

Argent Energy, project Leaven

<i>datum</i>	15 maart 2021	<i>project</i>	Argent Energy/project Leaven
<i>vestiging</i>	Drachten	<i>betreft</i>	Voorwaarden binnenplans afwijken geluidsimmissiebudget
<i>uw kenmerk</i>	-	<i>versie</i>	003
<i>ons kenmerk</i>	M.2019.0618.02.N001	<i>auteur</i>	ir. K. (Kees) Smith
<i>2e lezer/secr.</i>	GKE LVK	<i>contactpersoon</i>	ing. A. (Arno) de Pree
		<i>e-mail/telefoon</i>	pe@dgm.nl/088 346 78 80

Argent Energy, project Leaven Uitbreiding locatie Amsterdam

Argent Energy Netherlands (verder Argent) aan de Hornweg 61 in Amsterdam is gelegen op het geluidsgezoneerde industrieterrein Westpoort. Voor het industrieterrein Westpoort is op 14 maart 2018 het bestemmingsplan ‘Geluidsverdeelplan Westpoort’ vastgesteld en aangevuld op 13 februari 2019 met het ‘Geluidsverdeelplan Westpoort 1^e herziening’. Dit bestemmingsplan maakt een verdeling van de geluidsruimte van industrieterrein Westpoort mogelijk. Voor het kavel van Argent (kavel 4001 en 4003) is een immissiebudget op een aantal beoordelingspunten vastgelegd. De geluidsimmissie op deze punten mag niet hoger zijn dan het immissiebudget. Onder stringente voorwaarden kan dit immissiebudget middels een binnenplanse afwijking verhoogd worden, voor zover de algemene reserve dit toelaat.

De huidige vergunde activiteiten van Argent passen binnen het voor de kavels van Argent beschikbare geluidsimmissiebudget.

Argent is van plan de inrichting te veranderen. Deze veranderingen (project Leaven) omvatten uitbreiding van haar activiteiten waaronder verhoging van de biodieselproductie, een nieuw tankenpark met twee nieuwe kades, een nieuwe jetty en een afvalwaterzuiveringsinstallatie.

Uit het akoestisch onderzoek¹ dat bij de aanvraag om verandering is gevoegd, blijkt dat Argent na het treffen van geluidsbeperkende maatregelen (maatregel variant 1 inclusief de vermindering van het aantal schepen dat in de nachtperiode tegelijkertijd geladen en gelost wordt) nog niet geheel kan voldoen aan het beschikbare immissiebudget.

Het uitvoeren van een verdergaand maatregelpakket (maatregelpakket 2) resulteert in een beperkte verdere afname van de optredende geluidsimmissie van 0 tot 0.3 dB. Ook daarmee voldoet Argent nog niet aan het beschikbare immissiebudget. De totale kosten van dit tweede maatregelpakket (€ 2.575.500,-) zijn niet in verhouding met de bereikte reductie. Maatregelpakket 2 is om die reden niet kostenefficiënt.

De aanvraag gaat voor het milieuaspect geluid dan ook uit van de representatieve bedrijfssituatie inclusief maatregelpakket 1, zoals beschreven in het akoestisch onderzoek behorende bij de aanvraag. In de nachtperiode treden toenamen op ten opzichte van het beschikbare immissiebudget voor Argent. De toename varieert van 0.5 tot 1.2 dB. Maatgevend is het laden en lossen van zeeschepen.

¹ Argent Energy Netherlands - Akoestisch onderzoek project Leaven (aanvraag veranderingsvergunning), kenmerk M.2019.0618.02.R001 versie 005 van 15 maart 2021.

Verzoek binnenplans afwijken geluidsimmissiebudget

Het bevoegd gezag heeft de bevoegdheid om af te wijken van de in het bestemmingsplan vastgestelde gebruiksregels aangaande het immissiebudget (daarbij maakt zij gebruik van de zogenaamde algemene reserve).

Op deze grond verzoekt Argent het bevoegd gezag om gebruik te mogen maken van de afwijkingsmogelijkheid.

De voorwaarden waaronder het bevoegd gezag mag afwijken van de immissiebudgetten zijn beschreven in artikel 5.1 uit het Bestemmingsplan Geluidsverdeelplan Westpoort.

