

B E S C H I K K I N G **omgevingsvergunning**

Besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

Onderwerp

Wij hebben op 9 augustus 2016 een aanvraag om een omgevingsvergunning ontvangen van Den Hartog BV. (verder: Den Hartog). Het betreft het uitbreiden van de inrichting met een container met pompinstallatie ten behoeve van het regulier laden van schepen. In de vigerende vergunning is enkel het incidenteel laden van schepen toegestaan. Daarnaast wordt de jaarlijkse doorzet van brandstoffen uitgebreid en wordt tank 8 in gebruik genomen voor de opslag van Fame en/of een mengsel van Fame & diesel in plaats van alleen diesel zoals reeds is vergund. De aanvraag gaat over de inrichting gelegen aan De Haven 2 te Groot-Ammers.

De aanvraag is geregistreerd onder OLO-nummer 2468493. Wij hebben deze aanvraag geregistreerd onder zaaknummer Z-16-308664.

De volgende activiteiten conform de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) zijn aangevraagd:

- bouwen, het bouwen van een bouwwerk (art.2.1, lid 1 onder a, sub 1 Wabo);
- milieu, veranderen van een inrichting (art. 2.1, lid 1 onder e, sub 2 Wabo);
- planologisch afwijken (art. 2.1, lid 1 onder c Wabo). Deze activiteit maakt, op grond van artikel 2.10, lid 2 van de Wabo, automatisch onderdeel uit van de aanvraag wanneer 'Bouwen' in strijd is met het bestemmingsplan of de beheersverordening.

Procedure

Deze beschikking is voorbereid met de uitgebreide voorbereidingsprocedure als beschreven in paragraaf 3.3 van de Wabo en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Zienswijzen

De ontwerpbeschikking heeft van 13 januari 2017 t/m 24 februari 2017 ter inzage gelegen en er was gelegenheid om zienswijzen en/of adviezen in te dienen. Naar aanleiding hiervan zijn de volgende zienswijzen ingebracht:

- ██████████, d.d. 16 februari 2017;
- ██████████, d.d. 21 februari 2017;
- Burgemeester en wethouders van de gemeente Molenwaard, pro forma zienswijze d.d. 22 februari 2017. Motivering d.d. 7 maart 2017;
- Familie ██████████, d.d. 22 februari 2017;
- Den Hartog B.V., d.d. 24 februari 2017.

De samenvatting van de zienswijzen inclusief de reactie hierop is in deze beschikking opgenomen. De zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen en ontvankelijk.

Besluit

Gelet op artikel 2.1 en artikel 2.14 van de Wabo besluiten wij:

a. de omgevingsvergunning te verlenen voor de volgende activiteiten:

- het veranderen van een inrichting (art. 2.1, lid 1 onder e, sub 2 (Wabo), te weten het uitbreiden van de inrichting met een container ten behoeve van pompinstallatie voor het regulier laden van schepen;
- het bouwen en plaatsen van een container ten behoeve van pompinstallatie (art. 2.1, eerste lid, onder a);
- planologisch afwijken (art. 2.1, lid 1 onder c Wabo).

- b. te bepalen dat de aanvraag d.d. 9 augustus 2016 om omgevingsvergunning (met aanvraagnummer 2468493) en de aanvullende gegevens d.d. 30 december 2016 deel uitmaken van deze vergunning;
- c. de voorschriften uit hoofdstuk 13 (geluid) van de vergunning van 19 maart 2009, kenmerk 2009006262, te vervangen door de voorschriften uit hoofdstuk 2 van deze beschikking;
- d. voorschrift 1.1.2 van de vergunning van 19 maart 2009, kenmerk 2009006262, te vervangen door de voorschrift 4.1.1 van deze beschikking. Dit voorschrift heeft betrekking op de maximale doorzet van brandstoffen.

Beroep

Tegen de beschikking kan door belanghebbenden, die zienswijzen naar voren hebben gebracht tegen de ontwerpbeschikking of aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij dat niet hebben gedaan, beroep worden ingesteld bij de Rechtbank Rotterdam, sector bestuursrecht, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam. Op grond van artikel 6:7 van de Awb bedraagt de termijn voor het indienen van een beroepschrift 6 weken.

De termijn vangt, ingevolge artikel 6:8, vierde lid, van de Awb, aan met ingang van de dag na de dag waarop een exemplaar van de beschikking ter inzage is gelegd.

De beschikking treedt in werking met ingang van de dag na het einde van de beroepstermijn, tenzij voor deze datum beroep is ingesteld en ingevolge artikel 8:81 van de Awb om een voorlopige voorziening is verzocht. Dat kan als onverwijld spoed dat vereist. Een verzoek om voorlopige voorziening dient te worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam, sector bestuursrecht, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam. De beschikking treedt dan niet in werking voordat de Voorzieningenrechter een uitspraak heeft gedaan.

Ondertekening en verzending

DORDRECHT,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
namens dezen,

A. Vermeer
manager unit omgevingsbeheer van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid

Dit besluit is digitaal vastgesteld en is daarom niet ondertekend.

Besluitdatum: 24 mei 2017
Verzonden op: 26 mei 2017

Bijlagen:

- Zienswijzen;
- Reactie van Den Hartog B.V. op de zienswijzen;
- Akoestisch onderzoek Den Hartog B.V, kenmerk R058851aa.00001.rww, versie 03_001, d.d. 10 maart 2017;
- QRA Den Hartog, Groot-Amers, rapportnr. 2016/Hartog/01, versie 1.1 d.d. 12 april 2017.

Een exemplaar van dit besluit is verzonden naar:

- Den Hartog B.V. t.a.v. [REDACTED],
Postbus 5, 2964 ZG Groot-Ammers;
- Burgemeester en wethouders van Molenwaard,
Postbus 5, 2970 AA Bleskensgraaf;
- Inspectie Leefomgeving & Transport, Domein Risicovolle bedrijven,
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag;
- Inspectie SZW, pbaiiomhc@MINSZW.NL;
- Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, t.a.v. de afdeling Expertise en Advies brandweer,
Postbus 350, 3300 AJ Dordrecht;
- BRZO-rud; DCMR Milieudienst Rijnmond,
Postbus 843, 3100 AV Schiedam;
- Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, [REDACTED],
Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam.

Zienswijze indieners:

- [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED],
2964 AA Groot-Ammers
- [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED],
2964 AH Groot-Ammers
- Familie [REDACTED], [REDACTED],
2964 AH Groot-Ammers;
- Burgemeester en wethouders van de gemeente Molenwaard, t.a.v. burgemeester [REDACTED]
Postbus 5, 2970 AA Bleskensgraaf.

Inhoudsopgave	
Besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.....	1
Onderwerp	1
Ondertekening en verzending.....	2
1 Voorschriften.....	5
1 Het (ver)bouwen van een bouwwerk.....	5
2 Geluid en trillingen	6
3 Lucht	7
4 Veiligheid.....	7
Procedurele overwegingen.....	9
Inhoudelijke overwegingen.....	13
Bouwen (art. 2.1, lid 1, onder a Wabo).....	13
Milieu.....	16
Inleiding.....	16
Algemene overwegingen BBT.....	16
Afval	16
Afvalwater	17
Bodem	17
Energie.....	18
Externe veiligheid.....	18
Geluid en trillingen	21
Lucht.....	23
Geur	24
Luchtkwaliteitseisen	24
2 Bijlage: Begrippen.....	48

1 Voorschriften

Bouwen

1 Het (ver)bouwen van een bouwwerk

- 1.1.1 Uiterlijk op de eerste werkdag na de dag van beëindiging van de bouwwerkzaamheden, dient dit schriftelijk te worden gemeld. Deze melding doet u per e-mail aan: bouw-sloop@ozhz.nl of per post aan: afdeling Toezicht en Handhaving, bureau Bouwen, Brandveiligheid en Integraal Toezicht van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid Postbus 550, 3300 AN Dordrecht. Het bouwwerk waarvoor vergunning is verleend, mag niet in gebruik gegeven of genomen zolang die 'gereedmelding' niet schriftelijk is gedaan.
- 1.1.2 Hinder (als bedoeld in hoofdstuk 8 van het Bouwbesluit) zoals het veroorzaken en/of het verspreiden van stank, stof, vocht, irriterend materiaal, geluid en trilling dient te worden voorkomen. Hieraan kunnen tijdens de uitvoering nadere eisen worden gesteld.
- 1.1.3 Bij uitvoering van de (ontgravings- c.q. bouw)werkzaamheden dient u voorts rekening te houden met de plichten die voortvloeien uit hoofdstuk 1, paragraaf 1.6 en hoofdstuk 8 van het Bouwbesluit 2012.

Milieu

2 Geluid en trillingen

2.1.1 Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,L,T}$) veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten, mag op de punten in onderstaande tabel niet meer bedragen dan:

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
			07.00-19.00	19.00-23.00	23.00-07.00
		[m]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
RP01_A	De Gorzen 11 rivierzijde	1,5	50	41	40
RP02_A	De Gorzen 11 zijde insteekhaven	1,5	50	41	39
RP04a1_A	Voorstraat 33 achterzijde	7,5	46	41	40
RP04v_B	Voorstraat 33 voorzijde	5	30	25	22
RP04z_A	Voorstraat 33 achtergevel	1,5	42	37	36
RP05a1_A	Voorstraat 31 achtergevel	1,5	41	36	34
RP05a1_B	Voorstraat 31 achtergevel	5	43	38	37
RP05a2_A	Voorstraat 31 achtergevel uitb	1,5	42	36	35
RP05v_A	Voorstraat 31 voorgevel	1,5	29	22	20
RP05v_B	Voorstraat 31 voorgevel	5	31	25	23
RP05v1_A	Voorstraat 31 voorgevel uitb	1,5	41	35	33
RP05z1_A	Voorstraat 31 zijgevel (ontsluitingsweg)	1,5	40	33	30
RP05z2_A	Voorstraat 31 zijgevel (ontsluitingsweg)	1,5	42	37	35

2.1.2 Het lossen van schepen in de representatieve bedrijfssituatie mag niet tussen 19.00 en 07.00 uur plaatsvinden.

2.1.3 In afwijking van voorschrift 2.1.1 en 2.1.2 mag het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,L,T}$) veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten in de incidentele bedrijfssituatie, op de punten in onderstaande tabel niet meer bedragen dan:

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
			07.00-19.00	19.00-23.00	23.00-07.00
		[m]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
RP01_A	De Gorzen 11 rivierzijde	1,5	48	47	46
RP02_A	De Gorzen 11 zijde insteekhaven	1,5	48	47	46
RP04a1_A	Voorstraat 33 achterzijde	7,5	45	43	42
RP04v_B	Voorstraat 33 voorzijde	5	30	30	29
RP04z_A	Voorstraat 33 achtergevel	1,5	37	35	34
RP05a1_A	Voorstraat 31 achtergevel	1,5	40	39	38
RP05a1_B	Voorstraat 31 achtergevel	5	43	41	41
RP05a2_A	Voorstraat 31 achtergevel uitb	1,5	40	39	38
RP05v_A	Voorstraat 31 voorgevel	1,5	28	28	27
RP05v_B	Voorstraat 31 voorgevel	5	30	30	29
RP05v1_A	Voorstraat 31 voorgevel uitb	1,5	39	39	38
RP05z1_A	Voorstraat 31 zijgevel (ontsluitingsweg)	1,5	39	39	38
RP05z2_A	Voorstraat 31 zijgevel (ontsluitingsweg)	1,5	41	40	39

- 2.1.4 De incidentele bedrijfssituatie uit voorschrift 2.1.3 bestaat uit het laden van twee schepen per etmaal of het lossen van twee schepen per etmaal. De incidentele bedrijfssituatie mag ten hoogste 12 keer per jaar voorkomen. De data waarop dit voorkomt moeten in een logboek worden bijgehouden.
- 2.1.5 Het maximale geluidniveau (L_{Amax}) veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten, mag op de gevels van omliggende woningen van derden niet meer bedragen dan 60 dB(A).
- 2.1.6 De metingen, berekeningen en beoordeling van de geluidniveaus dienen plaats te vinden overeenkomstig de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' (1999).

3 Lucht

- 3.1.1 De asdoorvoer van de pompinstallatie dient te zijn afgedicht met een mechanische afdichting of soortgelijke techniek, zodat de emissies zoveel mogelijk gereduceerd worden.
- 3.1.2 Er dient regelmatige monitoring en onderhoud van roterende onderdelen en afdichtingssystemen in combinatie met een reparatie- en vervangingsprogramma te worden uitgevoerd.

4 Veiligheid

4.1 Algemeen

- 4.1.1 De totale maximale doorzet van brandstoffen mag niet meer bedragen dan 163.500 m³ per jaar.
- 4.1.2 Door de vergunninghouder dient een logboek te worden bijgehouden waarbij per scheepsverlading de datum, de hoeveelheid en het product wordt geregistreerd.

4.2 Pompinstallatie/leidingen

De opstellingsuitvoering van de nieuwe pompinstallatie voor het laden van binnenvaartankschepen dient ten minste te voldoen aan het gestelde in voorschrift 4.2.51 van de PGS 29: 2016. Uiterlijk binnen 3 maanden na het van kracht worden van de vergunning dient een rapportage met de beschrijving hiervan ter beoordeling bij het bevoegd gezag te worden ingediend. De nieuwe pompinstallatie mag pas na goedkeuring in gebruik worden genomen.

Toelichting:

Op grond van de nu op de tekeningen behorende bij de aanvraag aangegeven situatie is er geen sprake van voorzieningen zoals in voorschrift 4.2.51 van de PGS 29 (2016) worden voorgeschreven. De pomp is, vanwege de plaatsing in een container, onbereikbaar voor de aanwezige stationaire voorzieningen. Nieuwe stationaire voorzieningen zullen moeten worden getroffen.

- 4.2.1 Vóór het afkoppelen van de slangen dienen zowel de zuig- als de persleiding leeg van product te worden gemaakt. Indien de pomp niet in gebruik is zijn de zuig- en de persleiding vrij van product en voorzien van blindflenzen.
- 4.2.2 Uiterlijk 3 maanden na van kracht worden van de vergunning dient een aangepast P&ID schema van de pompinstallatie van de verlading ter beoordeling bij het bevoegd gezag te worden ingediend. In of bij dit schema zijn tevens de veiligheidsvoorzieningen/installaties weergegeven.

4.2.3 Bij het laden van een schip met brandbare vloeistoffen moet de vrijkomende damp worden teruggevoerd naar een dampverwerkingsinstallatie.

4.3 Tank 8

4.3.1 Voordat Fame en/of een mengsel van Fame & diesel in tank 8 wordt opgeslagen, moet worden beoordeeld en/of berekend of deze tank geschikt is overeenkomstig het gestelde in de richtlijn EEMUA Publication No.159. De beoordeling en/of berekening hiervan moet 1 maand na het van kracht worden van de vergunning, ter goedkeuring worden voorgelegd aan het bevoegd gezag.

Procedurale overwegingen

Gegevens aanvrager

Op 9 augustus 2016 is een aanvraag om een omgevingsvergunning als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ontvangen van Den Hartog B.V., Wilgenweg 4, 2964 AM te Groot-Ammers voor de locatie aan De Haven 2 te Groot-Ammers.

Projectbeschrijving

Het project waarvoor vergunning wordt gevraagd betreft:

- het uitbreiden met een container met pompinstallatie voor het laden van schepen zodat brandstoffen kunnen worden verscheept naar andere depots. In de vigerende vergunning is slechts het incidenteel laden van schepen vergund met als doel de tanks voor onderhoudswerkzaamheden of productwisselingen leeg te maken. De aanvraag betreft nu het regulier laden van schepen;
- het in gebruik nemen van tank 8 voor de opslag van Fame en/of een mengsel van Fame & diesel in plaats van alleen diesel zoals reeds is vergund;
Fame is een brandstof additief (vlampunt boven de 100°C) bestaande uit biologische bestanddelen (plantenresten, dierlijke vetten e.d.) en is niet geclassificeerd als gevaarlijke stof;
- het uitbreiden van de jaarlijkse doorzet. In de vigerende vergunning is een jaarlijkse doorzet van 135.000 m³ vergund. Ten gevolge van het regulier laden van schepen als ook de verwachten omzetgroei op de afzetmarkt, is in de aanvraag uitgegaan van een doorzet van circa 163.500 m³ per jaar.

Een uitgebreide projectomschrijving is opgenomen in de aanvraag om vergunning.

De vergunning heeft betrekking op een inrichting die valt onder categorie 4.4 onder e van onderdeel C van bijlage I, bij het Besluit omgevingsrecht en daarnaast is het Besluit risico's zware ongevallen 2015 van toepassing. Het betreft geen bedrijf waar een zogenaamde gpbv (of IPPC)-installatie aanwezig is.

Huidige vergunningssituatie

Voor de inrichting zijn eerder de onderstaande vergunningen en/of ontheffingen verleend dan wel meldingen geaccepteerd:

SOORT VERGUNNING	DATUM	KENMERK	ONDERWERP
Revisie	19-03-2009	2009006262/0047263/AB	Groothandel in aardolieproducten.
Milieuneutraal	3-09-2009	2009022787/WB	-Buiten gebruik stellen en verwijderen van de bestaande opslagtanks 1,2,3,5 en 6. -bouw van opslagtank 10, K1, inhoud 2.000 m ³ . -het gedeeltelijk verplaatsen van de keermuur van de tankput.
Verandering	30-09-2010	2010026537/ABE	In gebruik nemen van tank 9 voor ethanol en uitbreiding van de tankwagenbelading met een blend installatie.
Ambtshalve wijziging, artikel 2.31, lid 1, onder b, Wabo	15-10-2013	2013025218	Het laten voldoen van veiligheidsmaatregelen aan de PGS 29, versie 2008.

Op grond van het bepaalde in de Invoeringswet Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zijn bovengenoemde vergunningen die voor 1 oktober 2010 in werking waren getreden en onherroepelijk waren, van rechtswege gelijkgesteld met omgevingsvergunningen en gelden deze voor onbepaalde tijd.

