normen.

De CE-markering situeert zich in een reglementair kader, niet op technisch vlak. Dit heeft voor gevolgen:

- De CE-markering is een noodzakelijke voorwaarde om vanaf 1 maart 2008 het asfalt op de markt te brengen, dus om het te verkopen.
- Eventuele controles worden uitgevoerd door de FOD Economie of de douanes.

In de praktijk heeft de invoering van de CE-markering van asfalt geen bijkomende effecten voor het milieu, behalve misschien een meer doorgedreven karakterisatie van het gerecycleerd asfalt.



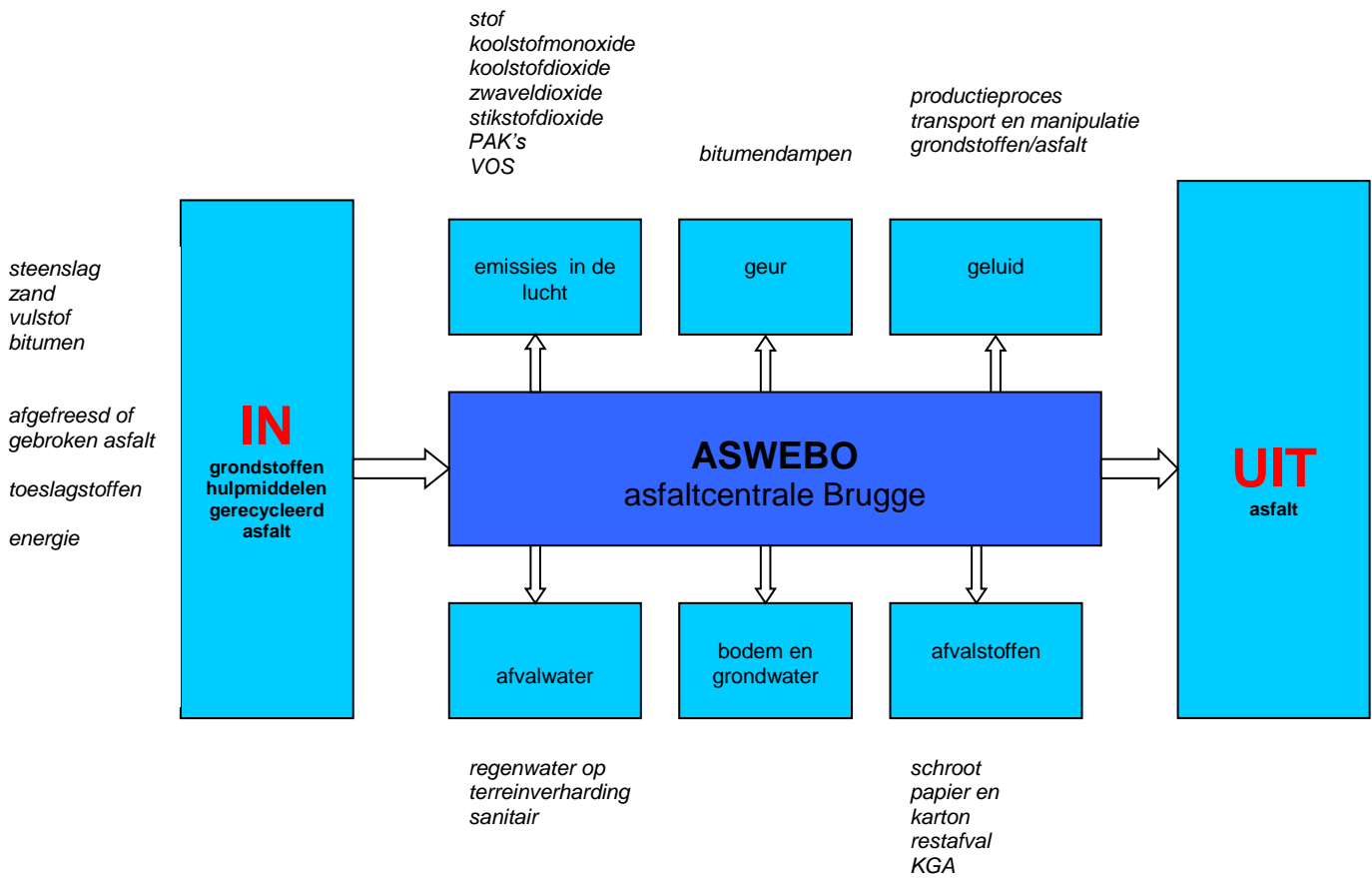
Inhoud van de CE-markering Verantwoordelijkheid van de producent

De CE-markering is geen kwaliteitsmerk. Het dient uitsluitend tot het in de handel brengen van alle producten. Het plaatsen van het kenmerk wordt altijd door de fabrikant uitgevoerd en geeft aanleiding tot een evaluatie van de overeenstemming met de normen, gebaseerd op:

- Een formuleringsstudie die het product kenmerkt (norm betreffende de proef van formulering)
- Een systeemcontrole van het proces van vervaardiging in de fabriek door de fabrikant (norm betreffende beheersing van de productie)
- Een evaluatie (norm betreffende de formuleringsstudie) en een opvolging van de controles van de productie of van de producten zelf.

2. Belangrijkste milieueffecten

(in normale werkomstandigheden)



2.1. Emissies in de lucht

Wat de milieu-impact van een asfaltcentrale betreft, komt het milieucompartiment "lucht" op de eerste plaats, omwille van de verbranding van fossiele brandstoffen in het droogproces van de granulaten.

Ten gevolge van de verbranding van de brandstof bevatten de rookgassen van de droogtrommel(s) naast stof ook verbrandingsgassen. Deze bestaan uit de klassieke verbrandingsproducten van brandstoffen voornamelijk koolwaterstoffen, te weten koolstofdioxide (CO_2) en water (H_2O). Bij een onvolledige verbranding met tekort aan zuurstof wordt koolstofmonoxide (CO) gevormd in plaats van koolstofdioxide. Verder wordt de zwavel in de brandstof omgezet tot zwaveldioxide (SO_2) en reageert het stikstof in de lucht tot stikstofoxiden (NO_x , vaak uitgedrukt als NO_2). Het water in de granulaten wordt vrijgemaakt in de vorm van waterdamp (stoom).

In de schoorsteengassen komen ook nog stofdeeltjes voor, de resten van de stroom fijne deeltjes die door de schoorsteenventilator uit de droogtrommel zijn gezogen en die zijn kunnen ontsnappen uit de stoffilter.



Verder zijn er de vele vluchtige organische koolwaterstoffen (VOC's) die in de brandstof en het bitumen aanwezig zijn en verdampen bij opwarming.

