

Adviesmemo geluidsaspecten



Second opinion inzake beroep RMS Venlo BV Horsterweg ong. Grubbenvorst

Heidebloemstraat 15
Postbus 64
5480 AB Schijndel
T 073 594 10 11
F 073 594 11 20
info@deroever.nl
www.deroever.nl

Bestemd voor : mr. V. Wösten
Kenmerk : 20180651/SB/M01
Opgesteld door : ir. J.R. Brouwer
Datum : 23 mei 2018

Inleiding

U verzocht ons om een beoordeling van het besluit van 29 maart 2018 van de provincie Limburg op de aanvraag om omgevingsvergunning voor de realisatie van een bioraffinage aan de Horsterweg ong. te Grubbenvorst. Hierbij is de beoordeling beperkt tot de geluidsaspecten. Het geluidrapport en de vergunning geven aanleiding tot opmerkingen. De opmerkingen hebben ondermeer betrekking op de volgende tekortkomingen:

- de gehanteerde geluidnorm is onzorgvuldig bepaald;
- de geluidsvoorschriften zijn niet volledig;
- geluidbronnen zijn ten onrechte niet in het rekenmodel opgenomen;
- de bronsterkte en bedrijfstijd van geluidbronnen zijn onderschat;
- de modellering van geluidbronnen of gebouwen is onjuist uitgevoerd;
- de indirecte hinder is onjuist beoordeeld;
- BBT is niet voldoende onderzocht.

De opmerkingen zijn in het navolgende gerubriceerd opgenomen.

Beoordeeld

De vergunning is gebaseerd op het geluidrapport "Akoestisch Onderzoek RMS Venlo", kenmerk AH.2018.00299.00.R001 van 22 maart 2018, opgesteld door Adviesbureau de Haan. Het rapport vervangt het geluidrapport van de Antea Group (nummer 409458 van 23 december 2016) waarop de ontwerpbeschikking was gebaseerd.

Geluidsvoorschriften

1. Het is niet duidelijk waarom bij de vergunningverlening is uitgegaan van de typering "rustige woonwijk". Als reden wordt aangegeven dat de inrichting gelegen is nabij de A73 en Horsterweg. Dit is een opmerkelijk standpunt aangezien de provincie Limburg bij de vergunningverlening in 2017 van het naastgelegen bedrijf aan de Witveldweg 35 te Grubbenvorst nog is uitgegaan van de typering "landelijke omgeving" met bijbehorende strengere richtwaarde 40/35/30 dB(A). Het betreft hierbij dezelfde omgeving die sinds deze vergunningverlening niet is gewijzigd, zodat niet ingezien kan worden waarom nu een andere typering met een hogere richtwaarde wordt gehanteerd. De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening geeft aan dat in eerste getoetst moet worden aan de richtwaarde en vervolgens aan het referentieniveau van het omgevingsgeluid. Uit de stukken blijkt niet dat het referentieniveau is

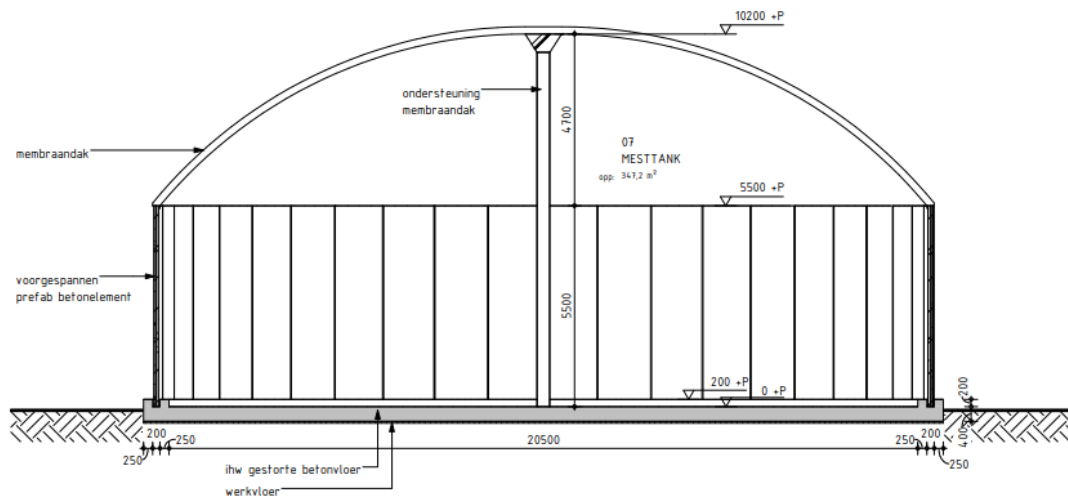
bepaald en bij de overwegingen is betrokken. De vergunningverlening is hierbij onzorgvuldig en niet in overeenstemming met de Handreiking tot stand gekomen.