Bevoegd gezag

Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor de inrichting. Dit volgt uit artikel 2.4 van de Wabo juncto artikel 3.3 eerste lid onder a van het Bor. De activiteiten van de inrichting zijn genoemd in Bijlage I onderdeel C categorie 4.4 onder e van het Bor. Het betreft een inrichting waarop het Besluit risico's zware ongevallen 2015 van toepassing is.

Voorbereiding

De voorbereiding van de beschikking op de aanvraag heeft plaatsgevonden overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (de uitgebreide voorbereidingsprocedure), afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en afdeling 13.2 van de Wet milieubeheer. Tevens is de aanvraag getoetst aan het Besluit omgevingsrecht (Bor) en de Ministeriële regeling omgevingsrecht (Mor).

Gelet hierop zijn wij niet verplicht om van de aanvraag kennis te geven in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen of op andere geschikte wijze, tenzij bij de voorbereiding van de beslissing op de aanvraag een milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt. Nu deze uitzonderingsgrond zich in onderhavige aanvraag niet voordoet hebben wij geen kennis gegeven van de aanvraag.

Volledigheid aanvraag en opschorting procedure

In verband met het ontbreken van een aantal gegevens hebben wij de aanvrager op 5 december 2016 in de gelegenheid gesteld om tot vier weken na de hiervoor genoemde datum de aanvraag aan te vullen. Wij hebben de aanvullende gegevens ontvangen op 29 december 2016. Na ontvangst van de aanvullende gegevens hebben wij de aanvraag getoetst op volledigheid. Wij zijn van oordeel dat de aanvraag voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving. De aanvraag is dan ook in behandeling genomen. De termijn voor het nemen van het besluit is met 24 dagen opgeschort tot de dag waarop de aanvraag is aangevuld. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is met de verantwoordelijke portefeuillehouder afgestemd dat het besluit in plaats van 2 maart 2017, op een later tijdstip, uiterlijk eind mei 2017, genomen zal worden.

Advies, aanwijzing door minister, verklaring van geen bedenkingen

In de Wabo en het Bor worden bestuursorganen vanwege hun specifieke deskundigheid of betrokkenheid aangewezen als adviseur. Gelet op het bepaalde in artikel 2.26 Wabo, alsmede de artikelen 6.1 tot en met 6.5 van het Bor, hebben wij de aanvraag ter advies aan de volgende instanties/bestuursorganen gezonden:

- Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid;
- College burgemeester en wethouders van Molenwaard.

Aan Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid is verzocht om te adviseren op de Milieu Risico analyse (MRA). Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt.

De adviezen luiden als volgt:

Advies Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (VRZHZ) d.d. 8 december 2016

Uit het advies van de VRZHZ komt naar voren dat de aangevraagde toename van de maximale doorzet (gelet op de uitkomsten van de bij de aanvraag gevoegde QRA) geen nadelige gevolgen heeft voor het berekende plaatsgebonden risico, groepsrisico en effectgebied. In de inhoudelijke overwegingen wordt onder het aspect veiligheid hier verder op ingegaan.

Advies College burgemeester en wethouders van Molenwaard d.d. 20 juni 2016

Door het college van burgemeester en wethouders van Molenwaard is in het vooroverleg geadviseerd in kader van het bestemmingsplan. In de inhoudelijke overwegingen onder "Bouwen" en "Planologisch afwijken" is het advies opgenomen.

Advies Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid d.d. 25 november 2016

Rijkswaterstaat heeft de MRA (milieu risico analyse) beoordeeld inzake de restrisico's van onvoorziene lozingen. Uit het advies van Rijkswaterstaat komt naar voren dat uit de Proteus modellering een verhoogd restrisico is berekend is voor het scenario overtopping van ethanol uit tank 9 (tp1). Op dit scenario is een aanvullende risicostudie uitgevoerd en het restrisico is op basis van deze studie terug gebracht naar een acceptabel restrisico. Rijkswaterstaat gaat verder met de MRA akkoord, alhoewel de juistheid van de uitgangspunten en de implementatie van risico reducerende maatregelen tijdens een inspectie nader beschouwd moeten worden.

In de Natuurbeschermingswet (Nbw) is opgenomen dat deze wet aanhaakt bij de Wabo wanneer een activiteit plaatsvindt in of om een Natura 2000-gebied en/of beschermde natuurmonument en deze activiteit de kwaliteit van de habitats en de habitats van soorten verslechtert. Wanneer het aanhaken van toepassing is, moet het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning de aanvraag doorsturen naar het bevoegd gezag voor de Natuurbeschermingswet (Gedeputeerde Staten van de provincie) met het verzoek om een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) af te geven. De aanvrager van de omgevingsvergunning is zelf verantwoordelijk om vooraf na te gaan of een activiteit invloed heeft op Natura 2000-gebieden en/of beschermde natuurmonumenten.

Binnen de inrichting vinden activiteiten plaats die mogelijk van invloed zijn op de beschermde natuurgebieden. Door de aanvrager is een zogenaamde PAS berekening met de Aeries Calculator uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er als gevolg van de gevraagde veranderingen er geen significant negatieve effecten zijn op de nabij gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zoals de Uiterwaarden Lek en de Zouwenboezem. De NO_x emissie is volgens de berekening kleiner dan 0,05 mol/ha/jaar. Er hoeft dus geen melding gedaan te worden op grond van de PAS of vergunning aangevraagd te worden op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

Activiteitenbesluit milieubeheer

In het Activiteitenbesluit milieubeheer (hierna: Activiteitenbesluit) zijn voor bepaalde activiteiten die binnen inrichtingen plaats kunnen vinden, algemene regels opgenomen. Deze regels zijn direct werkend en mogen niet in de omgevingsvergunning worden opgenomen.

Uit bijlage I, onderdelen B en C van het Bor in samenhang met artikel 2.1 Bor volgt of voor een inrichting een vergunningplicht geldt. De inrichting waarvoor vergunning is aangevraagd, wordt aangemerkt als een type C inrichting.

Een inrichting waarvoor de vergunningplicht geldt, wordt aangemerkt als een inrichting type C als bedoeld in artikel 1.2 van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Voor inrichtingen type C gelden slechts bepaalde delen het Activiteitenbesluit milieubeheer. Als gevolg hiervan moet worden voldaan aan de volgende delen uit het Activiteitenbesluit en de bijbehorende Activiteitenregeling:

- § 3.1.3 Lozen van hemelwater, dat niet afkomstig is van een bodembeschermende voorziening.

Voor deze activiteit (het lozen van niet verontreinigd hemelwater op de Lek) zijn geen voorschriften in deze vergunning opgenomen.

Vormvrije m.e.r. -beoordeling

De in de aanvraag beschreven voorgenomen veranderingen vallen niet onder onderdeel C van het Besluit milieueffectrapportage. Het uitbreiden met een depot voor het laden van schepen en het uitbreiden van de jaarlijkse doorzet betreft wel een wijziging als bedoeld in onderdeel D (categorie 25.4) van de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage. In gevallen waarin de activiteit (of wijziging van een bestaande activiteit) betrekking heeft op een oppervlakte 50 hectare of meer moet een MER-beoordeling worden gemaakt. Dit laatste is niet het geval.

Echter, omdat de drempelwaarden uit de D-lijst indicatief zijn, hebben wij aan de hand van Bijlage III van de MER-richtlijn (2011/92/EU) een vormvrije MER-beoordeling uitgevoerd.

T.a.v. de kenmerken van het project hebben wij in overweging genomen dat:

- de omvang van de uitbreiding beperkt is van omvang;
- de cumulatie met andere projecten niet aanwezig is;
- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen (diesel en elektriciteit) normaal is in relatie tot de bedrijfsactiviteiten;
- de mate van verontreiniging en hinder beschreven in de aanvraag vergunbaar wordt geacht;
- er ten behoeve van restrisico's zoals blijkt uit de MRA (Milieu risico analyse) een acceptabele situatie ontstaat.

T.a.v. de locatie van het project hebben wij in overweging genomen dat:

- de aanvraag is in strijd met het bestemmingsplan. De activiteit 'Planologisch afwijken' maakt daarom onderdeel uit van deze aanvraag.
Uit de beoordeling van die activiteit blijkt dat de strijdigheid met het bestemmingsplan kan worden weggelaten.
- de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied door de uitbreiding niet wordt aangetast;
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met speciale aandacht voor bijzondere gebieden, niet wordt aangetast of negatief wordt beïnvloed door de uitbreiding.

T.a.v. de potentiële effecten van het project in samenhang met bovengenoemde criteria, in het bijzonder betrekking hebbend op:

- het bereik van het effect;
- het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- de orde van grootte en de complexiteit van het effect;
- de waarschijnlijkheid van het effect;
- de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect;

hebben wij het volgende overwogen:

De aangevraagde uitbreiding zal, gelet op de beschrijving in de aanvraag en de aan deze vergunning verbonden voorschriften (BBT), niet leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ten opzichte van de nu vergunde situatie.

Gelet op voorgaande achten wij een m.e.r. niet noodzakelijk.

Inhoudelijke overwegingen

Bouwen (art. 2.1, lid 1, onder a Wabo)

Bouwbesluit

De aanvraag en de daarbij ingediende stukken hebben wij getoetst aan het Bouwbesluit 2012. Naar ons oordeel is in voldoende mate aannemelijk gemaakt dat de aanvraag voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften.

Bestemmingsplan

De aanvraag en de daarbij ingediende stukken hebben wij getoetst aan het ter plaatse geldende bestemmingsplan. De aanvraag is in strijd met het bestemmingsplan. De activiteit 'Planologisch afwijken' maakt daarom onderdeel uit van deze aanvraag.

Uit de beoordeling van die activiteit blijkt dat de strijdigheid met het bestemmingsplan kan worden weggenomen.

Redelijke eisen van welstand

Op grond van artikel 2.10, eerste lid, onder d Wabo mag de omgevingsvergunning slechts worden verleend indien het uiterlijk of de plaatsing van het bouwwerk niet in strijd is met redelijke eisen van welstand. De welstandsnota "Welstandsbeleid "De Waard", 2011" is van toepassing.

Het bouwplan is voorgelegd aan de welstandscommissie. Deze heeft geconcludeerd dat bovengemeld plan niet strijdig is met redelijke eisen van welstand.

Bouwverordening

De aanvraag en de daarbij ingediende stukken hebben wij getoetst aan de geldende Bouwverordening. Naar ons oordeel is in voldoende mate aannemelijk gemaakt dat de aanvraag voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften.

Conclusie

Er bestaat, gelet op het voorgaande, geen grond om omgevingsvergunning voor deze activiteit te weigeren.

Verplichtingen

De regels genoemd in hoofdstuk 1 "voorschriften" van onderhavige beschikking staan in de wetten en regels waarop deze beschikking is gebaseerd. Deze hebben rechtstreekse werking. In verband met deze beschikking is daartegen geen bezwaar of beroep mogelijk.

Mededelingen

Onderstaande informatie is belangrijk in verband met deze beschikking of het gebruik daarvan. U dient daarmee rekening te houden. In verband met deze beschikking is daartegen geen bezwaar of beroep mogelijk.

1. Een bouwwerk moet, met inbegrip van de daarmee verband houdende (bouw)werkzaamheden, voldoen aan alle voorschriften van de bouwverordening en het Bouwbesluit. Bij de beoordeling van een aanvraag omgevingsvergunning is al aan veel van die voorschriften beoordeeld. Toch blijven er nog voorschriften over die pas tijdens of na het bouwen kunnen worden beoordeeld. Dit betekent dat het uw verantwoordelijkheid is om er tijdens het bouwen voor te zorgen dat er niet in strijd wordt gebouwd met de voorschriften van de bouwverordening en het Bouwbesluit. Hierbij geldt overigens dat er niet in afwijking van de verleende omgevingsvergunning mag worden gebouwd.
2. Het is verstandig om uw bouwplan in een vroeg stadium te bespreken met kabel-, leiding- en grondbeheerders. U kunt hierover bijvoorbeeld contact opnemen met het Kadaster, KLIC(WION).

3. Grond die tijdens de bouwwerkzaamheden vrijkomt kan op de locatie worden hergebruikt. Bij hergebruik van deze grond elders dienen de eisen in acht te worden genomen, zoals gesteld binnen het Besluit bodemkwaliteit of de Bodembeheernota Regio Zuid-Holland Zuid.
4. De vergunning voor deze activiteit kan geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken. Dit kan onder meer indien:
 - de vergunning of ontheffing ten gevolge van een onjuiste of onvolledige opgave is verleend;
 - gedurende 26 weken geen handelingen zijn verricht met gebruikmaking van de vergunning;
 - niet overeenkomstig de vergunning of ontheffing is of wordt gehandeld;
 - de aan de vergunning of ontheffing verbonden voorschriften of beperkingen niet zijn of worden nageleefd;
 - de voor de houder van de vergunning of ontheffing als zodanig geldende algemene regels niet zijn of worden nageleefd.
5. Voor overige inlichtingen en mededelingen omtrent de uitvoering van de werkzaamheden kan contact worden opgenomen met de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, telefoonnummer (078) 770 8585. U vraagt dan naar de afdeling Toezicht en Handhaving, bureau Bouwen, Brandveiligheid en Integraal Toezicht.

Planologisch afwijken (art. 2.1, lid 1 onder c Wabo)

Bestemmingsplan

De aanvraag en de daarbij ingediende stukken hebben wij getoetst aan het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Dorpskernen Liesveld".

De aanvraag valt binnen de enkelbestemming:

A. "Bedrijventerrein".

Naar ons oordeel past de aanvraag binnen deze enkelbestemming en voldoet de aanvraag aan de daarbij gegeven regels.

De aanvraag is in overeenstemming met deze bestemming en de daarbij geldende voorschriften.

De aanvraag valt ook binnen de dubbelbestemmingen:

B. "Waterstaat-Waterkering".

Naar ons oordeel past de aanvraag binnen deze dubbelbestemming en voldoet de aanvraag aan de daarbij gegeven regels.

De aanvraag is in strijd met artikel 31, lid 2, sub c van het bestemmingsplan, omdat in dit artikel is bepaald dat uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van beheer, onderhoud en verbetering van de waterkering zijn toegestaan. De container met pompinstallatie is niet ten behoeve van de waterkering bedoeld.

C. "Waarde Archeologie-4".

Naar ons oordeel past de aanvraag binnen deze dubbelbestemming en voldoet de aanvraag aan de daarbij gegeven regels.

De aanvraag is in overeenstemming met deze dubbelbestemming en de daarbij geldende voorschriften omdat het bouwwerk kleiner is dan 250 m².

Bevoegdheid afwijken

Op grond van artikel 31, lid 3 van het bestemmingsplan bestaat de bevoegdheid om af te wijken van het bepaalde in artikel 31, lid 2.

Motivering afwijken

Het bouwplan past binnen de voorwaarden die gesteld zijn binnen de afwijkingsmogelijkheid. Zo heeft Waterschap Rivierenland verklaard geen belang te hebben bij deze aanvraag en heeft Rijkswaterstaat verklaard dat, op grond van artikel 6.12, lid 2, onderdeel a van het Waterbesluit, dit bouwwerk niet vergunningplichtig is voor Rijkswaterstaat.

Voorts heeft Rijkswaterstaat bevestigd dat de aanvrager reeds een melding op grond van de Waterwet bij hen heeft ingediend, welke akkoord is bevonden.

Op grond van bovenstaande overwegingen kan gesteld worden dat het belang van de waterkering niet onevenredig wordt geschaad en zijn er geen privaatrechtelijke belemmeringen zijn.

Na het afwegen van alle belangen vinden wij het verlenen van de afwijking voor deze aanvraag gerechtvaardigd. Tegen dit plan bestaat in planologisch opzicht geen bezwaar.

Conclusie

Naar ons oordeel bestaat er hiermee voldoende grond om, met toepassing van de ons gegeven afwijkingsbevoegdheid, medewerking te verlenen aan deze activiteit van de aanvraag omgevingsvergunning.

Mededelingen

Onderstaande informatie is belangrijk in verband met deze beschikking of het gebruik daarvan. U dient daarmee rekening te houden. In verband met deze beschikking is daartegen geen bezwaar of beroep mogelijk.

1. Wij adviseren u om rekening te houden met de beroepstermijn voordat u van deze omgevingsvergunning gebruik maakt. Beroep kan namelijk leiden tot vernietiging van deze beschikking.
2. De vergunning voor deze activiteit kan geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken. Dit kan onder meer indien:
 - de vergunning of ontheffing ten gevolge van een onjuiste of onvolledige opgave is verleend;
 - gedurende drie jaar geen handelingen zijn verricht met gebruikmaking van de vergunning;
 - niet overeenkomstig de vergunning of ontheffing is of wordt gehandeld;
 - de aan de vergunning of ontheffing verbonden voorschriften of beperkingen niet zijn of worden nageleefd;
 - de voor de houder van de vergunning of ontheffing als zodanig geldende algemene regels niet zijn of worden nageleefd.

Milieu

Inleiding

De aanvraag heeft betrekking op het veranderen van een inrichting als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid aanhef en onder e van de Wabo. De Wabo omschrijft in artikel 2.14 het milieu hygiënische toetsingskader van de aanvraag. Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden.

Toetsing oprichten, veranderen

Bij onze beslissing op de aanvraag hebben wij:

- de aspecten genoemd in artikel 2.14 lid 1 onder a van de Wabo betrokken;
- met de aspecten genoemd in artikel 2.14 lid 1 onder b van de Wabo rekening gehouden;
- de aspecten genoemd in artikel 2.14 lid 1 onder c van de Wabo in acht genomen.

In de onderstaande hoofdstukken lichten wij dit nader toe, waarbij wij ons beperken tot die onderdelen van het toetsingskader die ook daadwerkelijk op onze beslissing van invloed (kunnen) zijn.

Algemene overwegingen BBT

Algemeen

In het belang van het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu moeten aan de vergunning voorschriften worden verbonden, die nodig zijn om de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk - bij voorkeur bij de bron - te beperken en ongedaan te maken. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat in de inrichting ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken (BBT) worden toegepast.