2.2. Lozen van afvalwater

In het productieproces van asfalt wordt geen water gebruikt of verbruikt. Het waterverbruik op de site Brugge beperkt zich hoofdzakelijk tot huishoudelijk gebruik alsook water voor de werven, opgehaald in vrachtwagens.

Het huishoudelijk water komt via de septische put in de openbare riolering van de Pathoekeweg. Het regenwater dat op het volledig verharde terrein neervalt, al of niet in contact met afgefreesde materialen, wordt als bedrijfsafvalwater beschouwd. Dit wordt geloosd in het Boudewijnkanaal, nadat het door een olie- en vetafscheider gezuiverd werd. Het water voor de werven wordt gebruikt bij het walsen van asfalt op de werf om het kleven van het asfalt aan de rollen te vermijden.

2.3. Afvalstoffen

Bij het productieproces op zich komen geen afvalstoffen vrij. Eventueel slecht aangemaakte mengsels worden volkomen gerecycleerd in nieuwe mengsels.

Afvalstoffen ontstaan voornamelijk uit onderhouds- en kantooractiviteiten. Een gedeelte bestaat uit verpakking van toeslagstoffen. De fracties die gesorteerd worden zijn de volgende:

- schroot
- papier en karton
- batterijen (droge type)
- batterijen (natte type)
- KGA
- oliehoudend afval
- TL-lampen
- glas
- paletten
- lege vaten
- restafval (klasse 2)
- PMD



Deze afvalstoffen worden opgehaald door erkende afvalophalers.

2.4. Verontreinigen van bodem en grondwater

Opslag van gevaarlijke producten gebeurt op lekbakken onder een afdak. Brandstof (gasolie) wordt opgeslagen in dubbelwandige, bovengrondse tanks (60.000 L en 20.000 L) met overvulbeveiliging en lekdetectie. Daardoor wordt vervuiling van bodem, grond- en/of regenwater vermeden.

Het vulstation voor de brandstofbevoorrading van de wielladers en het vullen van jerrycans voor de brandstofbevoorrading van werfmachines is voorzien van een overdekte ruimte met lekbakvloer om verontreinigingen naar de bodem toe te vermijden.

Het volledige terrein is verhard. De opslagruimte van mineralen is voorzien van asfaltverharding en het gedeelte rond de asfaltcentrale is voorzien van betonverharding. Het volledige terrein beschikt over een rioleringsstelsel dat aansluit op een olie- en vetafscheider vooraleer er op oppervlaktewater geloosd wordt.



2.5. Verbruik van grondstoffen en hulpmiddelen

Alle grondstoffen worden aangevoerd via wegtransport of binnenschip. De opslag van steenslag en zand gebeurt op onderling afgescheiden hopen in open lucht.

Aanvoervulstof is de fijne minerale fractie, met een korrelgrootte kleiner dan die van zand. De vulstof is afkomstig van fijn gemalen steenslag, portlandcement, vlieg-as van met poederkool gestookte elektriciteitscentrales enz.

Eigen vulstof is de fijnste stoffractie die in de ontstoffingsinstallatie vrijwel continu wordt afgescheiden.

Het bitumen wordt vanuit de olieraffinaderij aangevoerd met geïsoleerde tankwagens (180°C) zodat het gemakkelijk verpomptbaar is. Aan het asfaltmengsel kunnen nog toeslagstoffen toegevoegd worden zoals cellulosevezels of pigmenten voor de productie van gekleurd asfalt.



Asfaltmengsels kunnen ook bereid worden met gerecycleerde materialen. De asfaltgranulaten, verkregen door het affrezen van wegen of het breken van brokken asfaltpuin, komt dan gedeeltelijk in de plaats van nieuwe, natuurlijke grondstoffen. De toevoeging van gerecycleerd asfalt kan oplopen tot 50% van het mengsel.



Het stookproces voor het drogen van de mineralen alsook voor het op temperatuur houden van de bitumenvoorraad vereist een aanzienlijke hoeveelheid energie en is sterk afhankelijk van de vochtigheid van de aangeleverde materialen en de buitentemperatuur.

Het grootste elektriciteitsverbruik wordt veroorzaakt door de zware motor van de afzuigventilator die de rookgassen door de ontstoffingsinstallatie trekt. Daarnaast zijn er enkele zware motoren nodig voor de rotatie van de droogtrommels alsook voor de aandrijving van de menger.

2.6. Geluid

Geluid is afkomstig van verschillende onderdelen en/of activiteiten op de asfaltcentrale:

- behandeling van grondstoffen
- droogtrommel(s)
- zeefinstallatie
- brander(s) van de droogtrommel(s)
- warme ladder
- ventilatoren
- transport met vrachtwagens

Het grootste gedeelte van de asfaltcentrale is ingekapseld.

2.7. Geur

Asfalt is een reukloze vaste stof bij omgevingstemperatuur, maar bij de productie wordt het mengsel aangemaakt bij ongeveer 180°C. Het productieproces omvat een stookproces om de granulaten te drogen en op te warmen en een manipulatie van warm asfalt. Hierbij ontstaan op diverse plaatsen gasvormige emissies, en deze emissies kunnen aanleiding geven tot een waarneembare geur. Deze worden toegeschreven aan vluchtige organische componenten. Speciale additieven, zoals adhesieverbeterende middelen of bepaalde soorten polymeren kunnen eveneens een waarneembare geur afgeven, maar het geurprobleem is hoofdzakelijk verbonden met het gebruik van bitumen.

Belangrijkste geurbronnen:

- paralleltrommel bij asfaltrecyclage
- vullen en ontluchten van verwarmde bitumenopslag tanks
- rookgassen droogtrommel met onvolledige verbranding
- afzuiginstallatie van de ingekapselde laadruimte
- menger
- vullen van de geïsoleerde asfaltsilo's
- vullen van vrachtwagens met vers asfaltmengsel
- uitspreiden van voorvertinde steenslag op het terrein

De geurhinder is sterk afhankelijk van het weer (bvb. inversie) en de windrichting.

2.8. Significante milieuaspecten

De twee belangrijkste milieueffecten van de asfaltcentrale zijn het energieverbruik en de emissies naar de lucht toe. Beide vinden hun oorsprong in het drogen en verwarmen van de granulaten en bindmiddelen.

De andere milieucompartimenten worden minder beïnvloed:

Er wordt geen water verbruikt bij de productie van asfalt. Enkel regenwater dat van het terrein afvloeit, kan deeltjes in suspensie meenemen.

De productie van afvalstoffen is quasi nihil, foute mengsels worden opnieuw in het productieproces gebruikt onder de vorm van gerecycleerde materialen.

Er kan geen rechtstreekse milieuinvloed op de bodem zijn. Bodemvervuiling wordt vermeden door de asfalt- en betonverharding van het terrein.