2. In de vergunning ontbreken geluidsvoorschriften voor de incidentele bedrijfssituatie. De beide fakkels (en de WKK's) kunnen dan 24 uur in werking zijn.
 - a. De gestelde geluidgrenswaarden onder 8.1.8.1 voorschriften 1.1 (langtijdgemiddeld beoordelingsniveau) en 1.2 (maximaal geluidsniveau) zijn niet toereikend voor de incidentele bedrijfssituatie. Dit blijkt uit vergelijking van tabel 3 met voorschrift 1.1 en tabel 4 met voorschrift 1.2. Het is onbekend waaraan getoetst moet worden tijdens de incidentele bedrijfssituatie;
 - b. De richtwaarden en streefwaarden zullen worden overschreden doordat het aggregaat en de fakkels niet op de juiste wijze zijn gemodelleerd. Dit wordt in deze memo nader toegelicht onder het kopje "Geluidbronnen IBS".
3. Voorschrift 1.3 (8.1.8.2) geeft aan dat binnen 6 maanden na het volledig in werking zijn van de inrichting aangetoond moet worden dat aan de voorschriften 1.1 en 1.2 wordt voldaan. Het is onduidelijk wat wordt bedoeld met "volledig in werking". Wanneer dit betekent dat zolang een klein onderdeel van de vergunning niet gerealiseerd is nog afgezien kan worden van de verplichting tot een controle meting dan is dit rechtsonzeker.

Opmerkingen op het rekenmodel

4. Ten zuiden van rekenpunt 08 ontbreekt in het rekenmodel de (toekomstige) bebouwing van Witveldweg 35 (bouwvergunning verleend in 2015). Deze kan in de praktijk een geluidsreflecterende werking hebben waardoor de geluidsniveaus bij woningen zullen wijzigen zodat de gestelde geluidsvoorschriften, die overeenkomen met de berekende situatie, niet kunnen worden nageleefd. Er had met toekomstige, maar vergunde, ontwikkelingen rekening gehouden moeten worden.
5. De aangehouden bronhoogte van de vrachtwagens (0,75 meter) is te laag. De geluidbronnen van een langzaamrijdende vrachtwagen bevinden zich hoger, namelijk vanwege de luchtinlaat, het motorgedeelte en de uitlaat. Doorgaans wordt in de akoestische praktijk een hoogte van 1 – 1,5 meter aangehouden omdat dit meer representatief is. Een hogere bronhoogte betekent in de praktijk ook hogere geluidsniveaus zodat waarschijnlijk sprake is van een onderschatting.
6. De 4 tanks voor mestopslag en ontsmetting (gebouwen 701-704) zijn te hoog gemodelleerd. Hierdoor wordt een teveel aan afscherming voor de diverse lager gelegen pompen en blaasventilatoren berekend. De 4 tanks zijn gemodelleerd met een hoogte van 7 meter terwijl de werkelijke hoogte van de betonwand 5.5 meter bedraagt. Voor de mixers (bron 120-123) met hoogte 6,1 meter en de blaasventilatoren (bron 105-108) met hoogte 6,6 meter betekent dit het verschil

tussen wel of geen afscherming in het rekenmodel omdat van het membraandak geen afscherming kan worden verwacht. Omdat in werkelijkheid geen afscherming optreedt maar in het rekenmodel wel, is de werkelijke geluidssituatie hierdoor onderschat. De hoogte van 5,5 meter blijkt uit onderstaande tekening (uit document 20720035_1483648498487_aanvul-bv-silos-1):