Vanaf januari 2013 moet bij het bepalen van BBT rekening worden gehouden met BBT-conclusies en bij ministeriele regeling aangewezen informatiedocumenten over BBT.

BBT-conclusies is een document met de conclusies over BBT, vastgesteld overeenkomstig artikel 13, vijfde en zevende lid van de Richtlijn industriële emissies (RIE). Binnen de inrichting worden geen activiteiten uit bijlage I van de Richtlijn industriële emissies uitgevoerd.

Concrete bepaling beste beschikbare technieken

Bij het bepalen van de BBT hebben wij rekening gehouden met de volgende informatiedocumenten over BBT, zoals aangewezen in bijlage 1 van de Regeling omgevingsrecht (Mor):

- Integrale aanpak van risico's van onvoorziene lozingen; februari 2000;
- NRB 2012; Nederlandse richtlijn bodembescherming, maart 2012;
- PGS 29: versie 1.1; Richtlijn voor bovengrondse opslag van brandbare vloeistoffen in verticale cilindrische tanks;

De aangevraagde activiteiten zijn door ons getoetst aan bovengenoemde informatiedocumenten over BBT. Wij hebben beoordeeld dat de aangevraagde activiteiten en de getroffen maatregelen voldoen aan de gestelde eisen ten aanzien van BBT.

Conclusies BBT

De inrichting voldoet - met inachtneming van de aan dit besluit gehechte voorschriften - aan BBT. Voor de overwegingen per milieuthema wordt verwezen naar de desbetreffende paragraaf.

Afval

De aangevraagde activiteiten hebben geen invloed op de aard en hoeveelheid van vrijkomende afvalstoffen. Aan de vergunning zijn daarom geen aanvullende voorschriften verbonden.

Afvalwater

De lozing van hemelwater op de lek, afkomstig van de container, is een activiteit die valt onder het Activiteitenbesluit. Deze lozing is als melding in het kader van het Activiteitenbesluit beschouwd. In verband met de lozing van hemelwater op het oppervlaktewater is de aanvraag doorgestuurd aan Rijkswaterstaat.

Bodem

Het kader voor de bescherming van de bodem

Het (nationale) preventieve bodembeschermingbeleid is vastgelegd in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB). Het uitgangspunt van de NRB is dat door een combinatie van voorzieningen en maatregelen (cvm) een verwaarloosbaar bodemrisico wordt gerealiseerd. Alleen in bepaalde bestaande situaties kan conform de NRB onder voorwaarden volstaan worden met een aanvaardbaar bodemrisico.

Op basis van de NRB worden de (voorgenomen) activiteiten beoordeeld en wordt bepaald welke cvm noodzakelijk is om tot een verwaarloosbaar bodemrisico te komen. Daarbij richt de NRB zich op de normale bedrijfsvoering en voorzienbare incidenten. Bodembescherming in situaties van calamiteiten wordt in het kader van de NRB niet behandeld. Een eventuele calamiteitenopvang die onlosmakelijk deel uitmaakt van de installatie, bijvoorbeeld in de vorm van een tank of opvangbassin, is wel een activiteit waar de NRB in voorziet. Tankputten en calamiteiten vijvers voor de opslag van verontreinigd bluswater worden in de NRB niet behandeld.

De bodembedreigende activiteiten

Binnen de inrichting vindt de volgende bodembedreigende activiteit plaats als gevolg van de aangevraagde uitbreiding:

- Verpompen van vloeistoffen (categorie 2.3.1., pomp met sluitende seals en afdichtingen).

Activiteitenbesluit

Afdeling 2.4 van het Activiteitenbesluit heeft betrekking op het aspect bodem en is van toepassing op inrichtingen type A, inrichtingen type B en inrichtingen type C, waartoe een IPPC-installatie behoort, alsmede inrichtingen type C, waartoe geen IPPC-installatie behoort, voor zover het activiteiten betreft waarop hoofdstuk 3 van het Activiteitenbesluit van toepassing is.

In Afdeling 2.4 van het Activiteitenbesluit en Afdeling 2.1 van de Activiteitenregeling zijn voorschriften opgenomen die betrekking hebben op:

- treffen van bodembeschermende voorzieningen en maatregelen;
- signaleren van bodemverontreiniging;
- nulsituatieonderzoek bij oprichting van inrichtingen;
- eindsituatieonderzoek na beëindigen van bodembedreigende activiteiten;
- middelvoorschriften voor bodembeschermende maatregelen;
- middelvoorschriften voor bodembeschermende voorzieningen;
- maatwerk voor aanvaardbaar bodemrisico;
- de verplichting tot het bewaren van documenten.

Aangezien er sprake is van een type C inrichting waarop hoofdstuk 3 van het Activiteitenbesluit van toepassing is, is voor het aspect bodem in volledigheid het Activiteitenbesluit van toepassing en zien wij geen aanleiding maatwerkvoorschriften op te nemen.

Bij de aanvraag is een bodemrisicoanalyse gevoegd waaruit blijkt dat een verwaarloosbaar bodemrisico wordt bereikt. De in de bestaande vergunning opgenomen verplichtingen blijven ook in de nieuwe situatie gelden. Hiermee is het milieuaspect bodem afdoende geregeld.

Energie

Voor het beladen van de schepen wordt een diesel aangedreven pomp toegepast. Volgens de aanvraag is het verder de verwachting dat door de grotere omzet de laadpompen van de tankwagens meer draaiuren zullen hebben. Dit betekent een hoger rendement van de dampverwerkingsinstallatie waardoor er meer elektriciteit opgewekt zal worden. Evenals aangegeven in de vigerende vergunning wordt een deel van de vrijkomende energie in de inrichting gebruikt. Het resterende deel wordt teruggekeerd aan het openbare elektriciteitsnet. Naar aanleiding hiervan zien wij geen reden aanvullende voorschriften aan deze vergunning te verbinden. De in de bestaande vergunning opgenomen verplichtingen blijven ook in de nieuwe situatie gelden.

Externe veiligheid

Beoordelingskader

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van activiteiten voor de omgeving (mens en milieu). Het gaat hierbij om de risico's die verbonden zijn aan de opslag en het gebruik van gevaarlijke (afval) stoffen. Den Hartog is een bedrijf dat gericht is op de op- en overslag van motorbrandstoffen ten behoeve van afleveren aan tankwagens en tankschepen. Het gaat om de op- en overslag van benzine, ethanol, dieselolie, "Fame" en/of een mengsel van Fame en diesel.

De risico's bestaan uit opslag van benzine en ethanol in tanks en verlading van deze stoffen. Het regulier laden van schepen is een nieuwe activiteit. Daarvoor is tevens een extra pompinstallatie aangevraagd.

In het NMP4 (Vierde Nationaal Milieubeleidsplan) is aangegeven, dat de basis van het huidige risicobeleid is dat het gevaar van een activiteit acceptabel is wanneer:

- het plaatsgebonden risico (hierna PR) niet hoger is dan is genormeerd. Het plaatsgebonden risico geeft per locatie de kans per jaar aan als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij risicovolle activiteiten;
- het groepsrisico (hierna GR) kan worden verantwoord. Het groepsrisico is de kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers buiten de grenzen van de inrichting. Zowel het PR als het GR wordt in navolgende alinea's toegelicht.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het PR is de kans dat zich op een bepaalde plaats over een periode van één jaar een dodelijk ongeval voordoet als direct gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen, indien zich op die plaats 24 uur per dag en onbeschermd een persoon zou bevinden. De bij deze vergunningverlening gehanteerde normering voor het PR is afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna Bevi) en is 10^{-6} per jaar (d.w.z. een kans van 1 op de miljoen per jaar). Binnen deze PR 10^{-6} contour mogen geen zogenaamde kwetsbare objecten (woningen, scholen, ziekenhuizen, grote kantoren en locaties waar zich grote aantallen mensen kunnen bevinden) zijn gevestigd. De norm is in deze gevallen een grenswaarde. Bevinden er zich beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld verspreid liggende woningen, bedrijfsgebouwen waar relatief weinig mensen (minder dan 50) zich kunnen bevinden) binnen de PR- 10^{-6} contour, dan geldt de norm als een richtwaarde. Dat betekent dat er zwaar wegende redenen moeten zijn om deze objecten binnen de PR- 10^{-6} contour te accepteren.

Groepsrisico (GR)

Het GR geeft de kans aan dat in één keer een groep personen die zich in de omgeving van de risicosituatie bevindt overlijdt vanwege een ongeval met gevaarlijke stoffen. Met de grootheid GR is getracht een maat voor maatschappelijke ontwrichting te creëren.

Voor het GR geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde (OW), die bepaalt dat een incident met tien of meer doden slechts met een kans van 1 op de 100.000 per jaar mag voorkomen (10^{-5}).

Voor een ongeval met 100 of meer doden geldt dat dit slechts met een kans van 1 op 10 miljoen jaar (10^{-7}) mag voorkomen. Voor een ongeval met 1.000 of meer doden geldt een kans van 1 op de 1 miljard jaar (10^{-9}). Zoals gesteld is de oriëntatiewaarde geen harde norm, maar is richtinggevend. Het GR moet wel altijd verantwoord worden. Bij de beoordeling van het GR is de vraag aan de orde welke omvang van een ramp, gegeven de kans daarop, maatschappelijk aanvaardbaar is.

Kwantitatieve Risico Analyse (QRA)

Vanwege de potentiële risico's voor de omgeving is een nieuwe QRA uitgevoerd waarin tevens de aangevraagde veranderingen van de bedrijfsactiviteiten zijn meegenomen. Het rapport van deze QRA: (QRA Den Hartog, Groot Ammers, Umeo milieudvies, versie 0.2 d.d. 18 mei 2016) maakt deel uit van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

De QRA is uitgevoerd conform de Handleiding risicoberekeningen Bevi (HRB), versie 3.3.

De resultaten van de QRA zijn door ons getoetst aan de grens- en richtwaarden voor het Plaatsgebonden risico en aan de oriëntatiewaarde voor het Groepsrisico.

Beoordeling en conclusie plaatsgebonden risico

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour PR 10^{-6} buiten de inrichtingsgrens ligt en aan de Lek zijde een toename laat zien ten opzichte van de vergunde situatie. De toename is beperkt en wordt veroorzaakt door de verhoging in de doorzet van de benzine. De contour ligt niet over (beperkt) kwetsbare bestemmingen. Er wordt daarmee voldaan aan de grenswaarde en aan de richtwaarde voor het PR in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

De scenario's met de grootste bijdrage aan de plaatsgebonden risico contour zijn twee verticale cilindrische tanks voor de opslag van brandbare vloeistoffen PGS 29 klasse 1 (ethanol in tank 9 en benzine in tank 10). Deze tanks vallen onder het toepassingsgebied van de PGS 29. In de vigerende vergunningen zijn voorschriften opgenomen voor deze tanks. De aangevraagde verandering brengt niet met zich mee dat voor deze tanks aanvullende of andere voorschriften moeten worden gesteld. De scenario's die samenhangen met de uitbreiding hebben geen invloed op deze contour.

Verantwoording van het groepsrisico

Uit de bij de aanvraag gevoegde QRA blijkt dat er, net als in de vigerende situatie, geen sprake is van groepsrisico. Dit omdat uit de berekening volgt dat binnen het invloedsgebied sprake zal zijn van maximaal 3 dodelijke slachtoffers als gevolg van een incident bij Den Hartog. Er wordt pas gesproken van groepsrisico als er 10 of meer personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Desalniettemin heeft de VRZHZ de elementen die normaliter bij een GR-verantwoording betrokken zijn beoordeeld. Dit advies is gebruikt voor de onderstaande verantwoording:

- mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en van beperking van een ramp (beheersbaarheid);
- de zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied.

Mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en van beperking van een ramp (beheersbaarheid)

Beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten en in hoeverre zij in staat zijn hun taken goed uit te kunnen voeren en om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende en adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweernorm wordt hier onder geschaard.

Ten aanzien van de aspecten bereikbaarheid en bluswatervoorziening hanteert de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid de richtlijnen zoals beschreven in de NVBR publicatie "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid".

De zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het invloedsgebied in staat zijn zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. De inrichting is gelegen in de nabijheid van de woonkern van Groot-Amers, met de daarbij behorende kwetsbare objecten, zoals woningen, scholen e.d.

Het effectgebied (invloedsgebied, 1% letaliteit) bedraagt, gebaseerd op de gegevens uit de QRA, maximaal 138 meter. Het in de QRA beschreven en weergegeven effectgebied is gebaseerd op het scenario (plas)brand en daarmee de 10 kW/m² contour. De woonkern van Groot-Ammers ligt buiten het berekende effectgebied (1% letaliteit). De (brand)scenario's leiden allen tot rook die zich in de omgeving kan verspreiden. Rook is altijd toxisch en kan leiden tot verstikking.

Van nature zullen mensen bij het zien of ruiken van rook noodzaak zien tot vluchten, omdat zij dit als signaal van gevaar beschouwen. Voor grote hoeveelheden rook is het schuilen binnenshuis, met afgeschakelde ventilatie, voldoende voor enkele uren. Het vrijkomen van producten zonder ontsteking leidt niet tot toxische effecten. Ook dient in het effectgebied het waarschuwings- en alarmeringssysteem, middels de sirenes, goed hoorbaar te zijn. De dekking hiervan blijkt goed te zijn. Gezien bovenstaande kan de zelfredzaamheid als voldoende bestempeld worden.

Conclusie

Gelet op de bijzonder lage vastgestelde waarde voor het groepsrisico en de gegeven beperkte verantwoording ervan worden de aangevraagde bedrijfsactiviteiten verantwoord en vergunbaar geacht.

Risico's vanwege toename transport gevaarlijke stoffen

Uit het QRA rapport bij de aanvraag blijkt dat er per jaar 95 tankwagens ethanol aanvoeren naar de inrichting en per jaar 2230 tankwagens benzine (met 5% ethanol) en 15 tankwagens ethanol afvoeren uit de inrichting.

Volgens de vuistregels voor transport over de weg in de Handleiding risicoberekening transport (HART) is in dit geval LF2 (benzine) bepalend voor het risico. Het gesommeerde aantal transporten per jaar (2340) ligt aanzienlijk onder de in de handleiding vermelde drempelwaarde voor een Plaatsgebonden risico contour PR 10⁻⁶ (35.562 transporten LF2). Er is geen sprake van een Plaatsgebonden risico PR10⁻⁶ noch van een groepsrisico vanwege de transporten van gevaarlijke stoffen over de weg van en naar de inrichting.

Registratiebesluit/ Regeling provinciale risicokaart

Op 30 maart 2007 is het Registratiebesluit externe veiligheid in werking getreden. Dit besluit geeft aan welke inrichtingen en welke informatie opgenomen moet worden in het Risicoregister.

Daarnaast moeten ook inrichtingen die vallen onder de reikwijdte van de Regeling provinciale risicokaart worden opgenomen in het register. De criteria van het besluit en de regeling zijn samengevoegd in de drempelwaardentabel die is opgenomen in de Leidraad Risico Inventarisatie. Den Hartog valt onder de criteria van het Registratiebesluit en/of de Regeling; na afronding van de vergunningprocedure worden de gegevens in het risicoregister geactualiseerd.

Besluit risico zware ongevallen 2015

Met het in werking treden van het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015) is de Europese Seveso III-richtlijn uit 2012 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Het Brzo 2015 richt zich op het beheersen van zware ongevallen en heeft tot doel om het risico van (grote) ongevallen bij bedrijven zo klein mogelijk te maken. Dat gebeurt enerzijds door de kans dat dergelijke ongevallen plaatsvinden te verkleinen (proactie, preventie en preparatie) en anderzijds door de gevolgen van een eventueel ongeval voor mens en milieu te beperken (repressie).

Bij de aanvraag is een nieuwe kennisgeving Brzo 2015 gevoegd. Deze kennisgeving is door ons beoordeeld en akkoord bevonden.

Op grond van de vergunde hoeveelheid gevaarlijke stoffen (op -en overslag van categorie 5 vloeistoffen, Brzo 2015, bijlage 1 deel 1 2e kolom) die de lage drempelwaarde uit Bijlage 1 van de Seveso III Richtlijn overschrijdt, is Den Hartog een lagedrempelinrichting onder het Brzo 2015. Deze situatie verandert niet ten gevolge van de aangevraagde verandering.

Risico's naar het oppervlaktewater (MRA)

Bij de aanvraag is een MRA gevoegd. Deze is door Rijkswaterstaat beoordeeld. Rijkswaterstaat heeft naar de MRA (milieu risico analyse) gekeken betreffende restrisico's van onvoorziene lozingen. Uit het advies van Rijkswaterstaat komt naar voren dat uit de Proteus modellering een verhoogd restrisico berekend is door het scenario overtopping van ethanol uit tank 9 (tp1). Op dit scenario is een aanvullende risicostudie uitgevoerd en het restrisico is op basis van deze studie terug gebracht naar een acceptabel restrisico. Rijkswaterstaat gaat hiermee akkoord, alhoewel de juistheid van de uitgangspunten en de implementatie van risico reducerende maatregelen tijdens een inspectie nader beschouwd moeten worden. Verder gaat men akkoord met de MRA.

In de MRA is de stand der veiligheidstechniek (SVT) beschreven. Hieruit volgen er geen specifieke of extra maatregelen of voorzieningen voor de nieuw aangevraagde activiteiten. Als zodanig zien we geen redenen om extra voorschriften aan deze vergunning te verbinden. Het is wel van belang dat SVT wordt geborgd. Om deze reden maakt de MRA deel uit van deze vergunning.