Artikel 5 Algemene afwijkingsregels

5.1 Afwijkingsregeling immissiebudgetten

Het bevoegd gezag heeft de bevoegdheid een omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bepaalde in artikel 4.1.2 voor een aanvraag die niet voldoet aan de voornoemde immissiebudgetten, indien:

- a. *de aanvraag niet technisch en/of bedrijfseconomisch onhaalbaar is;*
- b. *uit akoestisch onderzoek is gebleken dat de overschrijding van het immissiebudget geminimaliseerd is door:*
 1. *hier in de terreininrichting rekening mee te houden;*
 2. *de activiteiten plaats te laten vinden op een minder geluidsgevoelig dagdeel, en;*
 3. *bedrijfseconomisch haalbare geluidscompenserende maatregelen toe te passen;*
- c. *door het toestaan van een hoger geluidsbudget de totale gecumuleerde toegestane geluidsbelasting van het industrieterrein niet hoger wordt dan:*
 1. *de grenswaarde op de grens van de geluidszone;*
 2. *de toegestane geluidsbelasting van bestaande en geprojecteerde geluidsgevoelige objecten;*

Artikel 5.1 onder a geeft als voorwaarde dat het gebruik van (een deel van) de geluidsruijnte uit de reserve alleen kan als dit noodzakelijk is voor de aangevraagde activiteiten van Argent. In de volgende paragraaf geven we een nadere motivatie voor deze voorwaarde.

In het akoestisch onderzoek is in hoofdstuk 6 uitgebreid ingegaan op de voorwaarde genoemd in artikel 5.1 onder b. Voor de beknopte samenvatting daarvan verwijzen we u naar paragraaf 6.2 in het genoemde hoofdstuk uit het akoestisch onderzoek.

De voorwaarde uit artikel 5.1 onder c betreft de inpasbaarheid van de gevraagde activiteiten van Argent binnen de totaal gecumuleerde, toegestane geluidsbelasting van het industrieterrein op de grens van de geluidszone en bij geluidsgevoelige objecten. Dit is ter beoordeling van de zonebeheerder.

Nadere motivatie voorwaarde artikel 5.1 lid a

Door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKGB) is aangegeven dat, voor de onderbouwing van de motivatie om een deel van de geluidsruimte uit de reserve toe te delen, de hieronder genoemde zeven punten beschouwd worden. Daarbij richt deze motivatie zich voornamelijk op de benodigde geluidsruimte in de nachtperiode.

- 1 *De aangevraagde activiteiten zijn haalbaar en uitvoerbaar. Het is daarbij van belang dat gemotiveerd wordt dat de aanvraag voor de activiteiten realistisch zijn en daadwerkelijk binnen de daarvoor geldende (etmaal)periode uitgevoerd kunnen worden en de aangevraagde capaciteiten binnen vijf jaar redelijkerwijs gehaald kunnen worden.*

Motivering

- De maatgevende geluidsbronnen betreffen de tankerschepen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de zeeschepen, de coasters en de barges. Met name voor de zeeschepen geldt dat het laden en lossen tot ten hoogste twee etmalen per schip kan beslaan. Gemiddeld is er sprake van circa zeven zeeschepen per maand. Vanuit bedrijfseconomisch oogpunt (en ook vanuit duurzaamheid) is het onwenselijk om met minder lading te varen om daarmee de laad- en lostijd per schip te beperken. Ook is het bedrijfseconomisch onwenselijk om het laad- en losproces te onderbreken gedurende de nachtperiode. Tijdens deze onderbreking in de nachtperiode geldt dat wel extra liggeld verschuldigd is. Gebaseerd op het aantal zeeschepen en coasters (gemiddeld aantal schepen per maand en gemiddelde lostijden) komen de extra kosten aan liggelden in de nachtperiode naar waarschijnlijkheid uit op 0.9 miljoen USD op jaarbasis. Het is gezien dit bedrag bedrijfseconomisch onwenselijk om het laad- en losproces te onderbreken gedurende de nachtperiode terwijl de schepen wel in de haven blijven liggen. In de representatieve bedrijfssituatie is het dan ook realistisch dat in de nachtperiode een zeeschip geladen en gelost wordt.
- Voor de planning van de (internationaal opererende) schepen geldt dat deze van zeer veel factoren afhankelijk zijn (waaronder het getij en het weer). Om die reden is het technisch niet mogelijk de aankomst van de schepen zo te plannen dat enkel in de dag- en avondperiode geladen en gelost wordt. De activiteit dat er in de nachtperiode schepen geladen en gelost worden, is dan ook realistisch.
- Met de aanvraag is ook de uitbreiding van de kades door het Havenbedrijf aan de orde. Door de aanleg van nieuwe kades met een steiger is het mogelijk om meerdere schepen (tot maximaal vier) te bedienen. Ook de uitbreiding van de capaciteit van de pompen op de nieuwe kade is daarop uitgelegd. In bijlage 3 bij de vergunningsaanvraag ('Toelichting bij de aanvraag Wabo en Waterwet project Leaven Argent Energy Netherlands B.V.', verder 'toelichting op de aanvraag') is ingegaan op de planologische en vergunning technische aspecten van de uitbreiding van de kades (zie paragraaf 2.4.5 van de toelichting op de aanvraag).
- Vanwege het totale volume aan lading van een zeeschip is het verder noodzakelijk om een deel te verladen op een ander schip (double banking). Daarmee is het mogelijk de beschikbare capaciteit van de zeeschepen optimaal te benutten en te voorkomen dat een schip gedeeltelijk zonder lading vaart. In hoofdstuk 6 van het akoestisch onderzoek (onder het kopje 'Varianten schepen') is ingegaan op het feit dat, gezien het aantal schepen en het aantal dagen per maand dat de verschillende schepen de inrichting aandoen, het realistisch is dat er meerdere schepen tegelijkertijd aangemeerd kunnen liggen bij Argent.