2.9. CO₂

In 2008 werd de Europese richtlijn emissiehandel herzien. Door deze herziening zal het Europese Emissiehandelssysteem (EU ETS) vanaf de handelsperiode 2013 enkele wijzigingen ondergaan.

De asfaltcentrales met een vermogen van meer dan 20 MW worden onderworpen aan CO₂-quota vanaf 2013. Tussen 2013 en 2020 zullen de toegekende quota aan deze asfaltcentrales lineair verminderen met ongeveer 60 % ten opzichte van een referentieperiode gedurende de voorbije productie jaren.

Gedurende deze periode zullen de asfaltcentrales die meer CO₂ uitstoten dan de hen jaarlijks toegekende quota, emissierechten moeten kopen. Ook het omgekeerde geldt; emissierechten kunnen verkocht worden indien men minder uitstoot dan de opgelegde quota per jaar.

ALLOCATIE

Het toekennen van de quota gebeurt op basis van de gemiddelde CO₂-uitstoot gedurende één van de beide vooraf vastgelegde referentieperiodes. Deze CO₂-uitstoot werd berekend aan de hand van de emissiefactor die gekend is voor een bepaalde energie-inhoud van de brandstof.

Deze data werden geverifieerd door het verificatiebureau VBBV, en overgemaakt aan de Vlaamse overheid. De emissierechten werden toegekend per ministerieel besluit.

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
3045	2726	2415	2113	1819	1536	1262	998

Definitief toegekende emissierechten in ton CO₂/jaar

In 2015 werd er 2449 ton CO₂ uitgestoten. Dit betekent dat er een klein tekort is aan emissierechten. Het tekort valt te verklaren doordat het totaal aantal toegekende rechten geleidelijk aan het dalen is.

Het tekort aan emissierechten in 2015 werd aangekocht voor 1 april 2016. De eerste afrekening gebeurde eind april 2014, voor het werkjaar 2013.

MONITORINGPLAN

Eind 2012 werd er een monitoringplan opgesteld voor de asfaltcentrale. Dit plan legt de meetstrategie vast om tot de jaarlijkse CO₂-uitstoot te komen. Het plan werd opgebouwd aan de hand van het brandstofverbruik, geijkte tellers enz.

Een goedgekeurd monitoringplan vormt een essentieel document, waarover een BKG-inrichting (broeikasgasinrichting) vanaf 2013 moet beschikken; zoniet beschikt de inrichting niet over een geldige milieuvergunning.

Het eerste monitoringplan werd goedgekeurd door de overheid op 14/03/2013. Elk jaar opnieuw moet er een nieuw monitoringplan ingediend worden.

3. Resultaten op milieugebied

3.1. Emissies in de lucht

Emissiemetingen grote schouw

In de grote schouw (vroeger 42 m, momenteel 50 m hoog) komen de rookgassen terecht die door ventilatoren afgezogen worden vanuit beide droogtrommels en rookgassen die vrijkomen uit de toren. De rookgassen worden ontstofst met een mouwenfilter.

Voor de asfaltcentrale Brugge waren er 6 algemene emissiemetingen/jaar en één dioxinemeting/jaar opgelegd. Deze verplichtingen volgden uit de algemene milieuverplichtingen en uit de bijzondere voorwaarden opgelegd in de milieuvergunning.

Op 12 mei 2005 werd de milieuvergunning verkregen met gewijzigde meetverplichtingen:

- meetverplichting voor de PCDD's en PCDF's: stopgezet
- maandelijks stof, CO, debiet, O₂ en vocht
- halfjaarlijkse meting van TOC (totaal koolwaterstoffen)
- drie keer per jaar: PAK's, waaronder benzo(a)pyreen en dibenzo(a,h) anthraceen



De emissies werden berekend en bedroegen voor 2015:
(9 externe emissiemetingen)

Parameter	Emissiegrenswaarden bij referentie zuurstofgehalte van 17%	Gemiddelde van de gemeten waarden bij referentie zuurstofgehalte van 17%
Stofdeeltjes totaal	20 mg/Nm ³ (***)	6,52 mg/Nm ³
Zwavel dioxide (SO ₂)	200 mg/Nm ³ (***)	3,57 mg/Nm ³
Stikstofdioxide (NO ₂)	200 mg/Nm ³ (***)	34,81 mg/Nm ³
Koolstofmonoxide (CO) (*)	500 mg/Nm ³	120,17 mg/Nm ³
Benzo(a)pyreen Bij een massastroom van 0,5 g/u of meer	0,1 mg/Nm ³	0,0005 mg/Nm ³
Dibenz(a,h)antraceen Bij een massastroom van 0,5 g/u of meer	0,1 mg/Nm ³	0,0005 mg/Nm ³
Som van benzo(a)pyreen en dibenz(a,h)antraceen bij een massastroom van samen 0,5 g/u of meer	0,1 mg/Nm ³	0,0010 mg/Nm ³
PCDD's en PCDF's (ng TEQ/Nm ³) (**)	0,05 ng TEQ/Nm ³ (bij O ₂ -gehalte van 16%)	Meetverplichting stopgezet (volgens milieuvergunning d.d. 12/05/05)
TOC	100 mg/Nm ³ (***)	40,48 mg/Nm ³