Tank 8

Conform de vigerende vergunning is tank 8 enkel bestemd voor de opslag van diesel. In de aanvraag is aangegeven dat tank 8 zal worden gebruikt als multipurpose tank. Zoals uit de aanvraag blijkt wordt met multipurpose in dit geval bedoeld om tank 8, naast diesel, ook geschikt te maken voor de opslag van "Fame" en/of een mengsel van Fame en diesel. Fame is een brandstof additief (vlampunt boven de 100°C) bestaande uit biologische bestanddelen (plantenresten, dierlijke vetten e.d.) en is niet geclassificeerd als gevaarlijke stof. Om te borgen dat tank 8 ook voldoet voor 100% Fame of een mengsel van Fame & diesel, is in voorschrift 4.3.1 van deze vergunning voorgeschreven dat vóór de in gebruik name met Fame en/of een mengsel van Fame & diesel, moet worden beoordeeld en/of berekend of deze tank geschikt is overeenkomstig het gestelde in de richtlijn EEMUA Publication No.159. De beoordeling en/of berekening dient 1 maand na het van kracht worden van de vergunning, ter goedkeuring worden voorgelegd aan het bevoegd gezag.

Beoordeling en conclusie

Ten aanzien van de risico's als gevolg van de activiteiten zijn wij van mening dat wanneer binnen de inrichting conform de aan deze vergunning verbonden voorschriften en andere wettelijke regels gewerkt wordt, er geen sprake is van onaanvaardbare risico's voor de omgeving ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen en dat de risico's in voldoende mate worden beheerst.

Geluid en trillingen

Wettelijk kader

De gemeente Molenwaard heeft geen geluidbeleid vastgesteld. Om deze reden wordt in deze vergunning aangesloten bij hoofdstuk 4 van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening voor het milieuaspect geluid.

Representatieve bedrijfssituatie

Bij de aanvraag is een akoestisch rapport gevoegd van LBP Sight met kenmerk R058851aa.00001.rvw versie 02_001 d.d. 23 november 2015. Het rapport biedt een goed beeld van de nieuwe representatieve bedrijfssituatie, behalve dan dat de activiteiten in diverse bedrijfssituaties (representatieve bedrijfssituatie 1, representatieve bedrijfssituatie 2 en de regelmatig afwijkende bedrijfssituatie) zijn opgesplitst. Dit is analoog aan de vergunde situaties. De bronnen die zijn gezet bij bedrijfssituatie 1, betreffen de bronnen die tevens horen bij bedrijfssituatie 2, etc. Dit is strijdig met de definitie van een representatieve bedrijfssituatie uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening en de Handleiding meten en rekenen industrielawaai. De activiteiten bestaan met name uit:

- Lossen van schepen;
- Lossen van tankwagens;
- Laden van vrachtwagens;
- Gebruik van de dampverwerkingsinstallatie;

- Het rijden van tankwagens;
- Testen van de diverse pompen en sprinklerinstallatie;
- Laden van schepen.

Met behulp van het rekenmodel dat bij het rapport hoort zijn de in het rapport vermelde representatieve bedrijfssituatie 1, representatieve bedrijfssituatie 2 en de regelmatig afwijkende bedrijfssituatie samengevoegd. Uit het rekenmodel blijkt dat, in tegenstelling tot de tekst in paragraaf 3.2 van het akoestisch rapport, schepen gelost worden vanaf 07.00 uur, niet vanaf 06.00 uur. Wij gaan er vanuit dat bedoeld is om aan te vragen het lossen vanaf 7.00 uur. Het lossen van schepen mag daarom niet voor 07.00 uur plaatsvinden. Hiertoe is een voorschrift in deze vergunning opgenomen.

Naar aanleiding van bovengenoemde lostijden voor schepen is door Den Hartog een zienswijze ingediend (zie de zienswijze van Den Hartog B.V). In het Akoestisch onderzoek, met kenmerk R058851aa.00001.rvw, versie 03_001, d.d. 10 maart 2017, is de wijziging met betrekking tot de lostijden voor een schip verwerkt. In het overleg met Den Hartog op 21 april 2017 is besproken dat deze zienswijze als niet ingediend kan worden beschouwd en dat de tijden genoemd in de aanvraag (rapport LBP Sight met kenmerk R058851aa.00001.rvw versie 02_001 d.d. 23 november 2015) gehandhaafd blijven.

De woonomgeving is akoestisch te karakteriseren als een rustige woonwijk, weinig verkeer. Conform de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening, hoofdstuk 4 is 45 dB(A) etmaalwaarde een passende waarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Als gevolg van het geluid van de vergunde activiteiten kan daar niet aan worden voldaan. Ook zijn er geen reële maatregelen mogelijk om het geluidniveau terug te brengen. De voornaamste geluidbronnen als vrachtwagens zijn modern. Ook zijn de pompen voorzien van een geluidisolierende omkasting. Aan 50 dB(A) etmaalwaarde kan wel worden voldaan. Dit is gezien het voornoemde acceptabel.

Buiten de al genoemde bedrijfssituaties beschrijft het rapport een tweetal incidentele bedrijfssituaties. Deze komen gezamenlijk niet vaker dan 12 x per jaar voor. Deze situaties bestaan uit het per etmaal laden of lossen van twee schepen. Ten behoeve van eenvoud en overzichtelijkheid zijn de hoogst optredende langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus opgenomen in een apart voorschrift.

Voor het maximale geluidniveau geldt dat deze bij woningen van derden ten hoogste 60 dB(A) bedragen. Er wordt daarmee voldaan aan de grenswaarden van 70/65/60 dB(A) uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai voor de dagperiode/avondperiode/nachtperiode.

Indirecte hinder

Het geluid van het verkeer van en naar de inrichting over de openbare weg wordt normaliter beoordeeld volgens de circulaire "Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer" d.d. 29 februari 1996.

Uit het akoestisch rapport blijkt dat de voorkeurswaarde voor indirecte hinder van 50 dB(A) wordt overschreden, maar de grenswaarde van 65 dB(A) niet. De hoogste geluidbelasting als gevolg van de indirecte hinder bedraagt 54 dB(A). Conform de schrikkelcirculaire is dit acceptabel indien het geluidniveau binnen in de woning de 35 dB(A) niet overschrijdt.

Er mag uitgegaan worden van een gevelwering van de woning van tenminste 20 dB conform het Bouwbesluit. De geluidbelasting in de woning als gevolg van de indirecte hinder bedraagt dan $54 - 20 = 34$ dB(A). Er wordt hiermee voldaan aan de schrikkelcirculaire.

In het rapport is eveneens bepaald wat de indirecte hinder als gevolg van het scheepvaartverkeer bedraagt. Deze bedraagt ten hoogste 42 dB(A) etmaalwaarde. Hoewel er geen officieel toetskader voor scheepvaartlawaai is, kan worden gesteld dat 42 dB(A) etmaalwaarde bij woningen van derden een acceptabel niveau is.

Trillingen

Gezien de afstand tot woningen in combinatie met de aangevraagde activiteiten is het niet aannemelijk dat er sprake van trillingshinder zal zijn.

Voorschriften

Ten behoeve van handhaving zijn er geluidvoorschriften opgenomen nabij de inrichting, voor de representatieve bedrijfssituatie en de incidentele bedrijfssituaties.

Lucht

Overzicht van relevante emissies

De aangevraagde veranderingen in de bedrijfsvoering veroorzaken meerdere emissies naar de lucht. De volgende emissies naar de lucht zijn relevant en aan het geldende beleidskader getoetst:

- De emissies afkomstig van de pomp en de activiteiten behorende bij de pomp.
- De emissies afkomstig van manoeuvrerende en aanmerende schepen.
- De emissies van overige potentiële bronnen: bluspomp (incidenteel), verbrandingsmotoren, verbrandingsketels (aardgasgestookt), verkeer (varende en manoeuvrerende scheepvaart en wegverkeer) en stilliggende schepen aan wal.

Activiteitenbesluit

Met de inbouw van het normatieve deel van de Nederlandse Emissierichtlijn Lucht (NeR) in het Activiteitenbesluit per 1 januari 2016 geldt afdeling 2.3 Lucht en geur voor alle typen inrichtingen. De emissie-eisen uit de voormalige NeR zijn daarmee rechtstreeks werkend geworden.

In eerste instantie worden de activiteiten en emissies naar de lucht getoetst aan de Europese regelgeving. De algemene emissie-eisen uit het Activiteitenbesluit gelden niet als er BBT-conclusies van toepassing zijn waarin eisen worden gesteld aan de emissies van de betreffende installaties. Dit volgt uit artikel 2.3a, lid 2 van het Activiteitenbesluit. De emissies, waarvoor in Europees verband geen BBT conclusies zijn vastgesteld, toetsen wij volgens de systematiek van het Activiteitenbesluit. Dit besluit schrijft de BBT voor het beperken van emissies naar de buitenlucht voor. Het schrijft direct het toetsingskader voor de beoordeling en regulering van luchtemissies voor. Door ons is alleen nog beoordeeld of er aan bepaalde activiteiten eisen worden gesteld vanuit hoofdstuk 3, 4 of 5 van het Activiteitenbesluit en of er aanleiding is tot het stellen van maatwerkvoorschriften.

Stookinstallaties

De stookinstallaties vallen onder de werkingssfeer van afdeling 3.2 van het Activiteitenbesluit. De eisen uit het Activiteitenbesluit en de bijbehorende Activiteitenregeling zijn rechtstreeks werkend. Het bevoegd gezag kan in het belang van de luchtkwaliteit strengere of aanvullende eisen opleggen in de vergunning. Hiertoe is echter geen aanleiding.

Oplosmiddelen

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat afdeling 2.11 van het Activiteitenbesluit niet van toepassing is op de inrichting. De activiteiten zoals beschreven in deze afdeling maken geen onderdeel uit van de bedrijfsactiviteiten.

Algemene emissie-eisen

In eerste instantie is getoetst of de emissies onder de vrijstellingsbepaling vallen. De jaarvrachten van de aangevraagde emissies vallen alle onder de vrijstellingsgrenzen zoals deze in artikel 2.6 van het Activiteitenbesluit zijn bepaald. Voor deze emissies gelden dus geen concentratie-eisen.

Conclusie

De aanvraag is getoetst aan het Activiteitenbesluit. Op basis van deze toetsing zijn voorschriften gesteld voor de emissies naar de lucht.

Geur

Activiteitenbesluit afdeling 2.3

Met de inbouw van het normatieve deel van de Nederlandse Emissierichtlijn Lucht (NeR) in het Activiteitenbesluit per 1 januari 2016 is ook het geurbeleid uit de NeR rechtstreeks werkend geworden. Dit geldt voor alle typen inrichtingen. Conform artikel 2.7a, lid 1 moet geurhinder bij geurgevoelige objecten worden voorkomen, dan wel voor zover dit niet mogelijk is, beperkt tot een aanvaardbaar niveau. Bij het bepalen van het aanvaardbaar niveau wordt ten minste rekening gehouden met de aspecten in artikel 2.7a, lid 3.

Hieronder vallen de bestaande toetsingskaders, waaronder nationaal en lokaal geurbeleid. Indien het vermoeden bestaat dat het aanvaardbaar niveau wordt overschreden, kan het bevoegd gezag een geuronderzoek eisen en/of maatwerkvoorschriften vaststellen.

Geurbeleid

Het landelijk beleid is opgenomen in de Herziene Nota Stankbeleid (1994). Deze nota is aangepast en nader toegelicht in een brief van de minister van VROM (d.d. 30 juni 1995). In genoemde brief stelt de minister dat de doelstelling van het stankbeleid zoals in 1989 geformuleerd in het Nationaal Milieubeleidsplan onveranderd blijft: in het jaar 2000 maximaal 12% gehinderden door stank in Nederland en voor het jaar 2010 geen ernstige hinder.

Als algemene doelstelling wordt in deze brief genoemd het zoveel mogelijk beperken van bestaande hinder en het voorkomen van nieuwe hinder. Het is aan het bevoegd gezag om in vergunningprocedures invulling aan deze doelstelling te geven en te bepalen welke mate van hinder als aanvaardbaar wordt beschouwd.

Hindersystematiek geur

Als leidraad voor het afwegingsproces dat daarbij doorlopen wordt is de hindersystematiek geur ontwikkeld. Deze hindersystematiek is vastgelegd in de Handleiding geur. Ze benoemt de verschillende aspecten die in het afwegingsproces moeten worden meegenomen om te komen tot een zorgvuldige bepaling van het aanvaardbaar hinderniveau.

Werkwijze in het kort

Het is in grote lijnen de bedoeling dat een beeld wordt gevormd van de (te verwachten) hinder van een activiteit. Vervolgens wordt nagegaan of er maatregelen mogelijk zijn en zo ja, welk effect de maatregelen hebben tegen welke kosten. Op basis hiervan wordt door het bevoegd gezag het aanvaardbaar hinderniveau vastgesteld. De bijbehorende maatregelen vormen de BBT. Deze worden als middelvoorschrift in de vergunning opgenomen. Daarnaast kan ook de geuremissie of de geurbelasting in voorschriften worden vastgelegd.

Geurrelevante processen

Als gevolg van de wijzigingen worden er geen geur relevante wijzigingen in de geursituatie verwacht. Dat blijkt ook uit het geuronderzoek. Dit is aanvaardbaar. Er zijn verder geen geurklachten bekend over de inrichting. Het is aannemelijk dat ook in de toekomst geen geurklachten zullen voorkomen.

Er is geen aanleiding om nader onderzoek te doen naar de geurblootstelling of naar het treffen van aanvullende maatregelen.

Luchtkwaliteitseisen

Wettelijk kader

Op grond van artikel 2.14 van de Wabo moet bij het verlenen van een milieuvergunning aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer worden getoetst. De wijze waarop dit moet gebeuren is vervolgens weergegeven in titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteitseisen betreffen dan met name de grenswaarden die in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer zijn opgenomen. Deze zijn gesteld voor onder meer fijn

stof (als PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Van deze twee stoffen is bekend dat op sommige plaatsen de grenswaarden worden benaderd of overschreden.

Voor de overige stoffen waarvoor grenswaarden zijn gesteld, is het op voorhand aannemelijk dat de emissies naar de lucht niet tot een overschrijding van de grenswaarde leiden. Dit komt door de lage achtergrondconcentraties voor deze stoffen in Nederland. De overige stoffen zijn zwaveldioxide (SO₂), lood, koolmonoxide, benzeen en ook het fijn stof als fractie PM_{2,5}. Voor deze stoffen is het op voorhand aannemelijk dat de emissies naar de lucht niet tot een overschrijding van de grenswaarde zullen leiden.

Op grond van artikel 5.16, lid 1 van de Wet milieubeheer geldt dat de vergunning alleen kan worden verleend, als aannemelijk gemaakt is dat aan minimaal één van de volgende criteria wordt voldaan:

De emissies naar de lucht afkomstig van het te vergunnen initiatief zullen niet tot een overschrijding van een van de grenswaarden leiden. Er is - al dan niet per saldo - geen verslechtering van de luchtkwaliteit. De bijdrage aan de concentratie van fijn stof en stikstofdioxide is 'niet in betekende mate' (NIBM).

Het project is genoemd of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, of een vergelijkbaar regionaal programma. De aanvraag is getoetst aan ten minste één van deze criteria.

Aanvraag

In opdracht van de aanvrager is een onderzoek naar de luchtkwaliteit verricht en gerapporteerd, Luchtkwaliteits- en geuronderzoek Den Hartog, Groot Ammers ", Ingenia Consultants & Engineers BV, kenmerk 165813-R03 d.d. 23 mei 2016)".

Beoordeling onderzoek

In het luchtkwaliteitonderzoek is het effect op de luchtkwaliteit berekend van de aangevraagde activiteiten binnen de inrichting. Het rapport is door ons beoordeeld en akkoord bevonden.

De concentraties van de stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} zijn getoetst aan de wettelijke normen. Daaruit blijkt dat in de aangevraagde situatie aan het gestelde onder het eerste criterium van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer wordt voldaan. De grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden niet overschreden.

Uit de aanvraag blijkt dat de vergunning met inachtneming van de luchtkwaliteitseisen kan worden verleend.

Er is geen aanleiding tot het stellen van voorschriften op dit onderwerp.

Conclusie luchtkwaliteitseisen

Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op de pompinstallatie, de uitbreiding van de doorzet van motorbrandstoffen en het gebruik van tank 8 als multipurposetank in de inrichting, zijn er geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren.

In deze beschikking zijn de voor deze activiteit relevante voorschriften opgenomen.

ALGEMENE CONCLUSIE

Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op de aangevraagde activiteiten, zijn er geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren.

Behandeling zienswijzen

Over de zienswijzen van omwonenden is op 13 april 2017 overleg gevoerd met betrokkenen. Dit overleg was bedoeld om betrokkenen te informeren over de wijze waarop het bevoegd gezag met de zienswijzen omgaat en hierop een nadere toelichting te geven. Tevens zijn door zowel de aanwezige betrokkenen als het bedrijf de zienswijzen toegelicht en besproken. Dit overleg heeft in dit kader verder geen formele status.

Zienswijze ██████████, d.d. 16 februari 2017

Den Hartog b.v. kan nu al niet voldoen aan de richtwaarde "rustige woonwijk". De geluidsbelasting van lossende schepen is hoog en belemmeren zeer sterk het woongenot. Er zijn mogelijkheden de geluidsoverlast te beperken: Er worden gemiddeld 2 a 3 schepen per week gelost. Den Hartog maakt gebruik van een vervoerder die schepen heeft met een losinstallatie op het schip die enorme geluidsoverlast geeft. Zo nu en dan komt er een ander schip lossen dat een pompinstallatie in het ruim heeft. Deze schepen geven een beperkte geluidsbelasting. De meeste schepen hebben tegenwoordig een pompinstallatie in het ruim. Voorgesteld wordt dat Den Hartog b.v. gebruik maakt van vervoerders met schepen waar de pompinstallatie zich in het ruim bevindt. Op deze manier vermindert de geluidshinder en heeft zienswijze indiener geen problemen met de uitbreiding voor de pompinstallatie.

Reactie OZHZ:

In het akoestisch onderzoek is gerekend met elektrische pompen. Deze aangevraagde werkzaamheden zijn vergunbaar en vallen binnen de wettelijke maximale waarde.

Volgens de ADN (betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren) zijn oudere tankschepen op den duur niet meer toegestaan. Zie verder ook de reactie van Den Hartog.