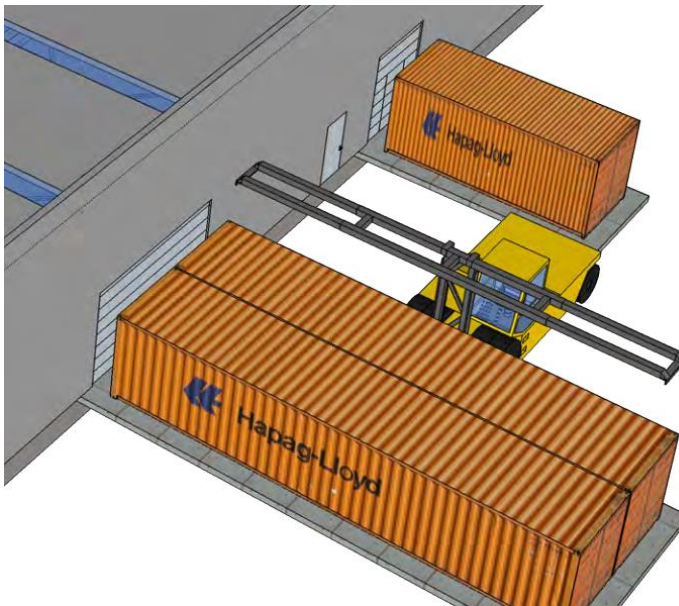


7. De aangehouden bronhoogte voor het op- en afzetten van containers (bron 035, 113 dB(A)) bedraagt volgens het rekenmodel 0,75 meter boven maaiveld. In werkelijk zal ook aanstoting op grotere hoogte plaatsvinden wanneer een container op een andere container wordt gestapeld. De bronhoogte voor de maximale geluidsniveaus bedraagt dan minimaal 2,5 meter. Dit kan tot hogere niveaus in omgeving leiden, ook in de nachtperiode.
8. In voorschriften van paragraaf 7.2.1 is in de voorschriften 1.2 en 1.4 aangegeven dat emissiehoogte van de luchtwassers minimaal 12 meter moeten bedragen. Uit het rekenmodel blijkt dat is gerekend met een hoogte van
 - 10 meter (bronnen 111-118, luchtwassers) en
 - 8 meter (bron 305, biobedfilter).

De geluidbronnen in het rekenmodel komen dus niet overeen met de voorgeschreven emissiehoogten. Dit kan betekenen dat lagere geluidsniveaus worden berekend dan in werkelijk zullen optreden.

Bronsterkten zijn niet representatief

9. De aangehouden bronsterkte voor de diesel aangedreven containerheftruck van 98 dB(A) voor het rijden en voor het op- en afzetten van containers (2 lagen hoog) is niet onderbouwd en bovendien te laag. Een impressie van een dergelijke containerheftruck is in de aanvraag gegeven in het document "Hoofdgebouw-bouwkundig", waarvan onderstaand een screenshot is gegeven. Het betreft een container heftruck die in staat moet zijn om gevulde containers te heffen en op een vrachtwagen te plaatsen en om containers te stapelen (2 hoog).



De bronsterkte is sterk onderschat. De gebruikelijke gemiddelde bronsterkte voor de gehele werkcyclus bedraagt 108 dB(A), zoals ondermeer blijkt uit de leveranciersgegevens van de containerheftruck Hyster H6XM-12EC3.

Leveranciersgegevens zijn opgenomen in:

<http://viewer.zmags.com/publication/88fbccef#/88fbccef/2> .

Aangezien de containerheftruck veel in gebruik is, en ook in de nachtperiode, had een realistische bronsterkte (met opgave van merk/type) gehanteerd moeten worden. Het is opmerkelijk dat hetzelfde adviesbureau in het geluidrapport van RMS Groenlo (AH.2017.1338 van 13 februari 2018) voor deze activiteit een bronsterkte van 101 dB(A) hanteert (puntbron 147, 148).

10. De bronsterkte voor het laden en de afvoer van vloeibaar CO₂ neemt volgens het geluidrapport 3 uur in de dagperiode in beslag. Hiervoor is een bronsterkte van 97 dB(A) aangehouden. Het geluidrapport geeft niet aan hoe de belading plaatsvindt en hoe bronsterkte hiervan is vastgesteld. Het is onduidelijk hoe het geluidadviesbureau weet welke kengetallen gehanteerd moeten worden als uit de aanvraag niet blijkt met welke pomp de verlading plaatsvindt. Aangezien de verlading van CO₂ als significante bron beschouwd moet worden had de bronsterkte en de tijd voor overslag nauwkeuriger vastgesteld moeten worden.