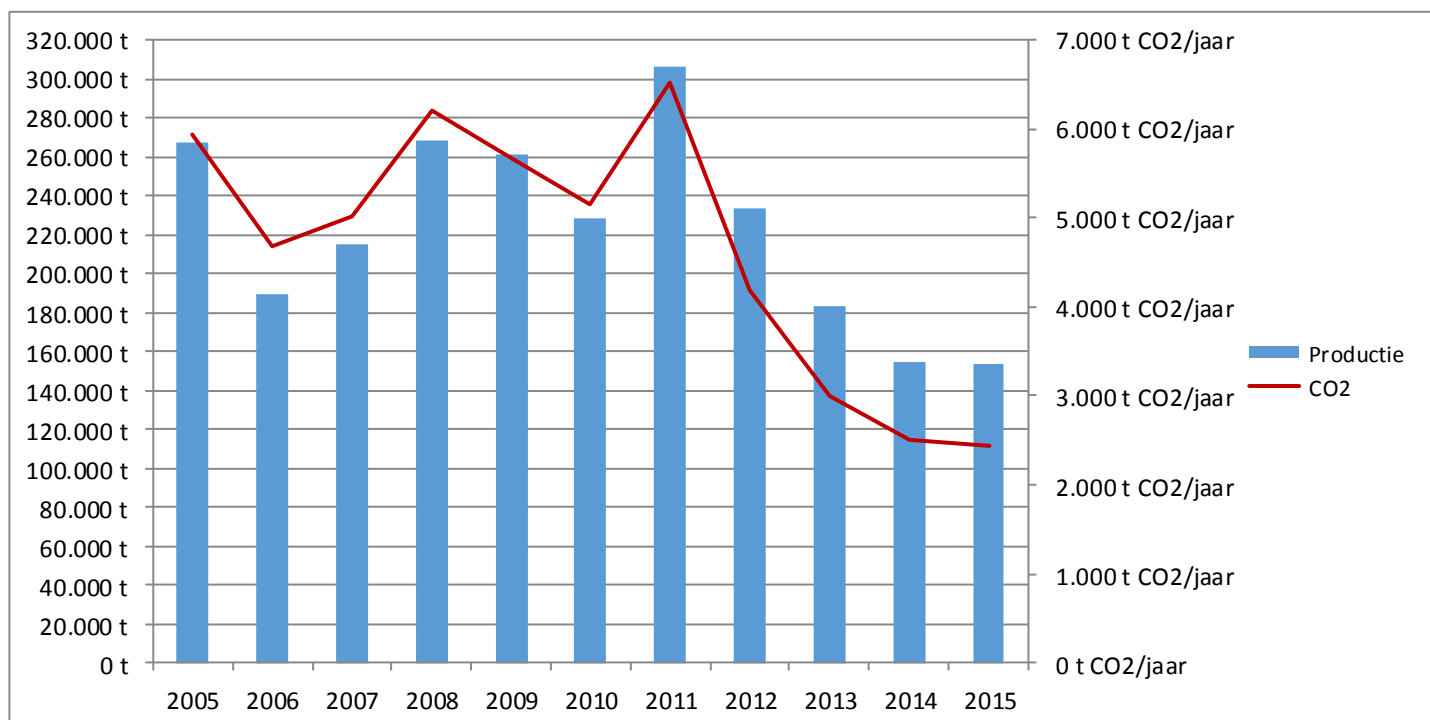
(*) de emissiegrenswaarde werd gewijzigd van 100 mg/Nm³ naar 500 mg/Nm³ voor asfaltbetoncentrales :
art 172 van Besluit van de Vlaamse regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne. B.S. 31.03.1999

(**) opgelegd via de milieuvergunning ref. 31005/218/W/2 (10/09/1999) en opgeheven via milieuvergunning ref. 31005/218/1/W/4 (12/05/05)

(***) de emissiegrenswaarden werden gewijzigd en er dient een bijkomende parameter gemeten te worden, met name TOC
art 145 van Besluit van de Vlaamse regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne. B.S. 27.01.2009

Door de overschakeling op aardgas als brandstof deed er zich een aanzienlijke daling voor van de zwaveluitstoot.

CO₂



De CO₂-uitstoot wordt berekend aan de hand van de energie-inhoud van de brandstoffen.

Emissiemetingen stookinstallatie thermopack

In een kleine schouw (13 m hoog) komen de rookgassen terecht van de stookinstallatie die de thermische olie op temperatuur houdt voor de indirecte verwarming van de bitumenvoorraad en -leidingen.

Het betreft een "kleine stookinstallatie, nieuwe inrichting".

Door een wijziging in de milieureglementering geldt er een 2 jaarlijkse meetverplichting. De volgende emissiemeting is gepland voor 2016.

De brander van deze kleine stookinstallatie werd net zoals de asfaltcentrale overgeschakeld op aardgas; de emissiegrenswaarden werden navenant aangepast.



3.2. Lozen van afvalwater

De olie- en vetafscheider werd gereinigd tijdens het winteronderhoud van de installatie. Er werd 1 ton olie-water-slib mengsel afgevoerd

3.3. Afvalstoffen

De volgende afvalstoffen werden opgehaald in gedurende de voorbije 5 jaar:

	2011	2012	2013	2014	2015	verwerkingwijze
papier en karton	20 m ³	37,5 m ³	37,5 m ³	40 m ³	40 m ³	recyclage
restafval (klasse 2)	90 m ³	80 m ³	65 m ³	85 m ³ + 520 kg extra	70 m ³	verbranden met energierecuperatie
schroot	16,84 ton	/	8,72 ton	/	5,35 ton	recyclage
PMD*	/	/	/	18 zakken van 120 liter	25 zakken van 120 liter	recyclage

*PMD dat wordt ingezameld is vrijwel hoofdzakelijk afkomstig van het personeel op de site. Het gaat hier dus voornamelijk over lege plastic flessen en drankkartons.

De hoeveelheid geproduceerde afvalstoffen is niet significant.



KWS-afscielders

Op 9 november 2015 werd de KWS-afscieder gereinigd. Deze reiniging leverde 1 ton aan olie-water-slib mengsel op.

3.4. Verontreinigen van bodem en grondwater

Het eerste periodieke bodemonderzoek werd uitgevoerd op 9 en 22 maart 2001.

Vaste deel van de bodem:

Bij twee boringen werden verhoogde gehalten aan minerale olie aangetroffen. Deze verontreinigingen kunnen enkel in verband gebracht worden met het ophogingsmateriaal waarmee het terrein genivelleerd werd en niet met de activiteiten die op het terrein uitgevoerd worden. Er kan bijgevolg gesteld worden dat de minerale olieverontreinigingen historisch zijn van aard.

Gezien het historische karakter van de verontreiniging aan minerale olie en gezien interactie met de omgeving naar boven toe onmogelijk is door de aanwezigheid van de betonlaag, wordt een beschrijvend bodemonderzoek niet noodzakelijk geacht.

Grondwater:

Ter hoogte van één van de peilbuizen werd een verhoogde pH-waarde vastgesteld. Vermits deze niet in verband kan gebracht worden met de

activiteiten die sinds begin 1996 op het terrein worden uitgeoefend, kan gesteld worden dat deze historisch is van aard.

Ook hier wordt een beschrijvend bodemonderzoek niet noodzakelijk geacht.

Het perceel wordt wel opgenomen in het "register van verontreinigde gronden".

Op 4 juli 2006 werd het tweede periodiek bodemonderzoek uitgevoerd. De besluiten uit het vorige oriënterend bodemonderzoek mogen behouden blijven. Er dient niet overgegaan te worden tot een beschrijvend bodemonderzoek. Het perceel blijft wel opgenomen in het register van verontreinigde gronden.

In september 2014 werden de beide brandstoftanks van 20.000 L en 60.000 L onderworpen aan het 3-jaarlijkse "beperkt onderzoek voor bovengrondse houders". Er werden geen onregelmatigheden vastgesteld.



Verkenkend - oriënterend bodemonderzoek:

In het kader van de overname van Aswebo door Groep Willemen werd er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in het voorjaar van 2012. Dit bodemonderzoek werd vervolledigd tot een oriënterend bodemonderzoek, dat ingediend wordt bij OVAM in het kader van de periodieke verplichting.