Naar aanleiding van de zienswijze heeft Den Hartog in het informatieve overleg van 13 april alternatieven met betrokkene besproken die mogelijk kunnen leiden tot een beperking van het geluid.

Conclusie: De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog B.V.:

De nieuwere schepen beschikken, zoals de ██████████ stelt, over een pompinstallatie waarbij gebruik gemaakt wordt van zogenaamde dompelpompen. Deze schepen zijn bovendien dubbelwandig uitgevoerd. De oudere, enkelwandige schepen beschikken veelal niet over zo een pompinstallatie. Volgens het ADN dienen eind 2018 alle tankschepen dubbelwandig zijn uitgevoerd en mogen de oudere schepen niet langer gebruikt worden. Hierdoor zal geluidhinder, zoals door de heer Bieshaar gevraagd, verminderen.

Zienswijze ██████████, d.d. 21 februari 2017

Algemeen:

Inwoners/ belanghebbenden zijn vooraf niet geïnformeerd over de uitbreidingsplannen van Den Hartog. Dit dient, zeker als het gaat om een BRZO bedrijf binnen de bebouwde kom, ons inziens wel te gebeuren.

Reactie OZHZ:

Het staat een bedrijf vrij om omwonenden aan de voorkant te betrekken in plannen. Er is evenwel geen wettelijke verplichting hiertoe. Wel is het in dergelijke gevallen wettelijk geregeld dat het bevoegd gezag via de weg van opstellen en ter inzage leggen van een ontwerp van het te nemen besluit de omgeving informeert over de voornemens van een bedrijf. Tegen dat ontwerp kunnen, binnen de daarvoor gestelde termijn, zienswijzen worden ingebracht. Deze zienswijzen worden door het bevoegd gezag betrokken bij het opstellen van het besluit op de aanvraag. Om kenbaar te maken dat zienswijzen kunnen worden ingebracht geeft het bevoegd gezag in een of meer nieuwsbladen kennis van het feit dat het ontwerp kan worden ingezien en zienswijzen kunnen worden ingediend. De zienswijzen worden verwerkt in het definitieve besluit, waartegen beroep open staat.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

1. Beheersbaarheid

In de afgelopen jaren heeft er een enorme uitbreiding in tonnages doorvoer plaatsgevonden met de daarbij behorende overlast van, extra geluidbelasting extra vrachtverkeer met gevaarlijke stoffen vlak langs onze woning (op 10 cm afstand) en door onze straat. Dit verkeer maakt richting Streefkerk een hele vreemde bocht (over onze grond overigens- zonder onze toestemming-) vlak langs onze woning op een onoverzichtelijk punt.

Wij verbazen ons over de mogelijkheden die hier middenin het dorp aan Den Hartog worden gegeven.

Een dergelijke BRZO inrichting hoort o.i. thuis in bijv. De Botlek en niet middenin Groot-Ammers. De ontsluiting via de inrit Haven en via de Voorstraat zorgt bij ons voor vele vraagtekens.

Reactie OZHZ:

De aangevraagde uitbreiding is beoordeeld conform de wettelijke regels. Uit deze toetsing blijkt dat de aangevraagde activiteiten gelet op deze regels vergunbaar zijn. In dit kader zijn onder andere de milieuaspecten, geluid, externe veiligheid en de indirecte hinder als gevolg van verkeer over de rij- en vaarweg beoordeeld.

Met betrekking tot de indirecte hinder als gevolg van verkeer over de rijweg geldt dat er wordt voldaan aan de schrikkelcirculaire. In de considerans onder "Indirecte hinder" is dit nader toegelicht.

Voor wat betreft de veiligheid ten gevolge van transport: De aanvraag heeft betrekking op een toename van het aantal verkeers- en vervoerswegingen. Het verschil ten opzichte van de oude situatie is als volgt:

Oude situatie

Verkeers- en vervoersbewegingen:

maximaal aantal tankritten per dag (07.00-19.00 uur): 24 ritten

maximaal aantal tankritten per avond (19.00-23.00 uur): 2 ritten

maximaal aantal tankritten per nacht (23.00-07.00 uur): 6 ritten

Nieuwe Situatie

Verkeers- en vervoersbewegingen:

maximaal aantal tankritten per dag (07.00-19.00 uur): 30 ritten

maximaal aantal tankritten per avond (19.00-23.00 uur): 6 ritten

maximaal aantal tankritten per nacht (23.00-07.00 uur): 8 ritten

Hoewel transportbewegingen van en naar de inrichting niet als hinder van uit de inrichting kunnen worden aangemerkt, en daarom geen onderdeel vormen van dit besluit, is op grond van zienswijzen van omwonenden ter toelichting de volgende tekst in de beschikking opgenomen. De toelichting vormt geen onderdeel van de afwegingen waarop het besluit is gebaseerd:

"Uit het QRA rapport bij de aanvraag blijkt dat er per jaar 95 tankwagens ethanol aanvoeren naar de inrichting en per jaar 2230 tankwagens benzine (met 5% ethanol) en 15 tankwagens ethanol afvoeren uit de inrichting.

Volgens de vuistregels voor transport over de weg in de Handleiding risicoberekening transport (HART) is in dit geval LF2 (benzine) bepalend voor het risico. Het gesommeerde aantal transporten per jaar (2340) ligt aanzienlijk onder de in de handleiding vermelde drempelwaarde voor een Plaatsgebonden risico contour PR 10^{-6} (35.562 transporten LF2). Er is geen sprake van een Plaatsgebonden risico PR 10^{-6} noch van een groepsrisico vanwege de transporten van gevaarlijke stoffen over de weg van en naar de inrichting".

Aangevraagd is een uitbreiding van de bestaande inrichting. De aanvraag is bepalend. De vraag of de inrichting thuis hoort in bijvoorbeeld het Botlekgebied is daarom niet aan de orde. Een verplaatsing van inrichting is niet aangevraagd.

Conclusie: met betrekking tot de indirecte hinder als gevolg van het verkeer over de rijweg is in de beschikking een nadere toelichting gegeven ter verduidelijking. Verder heeft de zienswijze niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

a.

Hulpdiensten in Groot-Amers/Molenwaard zijn zeer schaars en aanrijtiden worden veelal niet gehaald. Hulpdiensten vanuit bijv. Dordrecht zullen veelal lange tijd onderweg zijn (20 minuten) en zich vast kunnen rijden op de Voorstraat of de inrit Haven (20 minuten is niet ongebruikelijk) of mogelijk al bij de brug bij Dordrecht. Den Hartog kan 1 uur lang zorgen voor haar brandveiligheid. Het is o.i. zeer wel de vraag of binnen 1 uur de gewenste hulpdiensten aanwezig kunnen zijn.

Reactie OZHZ:

Het is zoals terecht wordt opgemerkt zo dat Den Hartog voorzorgsmaatregelen moet treffen in verband met de brandveiligheid. Het ontstaan van een brand kan desondanks niet worden uitgesloten. Daarom is de aanvraag voor advies voorgelegd aan de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (verder VRZHZ).

Zoals in het advies van de VRZHZ staat beschreven is de brandweezorgnorm een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen.

De opkomsttijd bestaat uit een optelsom van de verwerkingstijd, de uitruktijd en de aanrijtijd. De verwerkingstijd is de tijd die de alarmcentrale nodig heeft om de melding te verwerken. Landelijk is deze op 1 minuut vastgesteld. De uitruktijd betreft de tijd die men heeft vanaf het alarmeren totdat men gereed is om te vertrekken naar het plaats incident. De uitruktijd voor een beroepskorps ligt lager dan die van een vrijwillig korps, omdat de beroepsmedewerkers zich in de directe nabijheid van de kazerne bevinden. De streefwaarde voor een beroepskorps is 1,0 minuut en voor een vrijwillige organisatie circa 3,5 minuten. De aanrijtijd betreft de zuivere rijtijd van de kazerne naar het object.

De brandweer kan binnen de gestelde tijd ter plaatse zijn. Hiermee wordt aan de zorgnorm voldaan. De zorgnorm is gebaseerd op het dekkingsplan, waarbij voor industrie een opkomsttijd van 10 minuten voor de eerste tankautospuiter is vastgesteld.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog B.V.

Het bedrijf stelt dat er sprake is van een maatschappelijk probleem dat betrekking heeft op alle in Groot-Amers gevestigde bedrijven en/of woningen. Het bedrijf stelt dat de door hen getroffen repressieve maatregelen daar rekening mee houden.

b.

Bij incidenten op het Haventerrein/in de omgeving van het Haventerrein is het namelijk zeer wel denkbaar dat een hulpdienst vast komt te staan op de Voorstraat i.v.m. een van de vele verkeersopstopping. Wij wensen een inrit naar de inrichting die (qua breedte) voldoet aan de eisen van deze tijd. Daarnaast zou ons inziens ook een goede tweede ontsluiting gerealiseerd dienen te worden teneinde hulpdiensten mogelijkheid te geven de inrichting goed te kunnen benaderen in geval van calamiteiten.

Reactie OZHZ:

Zie de beantwoording onder zienswijze 1a. Het realiseren van een tweede ontsluiting kan niet met deze vergunning worden geregeld.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog B.V.

Diverse risico studies hebben aangetoond dat de risico's voor de omgeving toelaatbaar en acceptabel zijn, en eventuele incidenten dan ook niet zullen leiden tot een enorme catastrofe. De verkeerssituatie aan de Voorstraat doet hier niets aan af.

c.

Het Haventerrein is vaak niet bereikbaar doordat foutparkeerders hun auto op de inrit Haven bij onze woning parkeren (veelal café bezoekers of vrachtwagens/bestelbussen die op deze smalle doorrit laden/lossen.)

Reactie OZHZ:

Het fout parkeren op de openbare weg is niet toegestaan en valt onder de regelgeving met betrekking tot verkeersregels en verkeertekens voor weggebruikers. Dit onderwerp staat los van de aanvraag.

De brandweer en andere hulpdiensten beschikken over signalen (sirenes, zwaailichten) om verkeerdeelnemers te waarschuwen zodat men voor deze hulpdiensten plaats kan maken ten einde belemmeringen op de weg te voorkomen. In de opkomsttijd van de hulpdiensten is daar ook rekening mee gehouden.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog B.V.

Het fout parkeren op de openbare weg door derden is voor onze transportbewegingen inderdaad niet prettig, maar staat los van onze aanvraag voor een omgevingsvergunning. Handhaving op verkeersovertreding behoort tot de taak van de politie.

d.

De (enige) inrit Haven (op 10 cm van onze woning) is o.i. niet geschikt voor het vele zware verkeer en het vervoer van gevaarlijke stoffen omdat deze inrit zo smal is dat twee vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren. Ooit in de jaren 20 van de vorige eeuw aangelegd en daarna nooit meer aangepast aan de eisen van deze tijd.

Reactie OZHZ:

De inrit Haven is een openbare weg. Deze maakt geen onderdeel uit van de inrichting Den Hartog b.v. en de aanvraag, en kan daarom niet bij deze procedure worden betrokken.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog B.V., zie onder f.

e.

De kruising Haven/Voorstraat is sinds de herinrichting onoverzichtelijker geworden, doordat de bocht richting onze woning is verlegd en onze woning het uitzicht ontnemt. De uitrit Haven (geen trottoir) wordt naast het zware (gevaarlijke) vrachtverkeer gebruikt door schoolkinderen/voetgangers, hondenuitlaters enz.)

Reactie OZHZ:

Deze zienswijze betreft de verkeersveiligheid en valt daarmee buiten de kaders van deze vergunningprocedure.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog B.V., zie onder f.

f.

Door de Voorstraat bewoners zijn 97 brieven naar de gemeente gestuurd met hun zorgen rondom het vastlopen van verkeer en het vele zware en gevaarlijke stoffen vervoerend verkeer via deze straat. De druk van het vrachtverkeer in deze straat is groot, terwijl er tussen dit (zware (gevaarlijke)) verkeer zich diverse kwetsbare groepen verkeersdeelnemers bewegen (schoolkinderen, fietsers, voetgangers, aanwonenden (rondom onze woning is bijv. geen begaanbaar trottoir aanwezig)).

Bovenstaande oplossingen zijn uitgebreid gedeeld en besproken met de gemeente. Een oplossing waardoor de veiligheid zou kunnen verbeteren is niet gerealiseerd.

Reactie OZHZ:

Voor wat betreft de opmerking over het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze aanhef 1.

Voor wat betreft de opmerking over de verkeersveiligheid wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 1e.

Naar aanleiding van de zienswijzen zijn er recent gesprekken geweest met de gemeente Molenwaard en Den Hartog over een nieuwe ontsluiting. Geadviseerd wordt om daarbij actief betrokken bij te blijven en zich te laten informeren door het bedrijf en de gemeente.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog B.V. op d, e en f:

De genoemde "inrit Haven" en verkeerssituatie op de Voorstraat betreft eveneens de openbare weg en staat los van onze aanvraag. Overigens hebben er zich tot op heden op dit traject nog nimmer ongevallen en/of incidenten voorgedaan met één van onze wagens.

g.

Het beladen van tankschepen is een nieuwe activiteit voor Den Hartog met daarbij nieuwe en extra (grotere) risico's. De Lek is voor de hulpdiensten slecht benaderbaar vanuit de kern van Groot-Ammers. Dit is slechts alleen mogelijk vanaf De Haven, waar een hulpdienst nu juist niet/slecht kan komen wanneer er een incident gebeurt. Wij wensen een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten. Wij zijn van mening dat het Haventerrein en de Lek op dit moment zeer slecht bereikbaar zijn waardoor een klein incident snel kan uitbreiden tot een calamiteit.

Reactie OZHZ:

Zie de beantwoording onder zienswijze 1h.

Reactie Den Hartog B.V. op g en h:

De bereikbaarheid van het depot bij het beladen van schepen is niet anders dan de bereikbaarheid bij overige activiteiten. Risico studies hebben aangetoond dat uitbreiding met deze activiteit niet leidt tot onacceptabele risico's. Den Hartog beschikt over een (door de brandweer akkoord bevonden) brandblussysteem waarbij ook brand aan boord van het schip bestreden kan worden. Scheepvaart verkeer dient zich te houden aan de hiervoor geldende wet- en regelgeving. Dit geldt zowel voor de tankschepen die naar onze inrichting komen, als ook voor alle overige scheepvaart.

h.

Het tanken, het draaien van een tankschip op de Lek dicht bij een dergelijke installatie zorgt o.i. voor een hoger risico. Daarnaast is ons onduidelijk hoe bestrijding van bijv. een brand op een schip in de Lek plaats vindt. Wie is hierbij aan zet? De gemeente Molenwaard/de gemeente Krimpenerwaard?/Den Hartog?/ De regio? Hoe lang zijn aanvaartijden/aanrijtijden en hoelang kan Den Hartog of het schip zorgen voor blussen? Hoever kan Den Hartog blussen bij een brandend afdrijvend schip? Wij wensen geen toevoeging van extra (risicovolle) activiteiten met gevaarlijke stoffen, zolang aan bovenstaande niet is voldaan.

Reactie OZHZ:

Op de inrichting dienen preventieve en repressieve maatregelen aanwezig te zijn waarmee brand bestreden kan worden. Daarnaast kunnen de hulpdiensten de benodigde hulpcapaciteit leveren. De VRZHZ beschikt over een blusboot ten behoeve van bestrijding van incidenten op het water. Deze blusboot is gestationeerd in Dordrecht.

Deze boot is niet primair bedoeld om incidenten op de inrichting te bestrijden, maar kan wel bijdrage leveren als back-up c.q. aanvulling in watervoorziening. De blusboot heeft zeker een half uur tot een uur vaartijd.

Voor wat betreft de opkomsttijd van de brandweer wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 1a.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v., zie onder g.

2. Geluid en trillingen

(2.1)

Wij blijven uiterst verbaasd over de gang van zaken met dit akoestisch onderzoek. Onze woning is uitgebreid onderzocht echter ons is niet meegedeeld dat dit is gebeurd. Wij zijn ook nog niet overtuigd van het feit dat dit allemaal zomaar mag, in dit onderzoek worden oplossingen genoemd die niet met ons gedeeld worden, hoe kunnen wij hier iets van vinden als wij niet van het onderzoek weten?

Reactie OZHZ:

Het is gebruikelijk dat de geluidbelasting als gevolg van een inrichting wordt berekend. Bij het uitvoeren van een dergelijke berekening worden omwonenden doorgaans niet betrokken. Het ingediende akoestisch onderzoek wordt door geluidspecialisten van het bevoegd gezag beoordeeld. Vervolgens wordt een ontwerp opgesteld van het besluit. Een kennisgeving daarvan wordt gepubliceerd en het ontwerp wordt samen met de aanvraag ter inzage gelegd. Een ieder kan binnen de daartoe gestelde termijn zijn zienswijze op de ontwerpbeschikking kenbaar maken. Daarbij kan ook worden ingegaan op het akoestisch rapport dat hoort bij de aanvraag en de daarin genoemde oplossingen.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

(2.2)

In dit onderzoek wordt een geluidsscherm als geluidbeperkende maatregelen genoemd, in ditzelfde rapport wordt dit afgewimpeld omdat dit ons uitzicht belemmert. Het is zeer wel mogelijk om met ons in gesprek te gaan over geluidsschermen. Betreffende het uitzicht dienen wij natuurlijk wel passend te worden gecompenseerd. Daarnaast lijkt het ons zinvol te onderzoeken of andere geluidbeperkende maatregelen mogelijk zijn.