11. De geluiduitstraling van het hoofdgebouw wordt onderschat.
 - a. Het aangehouden geluidsniveau binnen het hoofdgebouw van 80 dB(A) is een onderschatting van de situatie. In het hoofdgebouw worden ondermeer centrifuges opgesteld. Uit de rapportage van Antea Group (blz. 180) is bekend dat het niveau in de ruimte waarin de centrifuges staan opgesteld ongeveer 90 dB(A) bedraagt. Ook van de overige ruimten met daarin een korrelpers of het vullen van bigbags kan niet zondermeer worden gesteld dat het gemiddelde niveau niet meer dan 80 dB(A) bedraagt.
 - b. Uit tekeningen blijkt dat het gebouw beschikt over lichtstraten in het dak. Lichtstraten hebben in het algemeen minder geluidsisolatie dan een stalen dak zodat deze als geluidlek functioneren. Deze geluidlekken zijn niet meegenomen in de berekeningen waardoor sprake is van een onderschatting van de geluidemissie.
 - c. Er is geen rekening gehouden met de bijdrage vanwege geopende deuren.
12. Het is onduidelijk hoe de bronsterkte voor het lossen van mest en co-producten (met walking floor) is bepaald. Er zijn geen meetresultaten bijgevoegd uit eerdere onderzoeken. Wanneer hierbij de vrachtwagenmotor verhoogd stationair (PTO) draait, dan valt niet in te zien waarom een bronsterkte van 96 dB(A) gehanteerd aangezien hiervoor doorgaans 102 dB(A) wordt gehanteerd, zoals bijvoorbeeld bij containerwisselingen.
13. Het is onduidelijk hoe de bronsterkte voor het lossen van dunne mest is bepaald. Er zijn geen meetresultaten bijgevoegd uit eerdere onderzoeken. Uit de deelresultaten in de bijlagen blijkt dat dit de maatgevende geluidbron is, zodat de bepaling van de bronsterkte zorgvuldig gedocumenteerd had moeten zijn.
14. De bronsterkten voor de luchtwassers bij het hoofdgebouw zijn niet onderbouwd aan de hand van de akoestisch relevante parameters, zoals aantal ventilatoren, merk/type van de ventilatoren, toerentallen, drukverliezen, debieten en eigenschappen van het waspakket/filter. Aangezien dit belangrijke geluidbronnen betreft die gedurende het gehele etmaal in werking zullen zijn had een goede beschouwing hiervan niet mogen ontbreken. Uit het bij de aanvraag gevoegde document "2720035_1482529840602_WM20A-luchtwassysteem" blijkt dat gerekend moet worden met 4 ventilatoren met een debiet van 50.000 m³/uur met een drukverlies van 3000 Pa (75 kW) . Dit zijn grote ventilatoren waarvan de aangehouden bronsterkte van 85 dB(A) van het gehele systeem wordt betwijfeld.
15. De bronsterkte voor het biofilter bij het ontvangstgebouw is niet onderbouwd aan de hand van de akoestisch relevante parameters, zoals aantal ventilatoren, merk/type van de ventilatoren, toerentallen, drukverliezen, debieten en eigenschappen van het biofilter. Aangezien dit een belangrijke geluidbron betreft die gedurende het gehele etmaal in werking is had een goede beschouwing hiervan niet mogen ontbreken. Uit het geurrapport blijkt dat de hal op onderdruk wordt gezet door 4 ventilatoren terwijl de overheaddeuren van de ontvangsthal vrijwel permanent gedurende de dagperiode geopend zijn. Uit de aanvraag en het

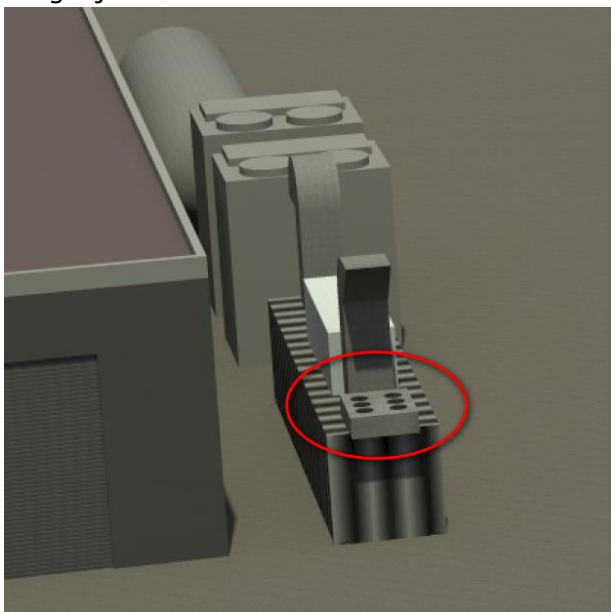
geluidrapport blijkt niet dat het in de ontwerpfase al voldoende duidelijk is hoe de onderdruk wordt bereikt terwijl deuren geopend kunnen zijn en een groot drukverlies ná de ventilatoren optreedt. Omdat het merk/type van de ventilator die aan de gestelde ventilatie eisen kan voldoen nog niet bekend is kan de gehanteerde bronsterkte ook niet als betrouwbaar worden beschouwd.