Na analyse van de stalen worden in het vaste deel van de aarde overschrijdingen van de bodemsaneringsnormen vastgesteld voor PAK (benzo(a)pyreen) en

minerale olie ter hoogte van de zone van de bitumentanks. Deze verontreinigingen zijn te wijten aan het puinhoudend karakter van de bodem en worden beschouwd als historische verontreinigingen omdat ze veroorzaakt zijn door ophoogmateriaal aangebracht voor 1996. Uit het oriënterend bodemonderzoek blijkt dat er geen duidelijke aanwijzing is dat de verhoogde concentraties een ernstige bodemverontreiniging vormen voor mens of milieu. Bijgevolg moet er geen beschrijvend bodemonderzoek uitgevoerd worden voor deze verontreinigingen.

Na analyse van de grondwaterstalen worden overschrijdingen van de bodemsaneringsnormen (drijfslag) vastgesteld voor minerale olie ter hoogte van de opslagtanks. Deze verontreiniging is vermoedelijk te wijten aan lek- en morsverliezen van de verschillende opslagtanks en worden beschouwd als een nieuwe verontreiniging omdat deze in voorgaande onderzoeken niet werd waargenomen. Uit het oriënterend bodemonderzoek blijkt dat deze verontreiniging een ernstige bodemverontreiniging vormt. Bijgevolg moet er een beschrijvend bodemonderzoek uitgevoerd worden.

Beschrijvend bodemonderzoek:

Dit beschrijvend bodemonderzoek op het perceel 578 R werd uitgevoerd naar aanleiding van de bevindingen in het oriënterend bodemonderzoek.

Er komt een nieuwe bodemverontreiniging voor met minerale olie zowel in het vaste deel van de bodem als in het grondwater ter hoogte van de opslagtanks. De verontreiniging wordt als nieuw beschouwd omdat deze tijdens voorgaande bodemonderzoeken niet werd waargenomen. Er wordt aangenomen dat deze verontreiniging veroorzaakt werd door lek- en morsverliezen van de aanwezige opslagtanks.

Gezien het hier gaat om nieuwe verontreinigingen waarbij een drijfslag werd waargenomen, kan gesteld worden dat er een ernstige bedreiging uitgaat van de bodemverontreiniging en een sanering noodzakelijk is. De sanering is beperkt urgent.

Er zijn geen veiligheidsmaatregelen, voorzorgsmaatregelen, bestemmingsbeperkingen of gebruiksbeperkingen noodzakelijk.

Bodemsaneringsproject:

Er werd een bodemsaneringsproject opgesteld om de saneringstechniek te bepalen. De bodemsanering werd effectief uitgevoerd in dec 2014 - jan 2015. In totaal werd 82,98 ton verontreinigde grond afgevoerd. Alle partijen grond konden biologische gereinigd worden.

Een monitoring van het grondwater is voorzien 6, 12 en 24 maanden na het beëindigen van de civieltechnische werken, waarna een eindevaluatierapport zal worden opgesteld met risico-evaluatie en batneec-evaluatie.

3.5. Verbruik van grondstoffen en hulpmiddelen

Productie asfalt:

Voor de productie van 153.099,94 ton asfalt in 2015 werd 40.488 ton gerecycleerd asfalt gebruikt. Dit betekent dat er 26,45% gerecycleerde materialen gebruikt werden.

In totaal werd 13.426,934 MWh gas gebruikt bij de productie in 2015 (sinds 2013 werd er geen vloeibare brandstof meer gebruikt voor de productie van asfalt)

Er werd 4786,62 ton bitumen verbruikt: dit betekent een gemiddeld bindmiddelen gehalte van 3,13 % dat aan een mengsel toegevoegd werd. (exclusief gerecupereerde bitumen in de gerecycleerde materialen)



Frequentiesturing ventilator:

Het grootste elektriciteitsverbruik op de asfaltcentrale wordt veroorzaakt door de zware motor (250 kW) van de afzuigventilator die de rookgassen door de ontstoffingsinstallatie trekt.

De motor bleef constant op vol vermogen draaien en verbruikte daardoor constant evenveel elektrische energie. Met behulp van frequentiesturing kan het toerental van de motor geregeld worden afhankelijk van het gevraagde afzuigdebiet.

Daarbij draait de motor niet meer constant op zijn volle vermogen en zal dus ook minder energie verbruiken. De frequentiesturing werd gerealiseerd in maart 2013. Jaarlijks levert dit een energiewinst op van 80500 kWh.



3.6. Geluid

De geldende wetgeving met betrekking tot het omgevingsgeluid wordt gerespecteerd.

3.7. Geur

Het laadstation van de vrachtwagens werd langs de noordzijde ingekapseld en voorzien van twee automatische poorten. Door de installatie van een krachtig afzuigstelsel binnen het laadstation worden eventuele dampen afgezogen en behandeld door het geurbehandelingssysteem.

De ontluuchtingsbuizen van de bitumentanks werden gecentraliseerd en eveneens aangesloten op dit geurbehandelingssysteem.

De ontluuchtingsbuis van de bitumenbascule werd voorzien van een afzuigbuis voor bitumendampen.

Dagelijks werden er -tijdens de productie- geurcontroles gehouden door het personeel van de asfaltcentrale. Daartoe werd er gesnuffeld in de naburige straten rondom de site, rekening houdend met de windrichting. Bij een abnormale geurwaarneming werd dit gemeld aan de technische afdeling en er werd gezocht wat de oorzaak kon zijn. Deze vaststellingen vormden mede een bron voor te nemen acties. Deze werkwijze wordt in de toekomst voortgezet.

In juni 2002 werd de geurstudie door Project Research Gent nv afgerond. Hieruit blijkt dat enkele van de getroffen maatregelen om de diffuse emissies te vermijden mogelijks nog verder geoptimaliseerd kunnen worden, met name:

Zo kan een verlenging van de afsluiting van het laadstation aan de inritzijde diffuse emissies vermijden die nog ontstaan tijdens het vullen van de vrachtwagens.

Ook een optimalisatie van de afzuiginstallatie in de ruimte van het wagentje voor het storten van asfalt in de wachtsilo's kan diffuse emissies die langs de zijluiken ontsnappen vermijden.

Eenvoudig realiseerbaar is de vrachtwagens verplichten de vracht af te dekken binnenin het laadstation.



Het gebruik van geurbestrijdingsproduct blijkt op basis van olfactometrische analyses voor een reductie van 30 à 40 % van de geëmitteerde geurconcentratie te kunnen zorgen. Op basis van snuffelmetingen lijkt het reductiepotentieel van het geurbestrijdingsproduct in de buurt van 10 % te liggen.