Reactie OZHZ:

De meest bepalende bron in de nachtperiode is het gebouw waarin de vrachtwagens gevuld worden. Dit gebouw (deze geluidbron) is 3 meter hoog. Om dit gebouw af te schermen, is een scherm nodig van minimaal 4 meter hoog. Omdat de toegangsweg ook de geluidweg is van het gebouw naar de woning V 31, is er over een grote lengte een scherm van circa 20 meter in totaal nodig. De kosten van een dergelijk scherm staan niet in verhouding tot de geluidreductie. De kosten per m² zullen ongeveer 500 euro bedragen. De totale investering zou dan circa 40.000 euro worden. Dit scherm geeft geen reductie van het geluid van de langs de woning rijdende vrachtwagens. De geluidniveaus die bij de woning Voorstraat 31 optreden passen binnen de grenswaarden uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Het treffen van andere geluidbeperkende maatregelen (dan zijn genoemd in het akoestisch rapport) is niet noodzakelijk om aan de vergunbare waarden te voldoen.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

(2.3)

Het vele zware en gevaarlijke verkeer passeert op 10 cm van onze woning. Onze woning (een woning uit de jaren 30) is niet geschikt om de trilling/geluidshinder van de inmiddels vele zware vrachtwagens aan te kunnen. Ook andere Voorstraatbewoners klagen over de enorme hoeveelheid zwaar verkeer wat hun (veelal oudere woningen) niet aankan.

In de Wabo vergunning wordt aangegeven dat gezien de afstand tot woningen in combinatie met de aangevraagde activiteiten het niet aannemelijk is dat er sprake van trillingshinder zal zijn. De extra vrachtbewegingen zullen echter o.i. wel degelijk zorgen voor extra trillingen.

Reactie OZHZ:

Verkeer van een naar de inrichting passeert de woning met lage snelheid over een glad geasfalteerde weg. Het is niet aannemelijk dat het verkeer van en naar Den Hartog trillingen op #31 veroorzaakt. Op de Voorstraat (een stevig dijklichaam) en op de toegangsweg naar Den Hartog mag weliswaar 30 km/h worden gereden, maar vanwege de scherpe bocht zal de snelheid van een vrachtwagen die van of naar Den Hartog rijdt veel lager zijn. Het is door deze omstandigheden (asfalt, stevig dijklichaam en lage snelheid) niet aannemelijk dat ondukbare trillingshinder wordt veroorzaakt door dit wegverkeer.

Voor wat betreft de indirecte hinder wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze aanhef 1.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

(2.4)

De rapportage geluidbelasting geeft een geluidbelasting van de inrichting van Den Hartog weer. Echter de geluidbelasting op onze woning dient o.i. te worden opgeteld samen met andere geluidbelastingen in onze woonomgeving. Pas dan volgt een realistisch beeld over de geluidsbelasting op onze woning en de leefbaarheid/woonbaarheid. Tevens hadden o.i. metingen gedaan moeten worden in onze woning.

Reactie OZHZ:

Bij de beoordeling of een vergunning kan worden verleend wordt het geluid vanuit de inrichting niet gecumuleerd met andere geluidbronnen. Enkel het geluid veroorzaakt door de inrichting is relevant. De beoordeling vindt plaats aan de hand van de Handleiding meten en rekenen industrielawaai. De berekende waarden voldoen aan de grenswaarden genoemd in hoofdstuk 4 van de Handleiding industrielawaai en vergunningverlening.

Cumulatie van geluid is een aspect dat bij ruimtelijke orderingsprocedures wordt beoordeeld.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

(2.5) Overige geluidsbelasting

a.

Het Posthuijs; Er zijn bij ons (en ook anderen in de omgeving) grote klachten i.v.m. overlast vanuit deze inrichting/ overlast van het terras/ en overlast van vertrekkende bezoekers. De Milieudienst hebben wij vorig jaar 12x gebeld er is slechts 1x iemand komen meten (met als resultaat, een boete van EUR 3.700,00 voor het Posthuijs).

Door ons is bij burgemeester en Milieudienst gemeld dat onze dochter van 12 jaar 's nachts wakker wordt van de geluidsoverlast rondom onze woning en soms last heeft van hoofdpijn of misselijkheid i.v.m. oververmoeidheid na de vele nachtelijke feestjes in Het Posthuijs. Deze situatie lijkt onbeheersbaar en duurt al 3 jaar.

Reactie OZHZ:

Wat hier verder ook van zij, deze procedure heeft enkel betrekking op Den Hartog b.v. Zaken die geen betrekking hebben op Den Hartog b.v. kunnen niet in deze procedure worden behandeld.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

b.

Twee wegen en een parkeerplaats: Voorstraat, Toerit Haven en een parkeerterrein achter onze woning, met geluidsoverlast (vaak ook vanwege komende en vertrekkende bezoekers van Het Posthuijs).

De steeds hogere verkeersdruk/het toenemende vrachtverkeer/de steeds toenemende geluidbelasting zorgen ervoor dat onze woning dichtbij de saneringsgrens komt te staan. Dit heeft voor ons naast gevolgen voor onze leefomgeving/geluidsoverlast en trillingenoverlast ook financiële gevolgen (ons huis wordt onverkoopbaar).

Bij de meting van geluid is uitgegaan van het bedrijf/de inrichting. Nooit is uitgegaan van onze woonsituatie. Meer geluidsoverlast gedurende diverse uren op de dag is wat ons betreft niet wenselijk, volgens uitleg van dhr. ██████████ ██████████ wordt in de nieuwe vergunning 3x per week 5 uur lang extra overlast ivm beladen van tankschepen vergund en naar nu blijkt ook extra verkeersbewegingen. Op welk moment van de dag is er rondom onze woning geen geluid meer vergund?

Reactie OZHZ:

De aangevraagde uitbreiding is beoordeeld conform de wettelijke regels en normen en in dat kader is rekening gehouden met de belangen van de omgeving.

Hoewel sprake is van een bepaalde toename van de geluidbelasting, is deze gelet op de grenswaarde, vergunbaar. Voor wat betreft het parkeren en de geluid/trillingsoverlast wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 2.5.a

Voor wat betreft de geluidbelasting vanwege het bedrijf is in de voorschriften van hoofdstuk 2 van de beschikking opgenomen wat de geluidbelasting mag zijn gedurende de dag-, avond- en nachtperiode.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog op de zienswijzen onder "Geluid en trillingen" en "Overige geluidbelasting":

Ook in dit gedeelte van de zienswijze betreft het met name argumenten die geen verband hebben met de ontwerpbeschikking.

De verkeersbeweging langs de woning en op de Voorstraat vinden plaats op de openbare weg en zijn niet toe te wijzen aan de inrichting. Weliswaar maken onze vrachtwagens onderdeel uit van het verkeer, maar procentueel is dit slechtst een klein gedeelte van het aantal (vracht)wagens dat dagelijks langs de woning van de familie ██████████ rijdt. Gezien de ligging van de woning t.o.v. de Voorstraat en de inrit Haven zijn trillingen als gevolg van het verkeer op de openbare weg aannemelijk, maar deze zijn niet toe te wijzen aan de activiteiten binnen onze inrichting.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de geldende normen. Het betreft hier inderdaad uitsluitend de geluidbelasting ten gevolge van onze bedrijfsactiviteiten. De familie ██████████ stelt overlast te ondervinden, maar dit valt buiten de invloedssfeer van onze inrichting. In het akoestisch rapport is rekening gehouden met alle activiteiten binnen onze inrichting. De geluidbelasting op de gevel van de betreffende woning valt binnen de landelijk vastgestelde normen.

3. Veiligheid

a.

Op de kruising Voorstraat/Haven vonden sinds de herinrichting Voorstraat, vele verkeersincidenten plaats waarbij onze woning meerdere malen werd geraakt. De onoverzichtelijke situatie op dit kruispunt waarbij het vele zware (gevaarlijke stoffen) vrachtverkeer zich mengt met diverse groepen weggebruikers, vraagt om een goede scheiding van wegen, dit is niet het geval, bij de inrit Haven en bij onze woning is geen trottoir aangelegd. De doorstroming van het verkeer dient te worden verbeterd.

Reactie OZHZ:

De zienswijze betreft een zaak die geen betrekking heeft op Den Hartog.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

b.

De toerit Haven wordt ondanks haar smalle gebruikt door diverse groepen weggebruikers, waaronder fietsende/spelende schoolkinderen, buurtbewoners, recreatieve bezoekers (pontje af en toe, hondenuitlaters, wandelaars enz.) Al deze groepen wurmen zich door deze toerit met daarbij ook nog de inmiddels vele vrachtwagens van Den Hartog en fa. Boer, terwijl hier diverse malen ook nog (vracht)auto's staan geparkeerd/staan te laden en te lossen. Op dit punt is ook sprake van geen goede doorstroming.

Reactie OZHZ:

Doorstroming is geen aspect dat betrekking heeft op de vergunning van Den Hartog b.v.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

c.

Wij constateren dat vluchtwegen veelal zijn afgesloten /geblokkeerd. Hoe moeten hulpdiensten hier dan langs? Sirenes hebben geen effect als het verkeer totaal vast staat en niet meer kan uitwijken vanwege de smalle wegen.

Reactie OZHZ:

De VRZHZ is bekend met de situatie ter plaatse. Zie ook de beantwoording onder zienswijze 1a.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

d.

Rondom de inrichting is slechts 1 weg beschikbaar (uitrit Haven/Voorstraat). Overige bruikbare aanvalswegen/vluchtwegen zijn er niet. Een oplossing zou te vinden zijn in het aanleggen van een weg van Autofood richting Gelkenes (over de zomerdijk) zoals eerder genoemd.

Reactie OZHZ:

Het ontsluiten van de inrichting via een andere weg is niet aangevraagd en daarom niet bij het verantwoorden van de risico's die optreden vanwege de werking van de inrichting betrokken.

De VRZHZ is van mening dat de bereikbaarheid van de inrichting voor de hulpdiensten goed is. Met de inzet van de benodigde preventieve en repressieve middelen zijn de gevolgen van een brand binnen de inrichting voor de omgeving beperkt.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.:

De mogelijkheden voor ontsluiting door de Nespolder zullen in overleg met de gemeente nader worden onderzocht.

e.

Het is ons onduidelijk op welke manier wij en de buurtbewoners worden geacht te vluchten in geval van calamiteiten. Graag ontvangen wij een toelichting over wat te doen in geval van calamiteiten, hoe worden wij gewaarschuwd? Wat zijn onze (mogelijke) vluchtwegen en is dit realistisch? In de 15 jaar dat wij hier wonen heeft nog nooit iemand ons hierover geïnformeerd terwijl de inrichting alleen maar groter en groter wordt.

Reactie OZHZ:

In geval van een calamiteit wordt de omgeving op de hoogte gesteld middels sirenes en berichtgeving. Dit is niet anders dan de gebruikelijke handeling in geval van calamiteiten. Maatregelen die moeten worden getroffen bij een calamiteit hangen af van de aard van die calamiteit. Via berichtgeving zal in bepaalde gevallen worden geadviseerd binnenshuis te schuilen, met afgeschakelde ventilatie. Wij adviseren om in gesprek gaan met het bedrijf en over de wijze van informeren, afspraken te maken indien er specifieke behoefte naar is.

In de beschikking is het aspect zelfredzaamheid nader toegelicht. Door de VRZHZ is beoordeeld en geconcludeerd dat de zelfredzaamheid als voldoende bestempeld kan worden.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v. op de zienswijze onder a t/m d en e:

Deze punten betreffen een algemeen probleem, de verkeerssituatie op de Voorstraat, en hebben geen betrekking op de door ons ingediende aanvraag.

f.

Bij een brand/calamiteit is het te verwachten dat gevaarlijke stoffen vrijkomen met risico's voor de gezondheid. Uitbreiding van Den Hartog zorgt voor grotere risico's voor gezondheid.

Het geringe aantal aanvalswegen de smalle inrit van de Haven en het feit dat de wegen heel vaak geblokkeerd zijn, is een groot zorgpunt. Een extra uitbreiding maakt de situatie nog onveiliger dan nu al het geval is.

Reactie OZHZ:

Bij een brand zal de warmte inhoud van de rookgassen meestal zo groot zijn dat deze (met de daarin aanwezige toxische verbrandingsproducten) nagenoeg verticaal tot grote hoogte zullen stijgen. Dit is dan ook de reden waarom bij risico berekeningen van branden in de openlucht er gesteld wordt dat in de omgeving geen slachtoffers vallen als gevolg van de verspreiding van toxische verbrandingsproducten.

Voor wat betreft de opmerking over de aanvalswegen verwijzen naar het antwoord op zienswijze 3d. De VRZHZ heeft bij haar advisering de situatie ter plaatse betrokken.

Voor wat betreft de opmerking over de uitbreiding:

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour PR 10⁻⁶ buiten de inrichtingsgrens ligt en aan de Lek zijde een toename laat zien ten opzichte van de vergunde situatie. De toename is beperkt en de contour ligt niet over (beperkt) kwetsbare bestemmingen. Er wordt daarmee voldaan aan de grenswaarde en aan de richtwaarde voor het PR zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. De scenario's met het grootste veiligheidsrisico hebben betrekking op twee verticale cilindrische tanks voor de opslag van brandbare vloeistoffen PGS 29 klasse 1 (ethanol in tank 9 en benzine in tank 10). De nu aangevraagde veranderingen hebben geen invloed op deze contour, maar op een tweede contour die wordt veroorzaakt door andere activiteiten.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v. op de zienswijze onder e en f:

Zoals reeds eerder gesteld hebben risicostudies uitgewezen dat de risico's conform de daarvoor geldende normen acceptabel zijn. Uiteraard zijn wij bereid om met de aanwonenden afspraken te maken over de wijze van alarmering.

g.

Wij wensen een veilige woonomgeving, zonder bang te hoeven zijn voor een vrachtwagen tegen onze woning, een auto die uit de bocht vliegt en op enkele cm onze woning mist enz. toevoeging van extra vrachtverkeer met gevaarlijke stoffen maakt o.i. de woonomgeving onveiliger en zorgt voor gezondheidsrisico's in geval van calamiteiten.

Reactie OZHZ:

De zorg omtrent de veilige woonomgeving is logisch maar valt buiten de kaders van deze procedure. Zie met betrekking tot de opmerking over vervoer gevaarlijke stoffen over de weg de beantwoording onder zienswijze aanhef 1.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

4. Tonnages

Als gevolg van de uitbreiding van de doorzet van product van 135.000 m³ naar 163.500 m³ zal de afvoer van product per as ook toenemen. Het is nog onduidelijk wat dit betekent voor het aantal vrachtwagenbewegingen. Gezien wat al eerder door ons is aangevoerd, is uitbreiding van vrachtverkeer niet wenselijk omdat dit:

- nog meer risico's met zich meebrengt voor zowel de uitrit Haven/Voorstraat, als de Voorstraat;
- haaks staat op de wensen van de 97 briefschrijvers aan de Voorstraat;
- de kruising Voorstraat/Haven niet geschikt is voor nog meer zwaar en gevaarlijk verkeer;
- onze woning/ons kantoor niet geschikt om zoveel zwaar vrachtverkeer aan te kunnen;
- de uitbreiding van de vrachtwagenbewegingen op gespannen voet staat met het besluit van de gemeente dat uitbreiding van bedrijven aan de Lekdijk aan banden wordt gelegd.

Reactie OZHZ:

De maximale doorzet groeit van 135.000 naar 163.500 m³, waarvan afvoer per tankwagen: 153.000 m³ (66.900 m³ benzine en 600 m³ ethanol, rest 60% is diesel en Fame (toeslagstof). De opslagcapaciteit blijft gelijk met de vergunde situatie (22.750 m³). Uit tabel 2 van het QRA rapport blijkt dat er 2230 tankwagens afvoer benzine en 15 tankwagens afvoer ethanol (Zie QRA, tabel 2) zijn en aanvoer 95 tankwagens ethanol.

De zienswijze heeft voor een deel betrekking op risico's vanwege de inrichting en voor een andere deel op risico's vanwege transport. Dit laatste valt buiten de beoordeling van de aanvraag. Zie ook de beantwoording op zienswijze aanhef 1 "beheersbaarheid" van mevrouw ██████████.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.:

Over de aangevraagde tonnages is geen onduidelijkheid geweest. Deze staan vermeld bij de aanvraag horende bijlage "aanvullende gegevens". Zowel in de uitgevoerde risico studies, als ook in het akoestisch rapport is rekening gehouden met deze extra doorzet en de daarbij behorende handelingen. Voor het product dat per as afgevoerd wordt vinden inderdaad extra vrachtwagen transporten plaats. Een verhoging van 18 wagens in de vigerende vergunning, naar 20 wagens in de nu voorliggende vergunning.

5. Groepsrisico:

- a. Bij het bepalen van het groepsrisico is niet meegenomen dat de dijk binnen de gele cirkel wordt gebruikt voor diverse recreatieve doeleinden, vissers, wandelaars, sleetje rijden bij sneeuwval, de gemeente heeft dit gebied aangewezen als hondenuitlaatplaats enz.

Reactie OZHZ:

Dit zijn geen functies en populaties, die in het bestemmingsplan zijn vastgelegd en meegenomen moeten worden, bovendien is de aanwezigheidsduur te beperkt om invloed te hebben op het groepsrisico.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

- b. Er is tevens geen rekening gehouden met het aanleggen van een veerpont aan de Lek (het pontje af en toe), waardoor er meerdere recreatieve bezoekers het Haventerrein bezoeken.