Bedrijfstijden zijn niet representatief

16. De aangehouden tijd op de weegbrug (30 seconde) voor het wegen van een vrachtwagen is kort. Doorgaans wordt hiervoor 1 minuut aangehouden.
17. Aangezien er 56x2 wegingen in de dagperiode voorkomen is de kans groot dat vrachtwagens op elkaar moeten wachten en daarbij ook de motor laten draaien. Dit is niet in het rekenmodel opgenomen.
18. Aangezien er 56 vrachtwagens per dag verwacht worden bij het ontvangstgebouw, terwijl de lostijd per vrachtwagen volgens het geluidrapport een uur bedraagt, is de kans groot dat een of meerdere vrachtwagens zullen moeten wachten voordat ze gelost kunnen worden. Dit betekent dat de vrachtwagens ergens geparkeerd moeten staan, en vervolgens moeten wachten. In de voorschriften ontbreekt de verplichting dat vrachtwagenmotoren dan uitgeschakeld moeten zijn.
19. Vrachtwagens zullen moeten wachten bij de bemonstering van de lading en de administratieve afhandelingen. Het is niet bekend of de vrachtwagenmotoren dan uitgeschakeld moeten worden. Als dit niet is voorgeschreven zal een chauffeur bij voorkeur de motor niet uitschakelen. Deze wachttijd is niet meegenomen in het onderzoek. Aangezien het 134 vrachtwagens betreft, kan dit per dag een significant verschil uitmaken op de rekenresultaten.
20. Het is onduidelijk hoe 56 vrachtwagens in de dagperiode kunnen worden gelost bij het ontvangstgebouw. De aangehouden bedrijfstijd van 56 uur, verdeeld over 5 bronnen, kan niet juist zijn aangezien er volgens de tekeningen slechts ruimte is voor 4 vrachtwagens aan de voorzijde van het ontvangstgebouw. In principe kan in de dagperiode niet meer dan $4 \times 12 = 48$ uur worden gelost. Aangezien er meer dan 48 vrachtwagens per dag komen moet gevreesd worden dat er meer uitloop in de avondperiode plaatsvindt dan waarmee is gerekend. Dit heeft ook (nadelige) gevolgen voor de indirecte hinder. Dit is niet inzichtelijk gemaakt.

Geluidbronnen IBS

21. De modellering van de WKK's is onzorgvuldig en onvolledig. Er is alleen rekening gehouden met de rookgasafvoer.
- Uit leveranciersgegevens van de Jenbacher JMS612 GS-N.L. blijkt dat de bronsterkte van de (ongedempte) rookgasafvoer 122 dB(A) bedraagt en van het aggregaat zelf 124 dB(A). Het geluidrapport geeft niet aan welke geluiddemper zal worden toegepast om de aangehouden bronsterkte van 89 dB(A) te bereiken.
 - De aangehouden bronhoogte voor de geluidbron WKK bedraagt 4 meter in het rekenmodel. Hierdoor wordt afscherming door het gebouw verkregen. De hoogte van het WKK gebouw zelf bedraagt 4 meter. De rookgasafvoer zal vermoedelijk een hoger liggen waardoor minder sprake is van afscherming.
 - Zelfs bij een demping met een omkasting van 30 tot 40 dB is er nog sprake van een significante geluidbron van de aggregaten. Het rapport geeft aan dat het onbekend is hoe de opbouw rondom de WKK zal zijn en gaat er vanuit dat deze in een gebouw of omkasting komt te staan. In het geluidrapport wordt niet aangegeven hoe de opbouw dan zal moeten zijn. Dit blijkt ook niet uit tekeningen bij de aanvraag;
 - De luchtin- en uitlaat zijn niet meegenomen. Aangezien deze in directe verbinding staan met het aggregaat is dit een belangrijke geluidbron die niet verwaarloosd kan worden. Uit de aanvraag blijkt niet dat er dempers zullen worden toegepast en welk effect deze zullen hebben. Uit tekeningen blijkt dat de emissiehoogte van deze 2 geluidbronnen circa 5 meter bedraagt.
 - Uit de 3-D tekeningen (Aanv-7-impressie-welstand) blijkt een uitpandige condensorbank aanwezig te zijn op de WKK, met 6 ventilatoren. Deze condensorbank ontbreekt in het rekenmodel. De bronsterkte van een dergelijke condensorbank is niet verwaarloosbaar.