Het geurbehandlungsproduct wordt enkel verneveld op het moment dat er effectief asfalt geladen wordt, alsook enkele seconden na de laadoperatie. Op deze wijze wordt een aanzienlijke hoeveelheid geurbehandlungsproduct bespaard.

Door BECEWA werd een studie opgemaakt die moet resulteren in een aantal milderende maatregelen die moeten verzekeren dat de geurhinder verdwijnt (zie ook hoofdstuk 4.2 "Vergunningen").

De afgezogen dampen uit de recyclagetrommel werden in het verleden rechtstreeks naar de ontstoffer geleid. Dit werd gewijzigd in 2006. De afgezogen dampen worden nu als secundaire verbrandingslucht toegevoegd in de primaire droogtrommel onderaan. De geurpartikeltjes uit de recyclagetrommel worden op deze manier gevat door het stofgordijn in de primaire trommel.

Eén van de mogelijke geurbronnen op een asfaltcentrale is het overpompen van bitumen uit de tankwagens in de verwarmde bitumenopslag tanks. In het verleden werden de bitumen -door middel van een compressor op de vrachtwagen- in de opslag tanks geblazen. Ondanks het waterslot op de ontluchtingsleidingen van de bitumentanks ontsnapten er nog bitumendampen. Dit vooral omdat bij het leegblazen van de leidingen van de vrachtwagen, er met grote kracht lucht in de -afgesloten- bitumentanks gepompt werd. Deze lucht ontsnapte dan via de ontluchtingsbuizen en het waterslot.

Door installatie van een pompinstallatie om de bitumenvrachtwagens leeg te zuigen, kan een belangrijk gedeelte van de dampen die kunnen vrijkomen, vermeden worden.

Deze pompinstallatie werd gerealiseerd in november 2005.

Om een duidelijker beeld te krijgen van welke componenten precies geurhinder geven in de rookpluim, werd er een analyse uitgevoerd op de rookpluim op 1 juli 2008.

De aromatische, cyclische en alifatische koolwaterstoffen vormen samen met de aldehyden de belangrijkste componenten naar geurvorming toe

4. Andere indicatoren

4.1. Incidenten en klachten 2015

In 2012 werd geen enkele klacht geregistreerd.

In 2013 werden er drie geurklachten geregistreerd in ons klachtenregister.

Werkjaar 2014

In maart waren er gedurende enkele dagen meerdere klachten. Het gaat om geurklachten van buurtbewoners (wind afwaarts) Deze klachten werden via de milieudienst van stad Brugge gemeld aan de milieuspectie.

De poorten van het laadstation waren een aantal dagen stuk. Na herstelling van de poorten werden geen klachten meer ontvangen.



In april en in juli werd telkens één geurklacht ontvangen.

Er kon niets abnormaals vastgesteld worden aan ons geurbehandelingsstelsel (poorten laadstation, geurmaskeringsproduct, bitumenlaadstation, geursproeiers, afzuiging, enz.)

Werkjaar 2015

In 2015 werden er vier geurklachten geregistreerd in ons klachtenregister.

Deze klachten werden via de milieudienst van stad Brugge gemeld aan de milieuinspectie

4.2. Vergunningen

De basisvergunning werd afgeleverd door de Bestendige Deputatie in maart 1996 en loopt tot 2016.

In 1999 werden er enkele bijzondere milieuvorwaarden opgelegd in verband met het verschaffen van bijkomende emissiegegevens en resultaten van een geurstudie; er werd eveneens een jaarlijkse dioxinemeting opgelegd en een controle van het chloridegehalte van de gebruikte grondstoffen.

In 2000 werd het gebruik van afvalolie verboden, de emissiegrenswaarden werden vastgesteld voor 1 jaar op proef. Er werd een verbod opgelegd voor het gebruik van Trinidad-bitumen en er werd opgelegd om een geurbehandelingsproduct te gebruiken.

Tevens in 2000 werden enkele kleine veranderingen aan de installatie gemeld aan de Bestendige Deputatie.

In 2001 werden de emissiegrenswaarden vastgesteld voor 1 jaar op proef; er werd een PAK studie opgelegd en de geurstudie dient voortgezet te worden. Verder dient er een controle te gebeuren op het teerhoudend karakter van binnenkomend asfaltpuin.

In januari 2002 werd een milieuvergunning bekomen met definitief vastgelegde milieuvergunningsvoorwaarden. Hierin werden alle vorige opgelegde maatregelen verder bevestigd.

In juli 2003 werd de extra opslag van bitumenemulsie in een bovengrondse houder gemeld aan de Bestendige Deputatie.

In mei 2005 werden de meetverplichtingen van de asfaltcentrale aangepast:

- meetverplichting voor de PCDD's en PCDF's: stopgezet
- maandelijks stof, CO, debiet, O₂ en vocht
- halfjaarlijkse meting van TOC (totaal koolwaterstoffen)
- drie keer per jaar: PAK's, waaronder benzo(a)pyreen en dibenzo(a,h) anthraceen

en als bijkomende bijzondere voorwaarde werd een studie - door een erkend deskundige lucht - opgelegd " *die de kritische werkomstandigheden en maatregelen bespreekt. Dit dient te resulteren in een aantal milderende maatregelen die moeten verzekeren dat de geurhinder verdwijnt. Er dient een stappenplan opgesteld te worden dat voorziet dat de voorgestelde maatregelen binnen 2 jaar uitgevoerd zijn.*"

Om de vergunningstoestand in overeenstemming te brengen met de werkelijke situatie én omwille van verandering in de rubricering van Vlarem werd door de Bestendige Deputatie op 13/11/08 akte genomen van de volgende melding: de hoeveelheid afvalwater die geloosd wordt op oppervlaktewater wordt teruggebracht naar 1 m³/u.

Het volledige terrein is aangesloten op een rioleringsstelsel dat uitmondt in het Boudewijnkanaal via een KWS-afscheider met coalescentiefilter

Op 13/02/2014 nam de Bestendige Deputatie akte van de overgang van de asfaltcentrale naar broeikasgasinrichting.

Op 15/10/2015 werd de milieuvergunning bekomen voor de volgende 20 jaar.