Reactie OZHZ:

Ook hiervoor geldt dat deze personen geringe tijd aanwezig zijn (het zijn in dit geval passanten, deze worden niet beschouwd bij risico berekeningen) en geen invloed hebben op het groepsrisico.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

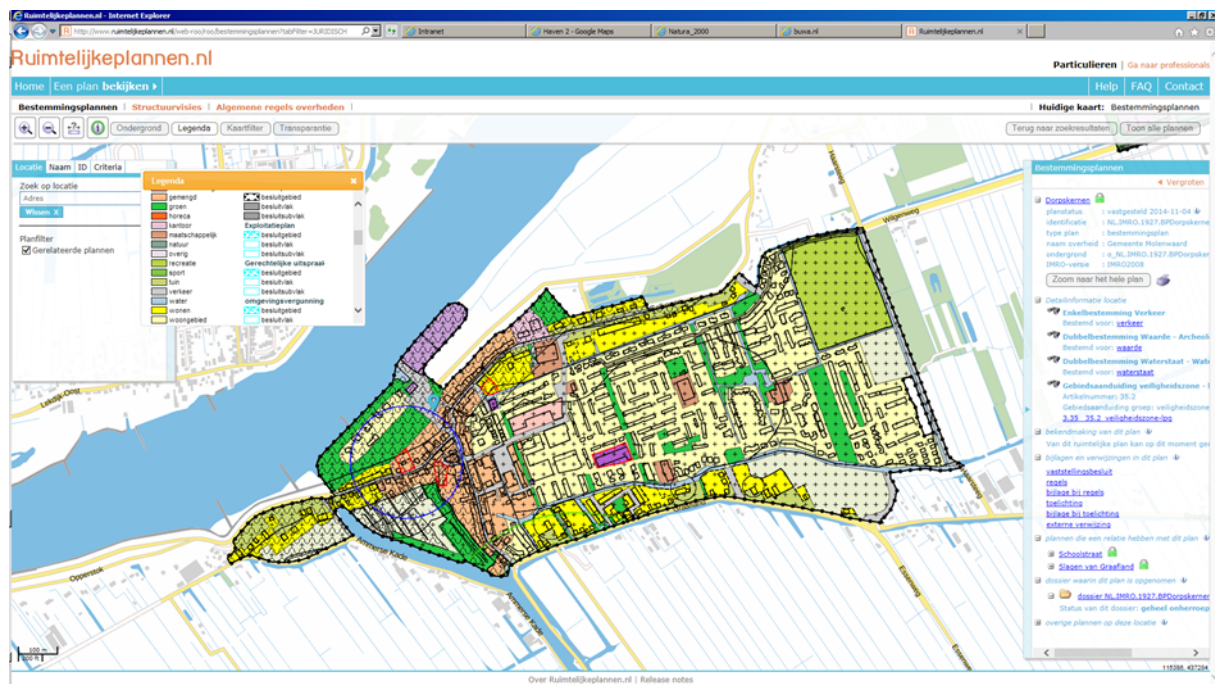
c. Er is tevens geen rekening gehouden met evenementen binnen de cirkels van Den Hartog.

Reactie OZHZ:

Er zijn geen evenement terreinen binnen het invloedsgebied bekend via het bestemmingsplan. In het Bestemmingsplan zijn wel recreatiegebieden aangegeven (lichtgroen). Deze vallen echter buiten het invloedsgebied voor het groepsrisico en zijn tevens qua aanwezigheidsduur niet relevant voor het groepsrisico.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Figuur 1: kaart bestemmingsplan



d. Daarnaast is aan de Voorstraat 33 een winkelpand gevestigd, en is een winkelpand verderop in de straat gevestigd. Het Posthuijs is gevestigd aan de Voorstraat recht tegenover de uitrit van de inrichting (waar volgens de website 220 personen) aanwezig kunnen zijn. Geen rekening is gehouden met bezoekers van het terras van Het Posthuijs. De parkeerplaats achter onze woning wordt door bezoekers van Het Posthuijs, campers en buurtbewoners gebruikt.

Reactie OZHZ:

De winkel gelegen aan de Voorstraat 33 is via Populatieservice als woning ingeschaald. De winkel is gelegen buiten de risicocontour $PR 10^{-6}$ en het invloedsgebied, het gebied dat relevant is voor het berekenen van het groepsrisico. Dat sprake is van een winkel in plaats van een woning is om deze reden niet relevant. Overigens geldt een woning (niet zijnde een woning als bedoeld in art. 1 onderdeel b, onder a) als kwetsbaar object en een winkel (van dergelijke aard en omvang) als beperkt kwetsbaar, hetgeen hooguit zou impliceren dat te strang zou zijn getoetst. Wat dus niet aan de orde is omdat de winkel buiten het invloedsgebied ligt.

Het Posthuijs is een eetcafé. Omdat er geen sprake is van een gebouw waar de grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn (volgens artikel 1, lid 1, onderdeel 1 onder c), is dit als beperkt kwetsbaar object te duiden. Ook deze locatie is als woning ingevoerd in het berekeningsmodel, maar ook hier geldt dat het object is gelegen buiten het invloedsgebied (mosgroene lijn $PR 10^{-30}$ ofwel 1% letaal in QRA figuur 5) en daarom niet relevant voor het bepalen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

e. Zoals al aangegeven zijn er volgens ons heel weinig vluchtwegen.

Reactie ozhz:

De VRZHZ heeft een inschatting gemaakt van de restrisiko en gelet op het advies wordt de aangevraagde situatie vergunbaar geacht.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

f. Waar moeten buurtbewoners/bezoekers Posthuijs naartoe, wanneer het druk is in het café. Er zal een grote chaos ontstaan bij het proberen de rampplek te ontkomen. Roekeloos rijgedrag kan dan zorgen voor extra ongelukken.

Reactie OZHZ:

Gestelde met betrekking tot ongevallen in het verkeer kan, wat daar verder ook aan zij, niet bij het beoordelen van de aanvraag worden betrokken omdat veiligheidseffecten vanwege het verkeer niet bij de inrichting kunnen worden betrokken.

Met betrekking tot incidenten bij Den Hartog verwijzen wij naar de beantwoording op zienswijze 3e.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.:

Het groepsrisico is op de juiste wijze beoordeeld. Het Posthuijs ligt buiten het invloedsgebied en hoeft daarom niet in de beoordeling te worden meegenomen. De overige genoemde personen (wandelaars, vissers, e.d.) worden in deze berekeningen nooit meegenomen. Er wordt uitsluitend gerekend met het aantal personen dat zich in een woning, (bedrijfs)pand of school e.d. bevindt. Bij evenementen wordt, na zorgvuldige afweging, door het bevoegd gezag hiervoor vergunning verleend. Dit is geen standaard situatie.

Conclusie: Er wordt geconcludeerd dat de huidige situatie al onbeheersbaar en onveilig is. Risicostudies en de getroffen repressie voorzieningen tonen echter aan dat dit onwaar is. Ook met de aangevraagde uitbreiding blijft de inrichting beheersbaar en veilig. De toegestane geluidbelasting op de woning Voorstraat 33 is in de nieuwe vergunning lager dan in de vigerende vergunning.

Zienswijze Burgemeester en wethouders van de gemeente Molenwaard, pro forma zienswijze d.d. 22 februari 2017, motivering d.d. 7 maart 2017

1. Zienswijze betreffende het akoestisch rapport

Het akoestisch rapport bevat (deels) niet de benodigde of juiste informatie of is niet consistent. Daardoor kan niet worden beoordeeld of de resultaten uit dit onderzoek juist zijn. En ook kan daardoor niet worden beoordeeld of de geluidsvoorschriften uit de ontwerpbeschikking juist zijn.

Reactie OZHZ:

Zie de beantwoording van onderstaande zienswijzen.

a. In tabel 3.1 is aangegeven dat het 'Lossen tankschip (elektro pomp op schip)' (bron 001) een bedrijfsduur van 7 uur in de dagperiode heeft. In de alinea Lossen van schepen in paragraaf 3.2 is aangegeven dat het schip tussen 06.00 en 20.00 uur kan worden gelost. Dus er is ook een mogelijkheid om in de avond- en nachtperiode te lossen.

In de ontwerpbeschikking is hierop reeds geanticipeerd: Wij gaan er vanuit dat bedoeld is om aan te vragen het lossen vanaf 7.00 uur. Het lossen van schepen mag daarom niet voor 07.00 uur plaatsvinden.

Hiertoe is een voorschrift in deze vergunning opgenomen. Duidelijkheid in deze is echter nodig.

Reactie OZHZ:

Omdat uit het rekenmodel bij het akoestisch rapport gebleken is dat in tegenstelling tot de tekst in paragraaf 3.2 van het akoestisch rapport schepen gelost worden vanaf 07.00 uur, niet vanaf 06.00 uur, zijn wij er vanuit gegaan dat bedoeld was om aan te vragen het lossen vanaf 7.00 uur. Wij hebben daarom in de vergunning opgenomen dat het lossen van schepen niet mag plaatsvinden vóór 07.00 uur. Met het bedrijf is hierover op 21 april 2017 besproken dat hetgeen in de ontwerpbeschikking is opgenomen gehandhaafd blijft, oftewel het lossen van schepen in de representatieve bedrijfssituatie mag niet tussen 19.00 en 07.00 uur plaatsvinden.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.:

Voor wat betreft dit punt heeft LbpSight inderdaad een vergissing gemaakt bij de invulling van de invoer-tabellen. Het lossen van schepen blijft, net als in de huidige vergunning, plaats vinden in de periode 6.00 tot 20.00 uur. Het akoestisch rapport is hierop aangepast.

Naar aanleiding van het overleg van 21 april 2017, is de zienswijze met betrekking tot de lostijden van schepen komen te vervallen, zie hierboven de reactie van OZHZ.

- b. In tabel 3.1 en 3.2 is een bedrijfsduur van de 'Aggregaat op het schip' (bron 002) weergegeven. Deze bedrijfsduur is gelijkwaardig aan het lossen of laden van het schip. In paragraaf 3.2 is aangegeven dat bijvoorbeeld het lossen in totaal 9 uur duurt, maar dat de losinstallatie effectief 7 uur in bedrijf is. Is het aggregaat alleen benodigd voor de losinstallatie, of staat hij de gehele laad- of lostijd aan?

Reactie OZHZ:

Wij sluiten ons aan bij onderstaande reactie van Den Hartog.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.

Het aggregaat van het schip draait inderdaad alleen volle kracht tijdens het lossen. De geluidproductie bij het draaien t.b.v. de eigen stroomvoorziening is niet relevant voor de totale geluidsemissie van de inrichting. Ter verduidelijking is deze tekst opgenomen in het aangepast rapport d.d. 10 maart 2017.

- c. In tabel 3.1 en 3.2 is een bedrijfsduur van 'Pompen t.b.v. laden van tankwagens' (bron 004) van 12 X 20 minuten in de dagperiode weergegeven. In paragraaf 3.2 in alinea Laden van tankwagens is echter 14 x 20 minuten aangegeven.

Reactie OZHZ:

De opmerking van de gemeente is terecht. Den Hartog heeft ter verduidelijking het akoestisch rapport hierop aangepast. De wijziging heeft akoestisch nauwelijks effect. In de dagperiode is er een toename van 0,6 dB op de Gorzen 11 rivierzijde. Dit past binnen de waarde van het vergunningvoorschrift 2.1.1.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.:

De bedrijfsduur van pompen t.b.v. laden tankwagens is in zowel tabel 3.1 als 3.2 aangepast.

- d. In tabel 3.1, 3.2 en 3.3 is een bedrijfsduur van 'Aankomende rijdende vrachtwagens' (bron VRW_01) en 'Vertrekkende rijdende vrachtwagens' (bron VRW_02) weergegeven. Deze lijken niet in overeenstemming met het vermeldde in de alinea's Laden van tankwagens en Rijden van tankwagens. Uit paragraaf 3.2 is af te leiden dat er in totaal 21 tankwagens komen en gaan. In de tabellen komen er 24 tankwagens en vertrekken er 20. Normaal gesproken is het aantal vertrekkende tankwagens gelijk aan het aantal aankomende tankwagens.

Reactie OZHZ:

Wij sluiten ons aan bij de reactie van Den Hartog.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot een aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.:

Het aantal aankomende tankwagens is hoger omdat er rekening mee is gehouden dat enkele wagens of in de dag-, of in de avondperiode terug komen. Dit is in het aangepast rapport tekstueel verduidelijkt.

- e. In tabel 3.3 is een bedrijfsduur van 'Testen dieselmotoren (bluswater)' (bron 021) van 2 x 25 minuten in de dagperiode weergegeven. In paragraaf 3.2 in alinea Testen dieselpompen en jetpompsprinklerinstallatie is echter 2 x 15 minuten aangegeven.

Reactie OZHZ:

In het nieuwe rapport is ter verduidelijking gerekend met 2x15 min. Dit betekent dat deze bron iets minder bijdraagt op de woningen.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.:

In tabel 3.3 is de tijdsduur voor het testen van de diesel motoren teruggebracht van 2x25 naar 2x 15 minuten, conform de omschrijving in 3.2.

- f. In tabel 3.3 zijn de effectieve bedrijfstijden voor respectievelijk het lossen en laden van 2 schepen weergegeven. In de representatieve bedrijfssituatie duurt het lossen en het laden van 1 schip respectievelijk 7 en 5 uur. Waarom is het in de incidentele situatie dan nu respectievelijk 21 en 19 uur, waar je 2 x 7 uur en 2 x 5 uur zou verwachten.

Reactie OZHZ:

De reactie van Den Hartog is juist. Bijvoorbeeld het laden: schip 1 in de dagperiode, schip 2 in de nachtperiode of schip 1 in de nachtperiode, schip 2 in de avondperiode. Omdat alle varianten voor kunnen komen is terecht een worst-case situatie berekend.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.

Ook hier wordt uitgegaan van de worst-case situatie. De genoemde tijdsduren in de verschillende perioden zouden kunnen optreden tijdens het laden (of lossen) van 2 schepen op 1 dag. Het is niet mogelijk hiervoor een vast tijdsbestek te kiezen. Om een zo eerlijk mogelijk beeld te geven is daarom uitgegaan van de maximale tijdsduur die per periode op zou kunnen treden.

- g. In de tabellen 5.1 tot en met 5.6 is niet de afrondingsregel conform artikel 1.3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 in acht genomen, terwijl in de beoordeling (6.3) hier wel naar wordt gerefereerd.

Reactie OZHZ:

Het RMV2012 is niet van toepassing. De afrondingsregels staan in de HMRI. Er moet afgerond worden volgens de NEN 1047. In 6.3 zien wij hier geen verwijzing naar. Wel constateren we dat er inderdaad niet altijd conform de NEN1047 is afgerond. Door de OZHZ zijn de RBS 1 en 2 samengevoegd. Hier is wel conform de NEN 1047 afgerond.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.:

In het verbeterde rapport wordt niet langer verwezen naar de in de zienswijze genoemde afronding. Het door LbpSight aangepaste rapport is als bijlage toegevoegd aan dit schrijven. De doorgevoerde verbeteringen leiden niet tot wezenlijk andere uitkomsten.

2. Zienswijze betreffende de QRA

Een aantal punten, welke volgens Handleiding Risicoberekeningen Bevi in een QRA beschreven moet worden, is niet opgenomen in de rapportage. Een deel van de ontbrekende informatie heeft directe gevolgen voor de berekende risico's (met name de punten in A en B genoemd in onderstaande informatie). Vanwege het ontbreken van deze informatie kan niet worden beoordeeld of de resultaten/conclusies uit deze QRA juist zijn.

Reactie OZHZ:

Een aantal punten zijn summier of onvolledig beschreven in de QRA. Daardoor ontstaat voor een derde lezer het beeld, dat de risico's onvolledig in kaart zijn gebracht. OZHZ Expertise en Advies heeft de QRA (rapport en rekenfile) beoordeeld en gezien de beperkte risico's in combinatie met de juiste onderbouwing is deze informatie als voldoende beoordeeld.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

De volgende punten dienen aangevuld te worden:

A. Algemene beschrijving van de inrichting

- Lay-out van het bedrijfsterrein;
- Procesflow diagram (PFD);
- Grenzen waarbuiten verhoogd gevaar aanwezig is;
- Beschrijving van de relevante fysische en chemische gegevens van de aanwezig gevaarlijke stoffen;
- Volgens de vergunning toegestane hoeveelheden (gevaarlijke)stof;
- Onderverdeling van de installatie in secties en/of insluitsystemen;
- Beschrijving van de werking van de insluitsystemen.

Reactie OZHZ:

Het gaat hier om eenvoudige processen: verlading en opslag van brandbare (ontvlambare) stoffen, zoals benzine, (dieselolie: niet relevant voor QRA) en ethanol. In de bijlagen van de aanvraag zijn tekeningen van de layout van het bedrijfsterrein opgenomen. De onder A vermelde gegevens zijn niet alle in het QRA rapport te vinden, maar zijn voor de inhoudelijke beoordeling niet relevant. Relevante onderwerpen, zoals Insluitsystemen, maximale doorzet en opslagcapaciteit, noodzakelijk voor de beoordeling, zijn wel vermeld. OZHZ Expertise en Advies heeft de QRA beoordeeld en gezien de beperkte risico's in combinatie met de juiste onderbouwing is deze informatie als voldoende beoordeeld.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.:

- bullit 1:

De lay-out van het terrein is weliswaar niet als bijlage aan de QRA toegevoegd, maar maakt wel degelijk deel uit van de vergunningaanvraag.

- bullit 2:

Een PFD hoeft alleen te worden toegevoegd wanneer er meerdere installaties, secties en reactoren zijn. Het proces is echter eenvoudig en overzichtelijk. De situatiebeschrijving in 4.1 voldoet.

- bullit 3:

Het aangeven van grenzen waarbuiten verhoogd gevaar aanwezig is, is alleen van belang wanneer er sprake is van reactoren (batch/continue). Deze activiteiten vinden niet plaats.

- bullit 4:

Relevante fysische en chemische gegevens: In 3.2.4 is omschreven welke modelstoffen voor de berekeningen zijn gekozen. Het toevoegen van MSDS-en is geen verplichting om te komen tot een juiste QRA.

- bullit 5:

De toegestane hoeveelheden gevaarlijke stof waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd zijn opgenomen in de tabellen 1 en 2.

- bullit 6:

Onderverdeling van de installaties in secties en/of inluitsystemen is alleen van belang bij complexe installaties. Omdat dit hier niet aan de orde is, is gekozen voor de verdeling als omschreven in hoofdstuk 4.

- Bullit 7:

Feitelijk is er maar één inluitsysteem/inbloksysteem dat gemodelleerd mag worden: ingrijpen door een operator door de noodknop te activeren. Het is niet gewoon om de exacte werking van de noodknop te beschrijven. Dat is een ontwerpvrage.

B. Beschrijving omgeving

- Beschrijving van de bevolkingsdichtheid rond de inrichting (1);
- Mogelijke gevaren van buiten de inrichting, die op de inrichting effect kunnen hebben;
- Beschrijving van de van belang zijnde ontstekingsbronnen;
- Gebruikte ruwheidslengte en meteorostation.