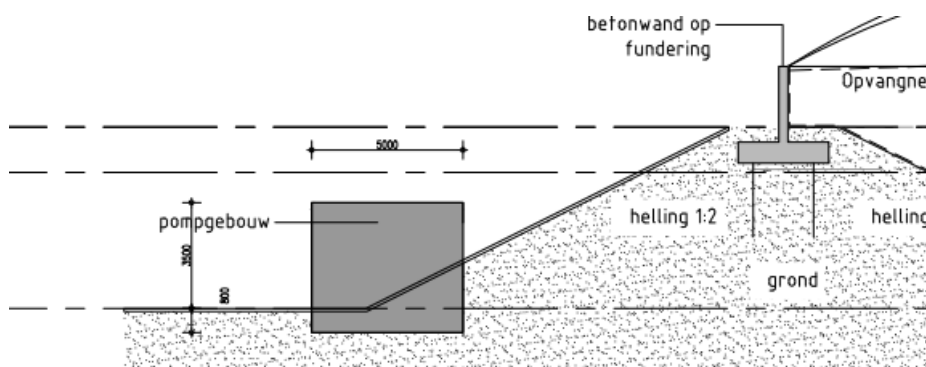


- f. In het geluidrapport van RMS Groenlo (AH.2017.1338 van 13 februari 2018) hanteert hetzelfde adviesbureau voor een WKK een bronsterkte van 94 dB(A). Waarom nu een lagere bronsterkte wordt gehanteerd is niet duidelijk, omdat de informatie in de aanvraag daar geen aanleiding toe geeft.
22. De aangehouden bronsterkte van de fakkels (90 dB(A)) is niet goed onderbouwd.
- Uit de leveranciersgegevens in de rapportage van Antea Group (blz. 182) blijkt dat het gemeten geluidsniveau op 10 meter afstand 68 dB(A) bedraagt. Dit komt overeen met een bronsterkte van circa 97 dB(A).
 - In het geluidrapport van RMS Groenlo (AH.2017.1338) hanteert hetzelfde adviesbureau voor het affakkelen 102 dB(A) (puntbron 147, 148)

Ontbrekende geluidbronnen

23. Achteruitrijsignalering bij vrachtwagens en de containerheftruck is niet in het rekenonderzoek meegenomen. Uit het geluidrapport blijkt niet dat er geen sprake is van akoestische achteruitrijsignalering. Aangezien veelvuldig achteruitgereden wordt kan dit een bron van hinder zijn, en kan dit ook zorgen voor hogere geluidsniveaus dan berekend en is tonaal van karakter. Dit is ten onrechte niet onderzocht.
24. Het is gebruikelijk dat WKK's met regelmaat worden getest op de goede werking. Het testen van de WKK's ontbreekt in de geluidberekeningen, zodat niet duidelijk is of op dagen dat er getest wordt ook voldaan kan worden aan de gestelde geluidgrenswaarden.
25. Uit de luchtbalans in de aanvraag blijkt dat meerdere gebouwen over een mechanische ventilatie beschikken die in de modellering ontbreekt. Hierdoor is sprake van een onvolledige modellering waardoor de geluidssituatie niet juist in beeld is gebracht. Het betreft de volgende gebouwen met bijbehorende ventilatie:
- Mestopslagsilo's (750 m³/uur).
 - Waterzuivering (2.250 m³/uur)
 - Werkplaats (3.375 m³/uur)
 - Elektrische ruimte & div (2.250 m³/uur)
 - Bedrijfsgebouw 1^e verdieping (5.500 m³/uur)
 - Pomphuis (6 x 3000 m³/uur)
26. Het wisselen van de 2x40ft containers en de 1x20 ft container bij het hoofdgebouw is niet in beeld gebracht. Hoe dit plaatsvindt blijkt niet uit de geluidrapportage. Het is ook onduidelijk of dit ook in de nachtperiode plaatsvindt.
27. De lichtstraten in het dak van het gasgebouw ontbreken. Dit kan een belangrijke geluidbron zijn. Ditzelfde geldt ook voor de roosters. In het geluidrapport is aangegeven dat het niet bekend is waar deze komen. Deze zijn ook niet op tekening aangegeven. De benodigde geluiddemping waaraan de roosters moeten voldoen om akoestisch gelijkwaardig te zijn aan de gevel is niet aangegeven, zodat gevreesd moet worden dat dit bij realisatie tot geluidlekken zal gaan leiden.