In deze milieuvergunning werden 8 bijzondere voorwaarden opgelegd:

- 1) maximale geleide emissies van de opslagtanks vulstoffen: 10 mg/Nm³
- 2) vegen van het terrein in droge periodes
- 3) afdekken vrachtwagens van zodra ze geladen zijn
- 4) onverminderd de meetverplichtingen in Vlarem: 2 keer per jaar: PAK's
- 5) asfaltproductie en transportbewegingen mogen vanaf 6 u; nacht- en weekendwerk is toegelaten mits melding aan bevoegde diensten
- 6) 3 meetcampagnes uit te voeren ter evaluatie van de huidige geurmaatregelen
- 7) 2 analyses op het geloosde afvalwater
- 8) installatie meetgoot voor het geloosde afvalwater

5. Milieubeleid, -actieplan en -zorgsysteem

5.1. Milieubeleid ASWEBO



Milieubeleid

Doelstelling

Het beleid van onze firma is erop gericht continu te streven naar een beheersing en vermindering van de negatieve gevolgen van onze activiteiten voor het leefmilieu. Onze firma wil bewust omgaan met het milieu en blijven werken aan het vermijden van milieuonvriendelijke effecten op de werven, op de diverse vaste installaties, in de werkplaats en de kantoorgebouwen.

Strategie

De directie vereist milieukritische en bewuste medewerkers, toeleveranciers en onderaannemers, die hun aandeel leveren in de milieuzorg. De betrokkenheid van alle medewerkers is van essentieel belang.

De milieucoördinator zorgt voor initiatie en begeleiding van verbeteringsprojecten.

Uitwerking

Binnen onze firma zullen we in het bijzonder streven naar:

- Het respecteren van de milieureglementering*
- Het beperken van het gebruik van grondstoffen, hulpstoffen, energie en water*
- Het milieuvriendelijk aankopen en gebruiken van grond- en hulpstoffen*
- Het beperken van afval en emissies*
- Het optimaliseren van de inzameling van afval*
- Het milieuvriendelijk verwijderen van afval*

Beoordeling

De directie engageert zich om het milieubeleid éénmaal per jaar te beoordelen.


Tom Willemen
Gedelegeerd bestuurder
Aswebo nv



Milieubeleid ASWEBO site Brugge


Doelstelling van het milieubeleid

ASWEBO gaat de verbintenis aan tot naleving van de milieuwet en –regelgeving. Het beleid is er op gericht de milieuprestaties continu te verbeteren en de milieubelasting preventief aan te pakken.

Organisatie van de milieuzorg

Om te verzekeren dat effecten van de activiteiten op de site Brugge overeenkomen met het milieubeleid en milieudoelstellingen werd een milieubeheersysteem ingevoerd dat voldoet aan de vereisten van de Europese verordening EMAS (Eco Management and Audit Scheme)

- Werknemers worden bewust gemaakt van de verantwoordelijkheid voor het milieu*
- De milieueffecten van nieuwe activiteiten en installaties worden van tevoren beoordeeld*
- De gevolgen op milieuvlak van bestaande activiteiten op de site worden geëvalueerd en gecontroleerd. Elke belangrijke weerslag op het milieu wordt onderzocht*
- Maatregelen worden genomen om verontreinigingen naar de diverse milieucapartimenten te voorkomen of uit te schakelen*
- Bijzondere aandacht wordt geschonken aan het vermijden van geurhinder voor de omgeving*
- Er worden controleprocedures ingevoerd en toegepast om de naleving van het milieubeleid na te gaan. Indien voor deze procedure metingen nodig zijn, worden de resultaten geregistreerd*
- Er worden procedures en maatregelen ingevoerd en bijgewerkt voor het geval dat het milieubeleid of de milieudoelstellingen niet worden gerealiseerd*
- Er worden noodprocedures uitgewerkt om de gevolgen op milieuvlak van noodsituaties te minimaliseren*
- Aan het publiek wordt de nodige informatie ter beschikking gesteld om de milieueffecten van de activiteiten te begrijpen*
- Er worden maatregelen getroffen opdat derden die op de site Brugge werkzaamheden uitvoeren, gelijkwaardige milieunormen zouden hanteren*
- Het milieubeleid wordt kenbaar gemaakt aan iedereen die voor of in opdracht van de site Brugge werkt.*


Tom Willemen
Gedelegeerd bestuurder
Aswebo nv

5.3. Resultaten milieuactieplan 2015

Schuimbitumen

Asfalt is een samenstelling van enkele minerale bestanddelen (zand, steenslag en vulstof) in combinatie met een bitumineus bindmiddel, kortweg bitumen genoemd. De bereiding van asfalt met deze bestanddelen gebeurt bij een temperatuur van ongeveer 150 à 190 °C.

Recent kan er voor de productie van asfalt gewerkt worden met schuimbitumen. Voor de bereiding van het asfalt met deze schuimbitumen volstaat een temperatuur van 115 à 160 °C. Zowel voor de productie van asfalt met bitumen als met schuimbitumen wordt er gestreefd naar het werken met de ondergrens van de temperatuur; 150°C voor de productie met bitumen en 115 °C voor de productie met schuimbitumen.

Het gebruik van schuimbitumen zorgt er met andere woorden voor dat de productie aan een lagere temperatuur kan gebeuren; zo'n 30 °C minder, afhankelijk van de exacte samenstelling van het asfalt. De daling in temperatuur zorgt op zich dan weer voor een daling in het energieverbruik.

De lagere temperatuur levert niet alleen een energiebesparing op, maar zorgt eveneens voor een vermindering aan geurhinder. Hoe hoger de temperatuur voor de productie, hoe meer geur de bitumen afgeven. Door een verlaging in temperatuur daalt automatisch ook de geurhinder.

Een ander verwacht positief effect is een daling van de uitstoot van bitumendampen. Dit zal ongetwijfeld een gunstig effect hebben op de emissies van PAK's en TOC.

Beoogde resultaten

Jaarlijks wordt er een energiebesparing van 15 % verwacht op de totale energiebehoefte bij de productie van asfalt, indien de volledige productie aan verlaagde temperatuur kan gebeuren.

Belangrijk is om hierbij op te merken dat de meeste overheden dit gebruik nog niet altijd toelaten.

Concrete resultaten

Deze nieuwe technologie werd eerst op de asfaltcentrale van Aswebo te Gent geïntroduceerd. Op deze asfaltcentrale werd er immers een proefopstelling gerealiseerd onder leiding van de bitumenleverancier.

De proefopstelling werd in 2016 vervangen door een in het productieproces geïntegreerde schuimbitumenunit door de fabrikant van de asfaltcentrale. Diverse testen werden uitgevoerd om de installatie op punt te stellen.

Naast het technisch aspect dient elk asfaltmengsel ook een goedkeuring te ondergaan bij de overheid (wegenbouwkunde)

Van zodra er voldoende mengsels erkend zijn bij de overheid kan ook op de asfaltcentrale te Brugge de schuimbitumenunit geïnstalleerd worden.

5.4. Milieuactieplan 2016

Geur

In onze zoektocht naar het beperken van de hinder bij de productie van asfalt gaan we steeds verder in het zoeken naar maatregelen om de geurhinder te beperken.