Reactie OZHZ:

Beschrijving van deze punten is summier, maar inhoudelijk staat dat onze beoordeling niet in de weg.

Betreft bullit 1. De beschrijving van de ingevoerde bevolkingsdichtheid is inderdaad summier. De in figuur 4 van de QRA weergegeven typen populatie is volledig en geeft een duidelijk beeld van de verschillende functies. Gegevens uit de wettelijke tool Populatieservice zijn gebruikt. Aan deze gegevens uit de Populatieservice heeft Umeo nog een kantoorgebouw aan de Voorstraat 67 (wit in de figuur) toegevoegd. Hiermee voldoen ze aan de te stellen eisen.

Betreffende bullit 2: De volgende gevaren kunnen effect hebben op de inrichting:

- 1. langsvarende schepen tijdens het lossen en laden van schepen aan de steiger. Het scenario aanvaring van schepen is in de QRA onder 5.1 en in het rekenmodel meegenomen.*
- 2. daarnaast is het risico op overstroming van het tankpark opgenomen in de kennisgeving. In de aanvraag (document: aanvullende gegevens) en kennisgeving is kort op maatregelen, die daarvoor genomen worden, ingegaan. Deze gegevens zijn dus wel in de aanvraag en/of QRA opgenomen.*

Bullit 3. Ontstekingsbronnen zijn niet behandeld, maar schepen op de Lek kunnen wel degelijk als externe ontstekingsbron worden gezien. Deze moeten in principe worden meegenomen in het risicomodel. De invloed op het risico zal zeer gering zijn. Den Hartog heeft naar aanleiding hiervan het rapport laten aanpassen. Ter volledigheid is alsnog de ontstekingsbron schepen op de Lek opgenomen.

Bullit 4. In het risicomodel is als ruwheidslengte ingevoerd: 0.1 m. Dit is juist voor de gegeven ligging aan open water.

Conclusie: de zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de QRA.

Reactie den Hartog b.v.

- Beschrijving van de bevolkingsdichtheid rond de inrichting (1):

De bevolkingsdichtheid rond de inrichting is gebaseerd op gegevens van het BAG. Het BAG levert per object het aantal bebouwde m². De populatieservice vertaalt dit via kentallen naar bevolkingsaantallen. Op deze manier voorziet de overheid in een zo betrouwbaar mogelijke benadering van de werkelijkheid. In de omgeving van de inrichting zijn geen locaties waar nieuwe bouwplannen zijn voorzien. Nabewerking van de populatiegegevens om ontbrekende toekomstige ontwikkelingen toe te voegen, is dan ook niet nodig.

In de termen van de BEVI: Er zijn in de omgeving van de inrichting geen geprojecteerde –al dan niet (beperkt) kwetsbaar- objecten. De output uit de populatieservice is op basis van de coördinaten van de objecten in het rekenmodel opgenomen en overeenkomstig doorgerekend. In figuur 4 en figuur 5 is de ligging van objecten weergegeven en naar hun aard te onderscheiden door kleurgebruik, en geeft zo voor het uitvoeren van de QRA voldoende inzicht.

Voor de volledigheid is als bijlage een overzicht op BAG-nummer toegevoegd.

- Mogelijke gevaren van buiten de inrichting, die op de inrichting effect kunnen hebben;

Alleen langsvarende schepen vormen een mogelijk gevaar van buitenaf. Dit is verdisconteerd in de faalkansen als beschreven in 5.1.1.

- Beschrijving van de van belang zijnde ontstekingsbronnen:

Er bevinden zich geen ontstekingsbronnen binnen en buiten de inrichting. Deze hoeven dus niet beschreven te worden.

- Gebruikte ruwheidslengte en meteostation:

De ruwheidslengte staat niet vermeld in het rapport, maar voor deze situatie is als ruwheidslengte 100 mm gebruikt. Dit komt overeen met een relatief vlakke omgeving. Het weerstation is Rotterdam.

C. Beschrijving van mogelijke risico's voor de omgeving

- Kaart met berekend plaatsgebonden risico op de schaal van de omliggende bestemmingsplannen, met contouren voor de 10⁻⁵/jaar en 10⁻⁶/jaar.

Reactie OZHZ:

De kaart in het QRA rapport (figuur 1 en figuur 5) is gedetailleerder dan 1: 10000, heeft een duidelijke ondergrond en geeft voldoende duidelijk weer de PR contouren, incl. PR 10⁻⁵ en PR 10⁻⁶.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.

Als bijlage bij dit schrijven is de gevraagde plattegrond toegevoegd. Deze komt uiteraard overeen met de in het rapport gegeven situatie omschrijving en de figuren 4 en 5.

D. Scenario's van belang voor de externe veiligheid.

- Opsomming installaties, die hoofdzakelijk bijdragen aan berekende risico's voor externe veiligheid (2);
- Scenario's die hoofdzakelijk het berekend risico bepalen zijn als zodanig aangegeven (2);
- Van de bepalende scenario's is beschreven (3):
- Stof;
- Scenario-frequentie;
- Bronsterkte;

- Bronduur;
- Schadeafstanden voor weersklasse FI.5 en D5 (1% overlijdenskans bij blootstelling).

Reactie OZHZ:

Gevraagde informatie is -zij het summier – aanwezig in het QRA rapport en de aanvraag. OZHZ heeft t.a.v. vragen gemarkeerd met (2) het bedrijf gevraagd dit in de QRA op te nemen. De gevraagde aanvullende informatie is verwerkt in de aanvulling bijlage "2468493_1470743746249_QRA_opsomming-installaties_PR_en_GR". Hieruit blijkt dat het falen van de tanks no. 9 en 10 (opslag van benzine en ethanol) de risico bepalende scenario's zijn. In tabel 14 van de QRA blijkt welke stof deze bevatten en welke 1% letaliteitafstanden hierbij gelden.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.:

De bijdrage van de verschillende scenario's aan het plaatsgebonden- en groepsrisico is wel degelijk (als losse bijlage) aan de aanvraag/QRA toegevoegd. De bronsterkte is alleen daar waar dit van belang is toegevoegd.

Conclusie:

Aldus Umeo is er derhalve geen reden te twijfelen aan de kwaliteit en uitkomsten van het rapport. Herziening van het rapport zal uitsluitend leiden tot het toevoegen van extra bijlagen (overzicht BAG-nummers, MSDS-en, plattegrond met bestemmingsplan). Geen van deze, in hun ogen overbodige, aanvullingen zullen leiden tot veranderde uitkomsten.

Voetnoten:

- (1) In de QRA wordt beschreven wat de uitgangspunten zijn voor de bevolkingsdichtheid (namelijk het bestemmingsplan voor de gebruiksvlakken en de populatieservice voor de aantallen), er wordt echter geen inzicht gegeven in de gehanteerde bevolkingsaantallen.

Reactie OZHZ:

Uitgegaan is van de Populatieservice aangevuld met nadere gegevens (kantoorgebouw aan de Voorstraat 67 is handmatig toegevoegd). Uitgegaan dient te worden van aanwezige populatie. Dit is correct uitgevoerd. De toelichting is minimaal, maar de verschillende populatie functies zijn via een kaartbeeld in figuur 4 van het QRA rapport weergegeven.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

- (2) Er is geen beschouwing opgenomen in het rapport waarin aangegeven wordt wat de bijdrage van de verschillende scenario's aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is.

Reactie OZHZ:

Dit is inderdaad niet in het QRA rapport verwerkt, maar in een aparte bijlage in de aanvullende gegevens. Het document "2468493_1470743746249_QRA_opsomming_installaties_PR_en_GR" geeft de hier verlangde informatie.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

- (3) Deel van de genoemde informatie is op verschillende plaatsen in het rapport beschreven. Wat echter niet voor ieder scenario beschreven wordt in het rapport is de bronsterkte voor de scenario's.

Reactie OZHZ:

Bronsterkten en duur van scenario's zijn in het QRA rapport opgenomen in de tabellen 8 t/m 12. Hierin zijn de bronsterkten / debieten in kg/s vermeld.

Conclusie: de zienswijze m.b.t. punt 2 onder B Ontstekingsbronnen heeft geleid tot een aanvulling. Deze en de andere punten leiden niet tot wijziging van de beschikking.

3. Zienswijze betreffende de ontwerpbeschikking:

- a. In de ontwerpbeschikking zijn ten aanzien van de voorschriften voor geluid en trillingen voor de representatieve bedrijfssituatie in de dagperiode hogere waarden ($L_{A,r,Lt}$) aangehouden dan uit het akoestische rapport volgt. Hierdoor wordt er meer geluidruimte aan Den Hartog B.V. vergund dan nodig is.

Reactie OZHZ:

Dit is toegelicht in de considerans. Het komt door het samenvoegen van representatieve bedrijfssituatie 1 en 2.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking

- a. In de ontwerpbeschikking is over het aspect Trillingen het volgende vermeld: "Gezien de afstand tot woningen in combinatie met de aangevraagde activiteiten is het niet aannemelijk dat er sprake van trillinghinder zal zijn".
Deze conclusie wordt vooralsnog als niet juist geacht. De reden daartoe is dat het rijdend materieel ook onderdeel uitmaakt van de gevraagde activiteiten (vergroten van de doorzet) en aangezien de tankauto's op geringe afstand langs woningen rijden, lijkt de kans op trillinghinder reëel. Een gedegen onderzoek betreffende dit aspect is dan ook nodig.

Reactie OZHZ:

Het is mogelijk dat vrachtwagens die over de Voorstraat rijden trillingen veroorzaken. Het is niet aannemelijk dat verkeer van en naar Den Hartog trillingen veroorzaken. Dit omdat de weg geasfalteerd is en de snelheid vanwege de scherpe bocht zeer laag is. Lager dan de maximaal toegestane snelheid van 30 km/h.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking

Reactie Den Hartog b.v.:

Het betreft hier uitsluitend trillingen t.g.v. de activiteiten binnen onze inrichting. De constatering in de ontwerpbeschikking is dus wel degelijk terecht. Trillen ten gevolge van verkeer op de openbare weg (slecht een klein deel door ons veroorzaakt) behoeft ons inziens niet te worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

4. Zienswijze betreffende de verkeersbewegingen:

- a. In de stukken behorende bij de aanvraag is aangegeven dat de verandering bestaat uit het plaatsen van een extra pompinstallatie voor het beladen van schepen en dat dit een nieuwe activiteit betreft. Tevens wordt de doorzet vergroot. Dat er een verandering optreedt in aan en afvoer via de weg is niet expliciet vermeld. Het ziet er wel naar uit dat het aantal verkeersbeweging toeneemt, maar dat is niet geheel duidelijk. Ook inzake het akoestisch rapport is vermeld dat er onduidelijkheid is over het aantal verkeersbewegingen (zie Id).
Het is om meerdere redenen nodig dat er duidelijkheid is over het exacte aantal verkeersbewegingen en wat dat voor gevolgen voor de omgeving heeft.

Reactie OZHZ:

Verwezen wordt naar de beantwoording op zienswijze aanhef 1 "beheersbaarheid" en zienswijze 4 "Tonnages" van mevrouw [REDACTED].

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.:

Het aantal verkeersbewegingen is opgenomen in het akoestisch onderzoek. Er is gerekend met 20 vrachtwagens per dag, dus 40 verkeersbewegingen. De onduidelijkheid die is ontstaan door de aantallen in het akoestisch rapport, is hierboven verduidelijkt en ook in het aangepast rapport nader verklaart.

Zienswijze [REDACTED], d.d. 22 februari 2017

Reactie OZHZ:

De zienswijzen van familie [REDACTED] betreffen de onderwerpen "beheersbaarheid", "veiligheid", "tonnages" en "groepsrisico" en zijn nagenoeg een kopie van de zienswijzen van mevrouw [REDACTED]. Wij verwijzen daarom naar de beantwoording op de zienswijze van mevrouw [REDACTED] voor wat betreft genoemde onderwerpen.

Overige opmerkingen:

- a. Extra vrachtbewegingen worden toegestaan. Wat op zich al verbazend is, waarom wordt de vergunning dan afgegeven. Is er controle op? Wat zijn de consequenties bij overschrijding.
Deze overschrijding is namelijk de dagelijkse gang van zaken.

Reactie OZHZ:

Bij dit besluit moeten de effecten van de inrichting op het milieu (dat houdt ook de woonomgeving in) worden beoordeeld op basis van het daar voor geldende wettelijke kader. Uit deze toetsing blijkt dat de aangevraagde activiteiten vergunbaar zijn. Vervoersbewegingen kunnen slecht hierbij worden betrokken voor zover dat uit de regels volgt. Het verkeer over de Voorstraat kan niet bij het beoordelen van deze aanvraag worden betrokken. Daar gelden overigens wel andere regels voor.

Bij constatering van een overschrijding van zaken die zijn geregeld in de vergunning zal daar tegen conform de landelijke handhavingsstrategie worden opgetreden. Er zijn diverse instrumenten, zoals bijvoorbeeld een dwangsom, die kunnen worden ingezet om te bewerkstellingen dat een overtreding ongedaan wordt gemaakt (en in de toekomst wordt voorkomen).

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

- b. Overigens is door de gemeente een besluit genomen waarin uitbreiding van bedrijven aan de Lekdijk aan banden wordt gelegd (verwezen worden naar locaties bij Schelluinen-West), met als redenen de veiligheid op de dijk. Het is ons geheel onduidelijk waarom dit voor Den Hartog (een BRZO bedrijf) niet geldt.

Reactie OZHZ:

Naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij, omdat ons niet duidelijk was welk besluit wordt bedoeld, contact opgenomen met mevrouw [REDACTED]. Telefonisch is aangegeven dat het zou gaan om een besluit om transportbedrijven zoveel mogelijk naar het bedrijventerrein Schelluinen-West te verplaatsen. Hierover hebben we contact opgenomen met de gemeente. De gemeente heeft in dat kader medegedeeld dat zij een aantal jaren geleden een intentie in dat kader heeft uitgesproken. Verder dan een intentie is het evenwel niet gekomen aldus de gemeente.

Planologische ontwikkelingen kunnen slechts dan bij het nemen van een besluit op de aanvraag om een vergunning ex artikel 2.1 lid 1 onder e worden betrokken indien deze voldoende concreet zijn. Een intentieverklaring is dat in ieder geval niet. Mocht concrete besluitvorming alsnog plaatsvinden dan zal een en ander op dat moment opnieuw beoordeeld moeten worden.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

Reactie Den Hartog b.v.

De zienswijze van de familie ██████ is (nagenoeg) een kopie van het bezwaarschrift van de familie ██████. Voor onze reactie hierop wordt verwezen naar de reactie op de zienswijzen van familie ██████.

Den Hartog B.V., d.d. 24 februari 2017.

Per e-mail (24 februari 2017) is aangegeven dat niet de lostijden, maar de laadtijden voor schepen vallen tussen 7.00 en 19.00 uur. Dit misverstand is ontstaan door een onjuistheid in het akoestisch rapport. Graag op basis van het verbeterde rapport voorschrift 2.1.2 aanpassen en daarmee de lostijden voor een schip in overeenstemming brengen met de vigerende vergunning.

Reactie OZHZ:

Deze zienswijze kan als niet ingediend worden beschouwd omdat naar aanleiding van het overleg met Den Hartog op 21 april j.l. is aangegeven dat de tijden voor het lossen van schepen te weten 07.00 u-19.00 u, genoemd in de ontwerpbeschikking gehandhaafd blijven.

Conclusie: de zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de beschikking.

2 Bijlage: Begrippen

AFVALWATER:

Alle water waarvan de houder zich, met het oog op de verwijdering daarvan, ontdoet, voornemens is zich te ontdoen, of moet ontdoen.

BODEMBEDREIGENDE ACTIVITEIT:

Bedrijfsmatige activiteit die gepaard gaat met het gebruik, de productie of de emissie van een bodembedreigende stof overeenkomstig de definitie van het Activiteitenbesluit.

EEMUA:

Engineering Equipment and Materials Users Association.

EEMUA publicatie No. 159:

Above ground flat bottomed storage tanks – a guide to inspection, maintenance and repair.

Fit for purpose berekening

Fit for purpose analyse waarin geconstateerde afwijkingen zoals degradatie etc. worden beoordeeld om de hernieuwde dan wel resterende geschiktheid van de tank voor gebruik te bepalen.

GROEPSRISICO (GR):

De kans dat per jaar in één keer een groep van ten minste een bepaalde grootte het slachtoffer wordt van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Het GR wordt in een FN-curve weergegeven.

LANGTIJDGEMIDDELD BEOORDELINGSNIVEAU (LAr,LT):

Het A-gewogen gemiddelde van de afwisselende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode optredende geluid en zo nodig gecorrigeerd voor de aanwezigheid van impulsachtig geluid, tonaal geluid of muziekgeluid, vastgesteld en beoordeeld overeenkomstig de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai', uitgave 1999.

MAXIMALE GELUIDNIVEAU (LAm_{ax}):

Het hoogste A-gewogen geluidniveau, afgelezen in de meterstand 'fast', verminderd met de meteocorrectieterm Cm. De meterstand 'fast' komt overeen met een tijdconstante van 125 ms.

PGS 29:2016 versie 1.0 (07-2016)

Richtlijn voor bovengrondse opslag van brandbare vloeistoffen in verticale cilindrische tanks

PLAATSGEBONDEN RISICO:

De kans per jaar dat een persoon, indien deze zich permanent en onbeschermd op de plaats zou bevinden, op die plaats overlijdt als een rechtstreeks gevolg van een ongevoon voorval bij risicovolle activiteiten, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

POTENTIEEL BODEMBEDREIGENDE ACTIVITEIT:

Elke activiteit die een risico van verontreiniging van de bodem met zich meebrengt, als gevolg van de aard van die activiteit en als gevolg van de fysische en chemische eigenschappen van de stoffen waarmee de activiteit wordt uitgevoerd. Bij het vaststellen of een activiteit potentieel bodembedreigend is worden eventuele maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen om het risico van die activiteit uit te sluiten buiten beschouwing gelaten.

TRILLING:

Mechanische beweging rond een referentiepunt dat in evenwicht is.