



MiNa-Raad

MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN

Briefadvies

van 9 september 2004

over de sectorale afwijkingsvraag

autoassemblage

2004 | 37

D/2004/7080/A37

Overname wordt verwelkomd, mits bronvermelding

© 2004 Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
Kliniekstraat 25, 4de verdieping
B-1070 Brussel
tel. 02-558 01 30
fax 02-558 01 31
e-mail: info@minaraad.be
internet: www.minaraad.be

De heer Kris Peeters
Vlaams minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 Brussel

Datum: 9 september 2004
Uw ref.: MLLO/D10/MG/2004.07-05550
Ref.: 03.04/L2/M6/04/691
Betreft: Briefadvies van 9 september 2004 over de aanvraag tot wijziging van de sectorale voorwaarden bepaald in de subafdeling 5.17.4.2 en afdeling 5.17.5 van Vlarem II voor de sector autoassemblage

Mijnheer de minister,

Uw adviesvraag betreffende de aanvraag tot wijziging van de sectorale voorwaarden bepaald in de subafdeling 5.17.4.2 en afdeling 5.17.5 van Vlarem II voor de sector autoassemblage hebben we ontvangen op 19 juli 2004.

Het Voka – Vlaams Economisch Verbond heeft deze aanvraag tot wijziging ingediend. Volgens het Voka – Vlaams Economisch Verbond is het voor autoassemblagebedrijven die werken met het ‘in lijn’- of ‘lopende band’-systeem omwille van technische redenen onmogelijk om te voldoen aan bovengenoemde voorwaarden.

Meer bepaald dienen overeenkomstig artikel 5.17.5.5. §1 van Vlarem II de “tankstations” voor voertuigen zich in de open lucht te bevinden. De assemblage van personenwagens gebeurt echter in een gebouw met een ‘in lijn’- of ‘lopende band’-systeem. Op het einde van het assemblageproces worden de benzinetanks gevuld met enkele liters benzine om de wagens van de lopende band te kunnen rijden en te onderwerpen aan uitvoerige testen in lijn.

Ook wordt een afwijking gevraagd van de voorwaarden met betrekking tot een fase 2 damprecuperatiesysteem zoals gedefinieerd in Vlarem II. Autoassemblagebedrijven die werken met het ‘in lijn’- of ‘lopende band’-systeem hebben een damptherugwinningsinstallatie geïmplementeerd die gericht is op de arbeidshygiëne (geen vrijkomen van vluchtige organische stoffen op de arbeidsplaats) en explosieveiligheid (tanken onder een

gebouw), die technisch afwijkt van een fase 2 damprecuperatiesysteem zoals gedefinieerd in Vlarem II. De benzinedampen worden niet teruggevoerd naar de benzinehouder maar de verplaatsingsnevel (dampen en druppels) worden via een speciaal vulpistool met afzuigkraag en een dampdichte leiding teruggevoerd naar een damptherugwinningsinstallatie om te worden geregenereerd via de benzinetoevoerleiding.

De MiNa-Raad gaat akkoord met de grote lijnen van de afwijkingsaanvraag. De Raad heeft evenwel ernstige bedenkingen over de VOS-emissies en zeker aangaande de voorgestelde emissiegrenswaarde.

De MiNa-Raad wijst erop dat de totale VOS emissie in Vlaanderen gekenmerkt wordt door de vele 'kleine' bronnen die samen verantwoordelijk zijn voor een zeer grote VOS-emissie. Het moet daarom de betrachting zijn elke emissie zo veel mogelijk te reduceren volgens het BBT-principe.

Gesteld wordt dat het grootste reductiepotentieel in deze sector gevonden kan worden door de omschakeling naar solventarme producten en dat op die manier in 2010 een emissie van 4,1 kton kan gerealiseerd worden. De vraag is of deze doelstelling wel gehaald zal worden. Immers een overschakeling naar solventarme producten gaat immers gepaard met grote investeringen en niet alle voertuigenproducenten hebben de intentie om over te schakelen naar watergedragen producten.

De Raad stelt zich heel wat vragen m.b.t. de voorgestelde emissiegrenswaarde voor VOS.

In de afwijkingsaanvraag wordt een emissiegrenswaarde van maximum 5 gram C per liter benzine na damprecuperatie voorgesteld. Dit betekent een norm van 6 gram VOS / liter benzine¹. In de BBT-studie 'benzinetankstations' worden de VOS emissies bij het tanken zonder damprecuperatie ingeschat op 1,3 gram VOS per liter benzine². Het rendement van de damprecuperatie zou in praktijk ca. 70 % bedragen³. Dit resulteert in een restemissie na damprecuperatie van ongeveer 0,4 gram VOS / liter benzine. Dit betekent dat de sector een norm voorstelt die 15 keer hoger ligt dan de norm voor het tanken van benzine in een tankstation. Bovendien zouden de VOS-verliezen lager moeten liggen bij de auto-assemblage daar de tank van de auto nog leeg is en geen benzinedamp bevat.

Daarnaast is het m.b.t. de Envirotex-metingen niet duidelijk of deze metingen voor of na het actief koolfilter gebeuren.

1) 1 gram C / liter benzine = ongeveer 1,2 gram VOS / liter benzine
2) Tabel op pagina 51 van de BBT studie. De waarde van 1,3 is een samenstelling van de gemiddelden van verdringing (1,2) en spillage (0,1).

3) In de BBT-studie 'tankstations' staan verschillende rendementen vermeld. 95% rendement is mogelijk maar door de afhankelijkheid van dit systeem van de goede wil van de gebruiker blijkt dat in de praktijk eigenlijk niet hoger te lig-

gen dan ca. 70%. Normaal gezien wordt een systeem in een autoassemblage bedrijf bediend door professionelen. Een rendement van 70% lijkt dan ook niet te hoog gegrepen.

Ten slotte werd in de Envirotox-meting de waarde van 5 gram C / liter slecht één keer benaderd. De vraag is dan ook of het niet relevanter is om in plaats van een maximale piekmissie, een (jaar)gemiddelde emissie als grenswaarde voor te stellen, of een combinatie van beiden.

De MiNa-Raad vraagt een betere onderbouwing en (eventueel) een aanpassing van de voorgestelde emissiegrenswaarde voor VOS.

Het ABVV, het ACV, de ACLVB, de Boerenbond, de UNIZO en het VOKA-Vlaams Economisch Verbond onthouden zich bij het voorliggende briefadvies.

Met de meeste hoogachting,

Prof. em. dr. R. F. Verheyen
Voorzitter MiNa-Raad