28. Het geluidsniveau in het ontvangstgebouw zal grotendeels door de aanzuigzijde van de afzuiging (4 stuks, met biobedfilter) worden bepaald. Aangezien is aangegeven dat de bronsterkte inclusief reductie door het biobedfilter 92 dB(A) bedraagt, zal deze aan de aanzuigzijde hoger zijn dan 92 dB(A). Uitgaande van een demping van 10 dB zal in de ontvangstruimte een bronsterkte aanwezig zijn van 102 dB(A). Aangezien de ruimte in contact staat met de buitenlucht omdat continu 4 vrachtwagens aan het lossen zijn met geopende roldeuren, is deze bijdrage ten onrechte niet meebeschoofd.
29. In voorschrift 7.2.1 is in voorschrift 1.3 is aangegeven dat het zeven en verkleinen van bermgras inpandig moet plaatsvinden. Uit het geluidrapport (blz. 6 onderaan bij Laad-/losactiviteiten) blijkt dat geen rekening wordt gehouden met een hakselaar, zodat niet duidelijk is of het verkleinen nog kan plaatsvinden en wat de akoestische gevolgen hiervan zijn. Ook wordt de aanwezigheid van een zeef niet genoemd in het geluidrapport.
30. Uit de animatiefilm van RMS (http://www.rms-gmbh.eu/wcms/ftp//r/rms-gmbh.eu/uploads/rms_animatie.mp4) blijkt dat de vrachtwagens met vaste mest ook op het terrein worden gereinigd. Dit is niet in het akoestisch rekenmodel opgenomen. Wanneer dit ook op het terrein in Grubbenvorst gebeurt is hiermee een belangrijke geluidbron ten onrechte verwaarloosd.
31. Uit de tekeningen (2720035_1507821796399_RMSVENLO-69131-2-DEF, doorsnede B-B, zie hieronder) blijkt een pompgebouw naast de vergisters aanwezig te zijn. Deze ontbreekt in het rekenmodel. Het is onbekend hoeveel pompgebouwen dit betreft en wat de bronsterkte en bedrijfstijden hiervan zijn.



Doorsnede B-B Schaal: 1 : 200

Laagfrequent geluid

32. Gelet op de vele vrachtwagens die dagelijks stationair zullen draaien had aandacht moeten worden besteed aan laagfrequent geluid. Overdag staan 5 vrachtwagens met vaste mest en 2 vrachtwagens met drijfmest tegelijkertijd continu met stationair draaiende motor te lossen. Van zware vrachtwagens en pompen is bekend dat deze een bron van laagfrequent geluid kunnen zijn. Dit kan hinder opleveren. Er had bijvoorbeeld gekeken kunnen worden naar stillere technieken of technieken die minder lang duren (kiepen in plaats van een walking floor). Nu dit is nagelaten moet worden gevreesd dat bij woningen hinder vanwege laagfrequent geluid zal optreden.

Indirecte hinder

33. Uit tabel 5 van het geluidrapport (en ook in de considerans paragraaf 6.5.3) blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Deze overschrijding wordt in het besluit toelaatbaar geacht omdat het aannemelijk zou zijn dat het geluidniveau van 33 (bedoeld zal zijn: 35) dB(A) binnen de woning wordt gerespecteerd. Hierbij wordt uitgegaan van een gevelwering van 20 dB(A).
- Een geluidwering van 20 dB(A) zal niet voldoende zijn aan de binnengrenswaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde te voldoen. Vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde had onderzoek naar het binnenniveau vanwege alle wegverkeerslawaai moeten plaatsvinden. Zie hiervoor de uitspraak van de Raad van State, 201107146/a/A4 van 17 april 2013, r.o. 7.2. Dit betreft zowel het verkeer op de A73 als de Horsterweg. In de overwegingen is ten onrechte alleen de geluidbelasting vanwege de indirecte hinder zelf betrokken.
 - Als indicatie voor de geluidbelasting geldt volgens de website https://geluid.rivm.nl/geluid/geluidbel_maps.php ter plaatse van woning Horsterweg 55 (postcode 5971ND) een geluidbelasting Lden van 61-65 dB. Dit komt overeen met een geluidbelasting van 63-67 dB(A) etmaalwaarde. De minimaal benodigde geluidwerking bedraagt circa (65-35=) 30 dB(A). Er kan dus niet zondermeer worden gesteld dat aan de binnenwaarde van 35 dB(A) zal worden voldaan op basis van de opmerking in het geluidrapport dat een minimale gevelisolatie van 20 dB is te verwachten.