Naast de reeds gerealiseerde maatregelen om de geurhinder onder controle te krijgen kunnen er ook additieven aan het bitumen toegevoegd worden om de geur te neutraliseren. De hoeveelheid per lading is afhankelijk van het gebruikte product en ligt rond 0,5 á 1 liter per 10.000 liter bitumen. Het additief wordt toegevoegd tijdens het lossen.

Proefproject

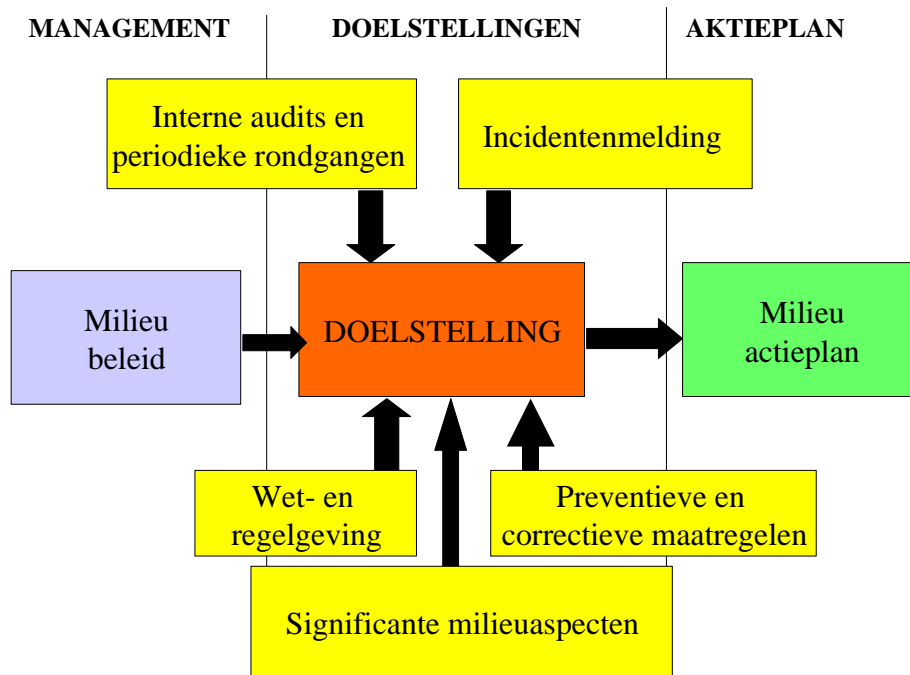
Het doel is om de geur te neutraliseren. Het voordeel hierbij is dat dit aan het begin van het productieproces gebeurt waardoor de neutralisering over het gehele proces actief is.

5.5. Milieuzorgsysteem

De site is sinds 2001 ISO 14001 gecertificeerd.

De 12^e validatieverklaring van de publieke milieuverklaring werd bekomen op 23/11/2015

Onderstaand schema verduidelijkt de manier waarop doelstellingen tot stand komen in het milieumanagement.



De directie van de onderneming voert een milieubeleid. De specifieke doelstellingen voor de site Brugge ontstaan via diverse bronnen :

- De significante milieuaspecten: een kwantificatie van de milieuaspecten (op gebied van lucht, water, bodem, geur, lawaai) laat een identificatie toe van de meest schadelijke milieuaspecten. Deze moeten in de eerste plaats behandeld worden om het meeste effect te bekomen.
- De wet- en regelgeving die van toepassing is op de site Brugge werd geregistreerd. Het respect voor deze wet- en regelgeving wordt gecontroleerd door compliance-audit. Bij wijzigingen wordt het systeem geactualiseerd.
- Interne audits en periodieke rondgangen kunnen eveneens doelstellingen genereren.

Bij vaststellingen van herhaaldelijke incidenten (structurele problemen) kan er eveneens een actieplan opgesteld worden.

Om alle activiteiten op de site te beheersen, werd een systeem van procedures, formulieren, instructies en lijsten opgesteld conform aan de ISO 14001-norm.

Naast de eisen die de norm ISO 14001 (versie 2004) oplegt wordt er speciaal aandacht geschonken aan:

- naleving van regelgeving: relevante milieuwetgeving dient gekend te zijn en de naleving ervan dient verzekerd te zijn
- prestaties: gestage verbetering van milieuprestaties is vereist

- externe communicatie en betrekkingen: er wordt een open dialoog gevoerd met het publiek over de milieueffecten
- betrokkenheid werknemers: werknemers dienen betrokken te worden bij het proces ter gestage verbetering van de milieuprestaties

6. Communicatie

De publieke milieuverklaring is beschikbaar op de asfaltcentrale zelf en is beschikbaar via de website van Aswebo.

De publieke milieuverklaring wordt op een actieve manier gecommuniceerd aan de leveranciers van goederen en diensten die een effectieve impact (kunnen) hebben op de milieuprestaties van de asfaltcentrale.

7. Datum van volgende milieuverklaring

Bekendmaking van de volgende gevalideerde milieuverklaring is voorzien voor september 2017.



8. Validatieverklaring van de erkende milieuverificateur

VERKLARING VAN DE MILIEUVERIFICATEUR OVER DE VERIFICATIE- EN VALIDERINGSWERKZAAMHEDEN

AIB-Vinçotte International N.V., EMAS-milieuverificateur met registratienummer BE-V-0016 geaccrediteerd met als reikwijdte 1, 10, 11, 13, 16, 18, 19, 20 (excl. 20.51), 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30.2, 30.9, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 49, 52, 53, 55, 56, 58, 59, 60, 62, 63, 70, 71, 73, 74, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 94, 95, 96, 99 (NACE-code) verklaart dat hij heeft geverifieerd of de vestiging zoals vermeld in de milieuverklaring 2015, van de organisatie Aswebo-asfaltplant Brugge voldoet aan alle eisen van Verordening (EG) nr. 1221/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 inzake de vrijwillige deelneming van organisaties aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS).

Met de ondertekening van deze verklaring verklaar ik dat:

- de verificatie en validering volledig overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EG) nr. 1221/2009 zijn uitgevoerd;
- uit het resultaat van de verificatie en validering blijkt dat er geen aanwijzingen zijn dat niet aan de toepasselijke wettelijke milieuvoorschriften is voldaan;
- de gegevens en informatie van de milieuverklaring 2015 van de vestiging betrouwbaar, geloofwaardig en juist beeld geven van alle activiteiten van de vestiging binnen de in de milieuverklaring vermelde reikwijdte.

Dit document is niet gelijk aan een EMAS-registratie. EMAS-registratie kan alleen worden gedaan door een bevoegde instantie in de zin van Verordening (EG) 1221/2009. Dit document wordt niet gebruikt als een zelfstandig stuk openbare communicatie.

Gedaan te Brussel op 23/01/2017


Bart Janssens
Voorzitter certificatiecommissie

