



College van Burgemeester en Wethouders
p/a Vergunningen, Toezicht en Handhaving, Afdeling Vergunningen
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Uw kenmerk: HZ_WABO-13-09948

Betreft: Zienswijze op ontwerp omgevingsvergunning voor het uitbreiden van de inrichting met op- en overslag van al dan niet teerhoudend asfalt granulaat (T)AG, Sophialaan 21 te Utrecht

Utrecht, 11 september 2014

Geacht College,

Wij hebben kennis genomen van bovengenoemde ontwerp-omgevingsvergunning, die tot 14 september 2014 ter inzage ligt. Graag maken we van de mogelijkheid gebruik er schriftelijk op te reageren.

Bewonersplatform Buren van Lage Weide constateert dat veel van de bezwaren die we hebben gemaakt op het inmiddels aangenomen nieuwe bestemmingsplan Lage Weide realiteit dreigen te worden, voordat 'de inkt is opgedroogd'.

In de voorliggende ontwerp omgevingsvergunning HZ_WABO-13-09948 wordt ruimte aangevraagd die de leefomgeving negatief zal beïnvloeden, bijvoorbeeld:

- de reeds te hoog aangehouden milieucategorie 4.1 wordt door middel van zg.maatwerk op milieucategorie 5.2 gebracht;
- de toegestane geluidsbelasting in de directie omgeving wordt tot de maximale waarde opgetrokken, met piekbelastingen van 120 dB;
- de luchtkwaliteit wordt negatief beïnvloed;
- de MER wordt als regelgevend kader ontweken;
- BBT regelgeving wordt gebagatelliseerd.

In de zienswijze op HZ_WABO-13-09948 hebben we samengewerkt met de Stichting Milieugroep Zuilen. Wat de Stichting MGZ opmerkt over de ontwerpvergunning en de bijbehorende rapporten kunt u integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwen.



Ons belangrijkste bezwaar is de geluidsoverlast die de uitbreiding van deze BRC inrichting met zich meebrengt. We verwijzen naar de in de aanvraag genoemde krappe ruimte in "beschikbaar geluid" voor de omwonenden.

Het beladen van boten met zware shovels zal, vooral in de avond en nacht, overlast veroorzaken. In de aanvraag wordt gesproken over vertrekkende boten vóór 21:30 uur. Er wordt niet vermeld hoe hierop zal worden gehandhaafd. Verder is het de bedoeling dat vrachtwagens, heftrucks en shovel wel de hele avond en nacht kunnen doorwerken. Dit betekent feitelijk continue activiteit, die het laden van boten na 21:30 uur in de hand werkt. Genoemd tijdstip is naar onze mening sowieso aan de late kant. Bewoners hebben juist in de uren na hun werkdag recht op het genieten van rust.

We hebben vraagtekens bij het 'spel' met decibellen. De gebruikte methode rondt af op hele getallen (bijv. 50 dB), maar om verschillen aan te kunnen geven, wordt er toch achter de komma gerapporteerd (50,5 dB). Waarom? Kijkende naar de tabellen over "beschikbare geluid", is er naar ons idee nauwelijks extra ruimte aanwezig. De activiteiten lijken de grenswaarden tot minder dan 1 a 2 dB te benaderen; daarbij komen de berekeningen steeds toevallig uit aan de goede kant, mede door het vervroegen van het tijdstip van de afvaart van 22:30 naar 21:30 uur. Ons bezwaar hierbij is dat het in de praktijk lastig kan blijken om binnen de grenswaarde te blijven. Denk aan situaties waarin de planning niet uitkomt en er toch boten later dan 21:30 uur worden geladen. Ook bij dit punt zetten we vraagtekens bij de handhaving. Welke instantie zal er op regelmatige basis controleren? Of verwacht u indirect van omwonenden dat zij de bedrijven in de gaten houden en gaan reclameren?

In het geluidsrapport van 2013 wordt beschreven dat het geluid "naar verwachting inpasbaar is." Men spreekt in 2014 al van "inpasbare geluidsniveaus". Dergelijke zinsneden lijken meer op het uiten van een politieke mening dan op een neutrale conclusie die blijkt uit onderzoek.

Ook de genoemde vrachtwagen-bewegingen laten helaas verschillende cijfers zien. Het geluidsrapport spreekt over 40 vrachtwagens per dag. In een andere bijlage wordt een getal van 55 genoemd. Ook hier is de vraag op zijn plaats wat er gebeurt tijdens een drukke periode. Stel dat er meer aanbod is, omdat een grote weg wordt gesloopt. Worden de werkzaamheden dan stil gelegd na 40 vrachtwagens? Veel wegwerkzaamheden worden uitgevoerd tijdens nachtelijke uren. Over de consequenties voor aanbod, en dus voor de vergunning, wordt in de aanvraag niets vermeld.

Dan is er de laadmethode: Met een shovel een open schip volstorten zou zonder stuiven uitgevoerd kunnen worden. Er wordt gesproken over het bevochtigen van het asfalt, als het zou stuiven. Er staat niet vermeld wie dat beoordeelt.



Ook het geluid dat het storten voortbrengt, wordt naar ons idee onderschat, als we dat relateren aan bestaande ervaringen op aangrenzend terrein. Juist daar wordt in de huidige praktijk veel en vaak over geklaagd. Er wordt geen berekening gegeven hoe vaak de shovel heen en weer moet rijden om een schip te laden. Ook wordt niet vermeld dat shovels die achteruit rijden waarschuwingssignalen afgeven (piepen). Het lijkt triviaal, maar dergelijke overlast is in onmiskenbaar.

Over de werkzaamheden in het algemeen vallen de volgende zaken negatief op:

- De loods lijkt geen afzuiging te hebben om de werknemers te beschermen tegen mogelijke schadelijke stoffen in teerhoudend asphalt;
- Het volstorten van een open schip met een shovel wordt naar alle waarschijnlijkheid toegepast omdat een gesloten laadsysteem te duur is (dit wordt zijdelings opgemerkt bij een permanente asphaltvermaler.) In dat geval wordt niet gebruik gemaakt van 'best beschikbare technieken' om de overlast in de omgeving te minimaliseren.

Tenslotte vinden wij de berekening "impact extra verkeer op fijnstof PM10 en NO2" onduidelijk. Het lijkt alsof de bijdrage van de boten (0,35 ug/m3) niet in de "worst case" berekening is meegenomen. Als men deze bijdrage wel meeneemt in de berekening, ligt de uitkomst boven de grens van "niet in betekende mate".

Conclusie:

Op grond van het voorgaande verzoeken wij u om de vergunning niet te verlenen.

We gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt en danken u voor uw tijd en aandacht.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van Buren van Lage Weide,

drs. C.J. Sakko
Amsterdamsestraatweg 1003
3555HS Utrecht