BBT onvoldoende toegepast

34. In de laatste paragraaf van het document Beoordeling Best Beschikbare Technieken (BBT), opgesteld door Van Westreenen, document "AANV-3-beoordeling BBT" wordt voor de geluidsaspecten verwezen naar het geluidrapport. In het geluidrapport wordt echter slechts summier ingegaan op BBT zodat er in de vergunning nauwelijks aandacht besteed is aan BBT voor het aspect geluid terwijl het een IPPC-installatie betreft.
- Er is nog veel in het ontwerpstadium onbekend. Zo is de akoestisch adviseur nog niet betrokken bij de positie van de roosters in de gebouwen, en de opbouw van de WKK's. Ook zijn de ventilatoren (merk/type) nog niet bekend. Juist het in het ontwerpstadium selekteren van geluidsarme installatie behoort tot BBT. Hiervan is geen sprake geweest;

- b. In het rapport wordt niet aangegeven waarom een dieselgedreven heftruck wordt gebruikt, en geen stillere LPG of E-heftruck;
- c. De bronsterkten van de luchtwassers zijn op geen enkele wijze onderbouwd, anders dan "ervaringsgegevens". De bronsterkte van een luchtwasser hangt af van het merk/type ventilator, het aantal ventilatoren, het toerental en de reductie door het waspakket. In de aanvraag en in het rapport ontbreekt deze informatie zodat niet nagegaan kan worden of voor deze situatie de meest stille variant wordt toegepast;
- d. Uit het geluidrapport blijkt de plannen met betrekking tot de bouw van de WKK's nog niet bekend zijn. Er zijn aannames over de uiteindelijke bronsterkte gedaan zonder dat is nagegaan welke bouwkundige en geluidreducerende voorzieningen hiervoor noodzakelijk zijn en of deze ook daadwerkelijk getroffen zullen worden nu concrete adviezen hierover in het geluidrapport ontbreken;
- e. De invloed van de lichtstraten, die als zwakke schakel in het dak kunnen worden beschouwd is niet nagegaan. Ook is niet nagegaan hoe de geluidsisolatie hiervan verbeterd kan worden;
- f. Aangegeven is dat de ventilatoren van het biofilter (van het ontvangsgebouw) voor het filter worden geplaatst zodat hierdoor reductie wordt verkregen. Het is onduidelijk waar de geluidsadviseur zich op baseert, want in het geurrapport wordt aangegeven dat de ruimte op onderdruk wordt gezet. Vanwege het drukverlies over het filterbed en de geopende roldeuren zal nauwelijks sprake kunnen zijn van een relevante onderdruk. Of het systeem reeds in ontwerpfase in voldoende mate als geluidarm is te beschouwen is daarom nog onzeker;
- g. De aanvoer van (lege) containers vindt ook plaats in de nachtperiode. Waarom dit strikt noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering blijkt niet uit de aanvraag. Als er geen noodzaak is, betreft het een onnodige activiteit in de nachtperiode waarmee niet wordt voldaan aan BBT;
- h. Door de positie van de weegbrug moet bij elke weging ongeveer 100 meter moet worden omgereden. Dit betekent dat in de dagperiode ruim 10 km op het terrein wordt omgereden. Dit komt overeen met de aanwezigheid van 1 extra rijdende vrachtwagen gedurende 1 uur per dag op het terrein. Hierdoor wordt onnodig meer geluid geproduceerd. Dit had kunnen worden voorkomen door de weegbruggen in de routing te positioneren. Er blijkt niet dat bij het ontwerp van het terrein hiermee rekening is gehouden;
- i. Er is niet nagegaan of het mogelijk is om de impact op de omgeving te verminderen door bijvoorbeeld het plaatsen van geluidsschermen.

Advies

Ik adviseer u voornoemde punten in beroep in te brengen en daarbij dit advies te overleggen.

Met vriendelijke groet,
De Roever Omgevingsadvies

Drs. ing. C. den Hertog