- Voor de vervoersbewegingen over land geldt dat het merendeel (90%) plaatsvindt in de dag- en avondperiode. Gezien het landelijke karakter van het vervoer komt het beperkt voor dat vrachtwagens in de nachtperiode de inrichting bezoeken (30 stuks). De impact van deze geluidsbron is daarmee te verwaarlozen op de totale geluidsemisatie.
 - Aangezien de productie een volcontinu proces betreft, zijn de maatgevende installaties eveneens volcontinu in bedrijf.
 - In paragraaf 2.4 van de 'Toelichting op de aanvraag' is de planning voor de realisatie van de diverse activiteiten opgenomen. Daaruit blijkt dat met de voorgenomen start realisatie nieuwe biodieselfabriek fase 1 (2021) en de start van de realisatie nieuwe biodieselfabriek fase 2 (2023), het haalbaar is om binnen vijf jaar de gevraagde productiecapaciteit te realiseren.
- 2 *Dat de activiteiten, die voor de aanspraak op de reserve maatgevend zijn, bedrijfseconomisch noodzakelijk zijn.*

Motivering

- De maatgevende activiteiten betreffen de tankerscheperen. De aan- en afvoer van de grondstoffen en producten vindt plaats via schip. Het is bedrijfseconomisch noodzakelijk de aan- en afvoer volcontinu te laten plaatsvinden, aangezien de opslagcapaciteit op de locatie in verhouding beperkt is. Door een continue aan- en afvoer te realiseren, kan voorkomen worden dat de fabriek tijdelijk stilgezet moet worden. Hetgeen niet wenselijk is.
- 3 *De hoeveelheden die in het akoestisch rapport worden aangehaald nodig zijn. Denk hierbij aan vervoersbewegingen, aantal vrachtwagens, schepen, draaiuren en bedrijfstijden.*

Motivering

- Voor de vrachtwagens is uitgegaan van 300 voertuigen per etmaal waarvan 30 in de nachtperiode. Dit kent een beperkte invloed op de geluidsimmissie. De verkeersbewegingen in de nachtperiode zijn nodig vanwege het landelijke bereik van de vrachtwagens. Een deel van de verkeersbewegingen (10%) zal na 23.00 uur of voor 7.00 uur voorkomen.
 - Voor personeel en bezoekers is uitgegaan van 150 personenwagens gedurende een etmaal. Daarvan vinden 24 verkeersbewegingen in de nachtperiode plaats. Dit kent een beperkte invloed op de geluidsimmissie. Deze bewegingen zijn nodig voor het personeel op de locatie dat in ploegdienst werkt.
 - Op jaarbasis is het uitgangspunt voor schepen: 80 zeeschepen, 100 coasters en 220 barges. Dit aantal schepen is nodig voor de totale productie van 600.000 ton op jaarbasis (globaal dus ook tenminste 600.000 ton aanvoer en 600.000 ton afvoer). Aanvullend vindt op- en overslag plaats in het tankenpark. In totaal komt daarmee de aan- en afvoer per schip op 1.500.000 ton per jaar. Dit is in overeenstemming met de gemiddelde lading per schip.
 - De bedrijfstijden zijn volcontinu. Voor een gedetailleerde beschrijving van het productieproces en de noodzakelijkheid van de continue draaiuren van de installaties verwijzen we u naar de (vertrouwelijke) EIA - Technical Report.
- 4 *Dat voornoemde hoeveelheden overeenkomen met de algemene aanvraag en de andere milieurapporten die ingediend zijn bij de aanvraag.*

Motivering

- De genoemde aantallen zijn het uitgangspunt voor de aanvraag en de daarbij behorende technische onderzoeken voor de diverse milieuaspecten. Voor een gedetailleerde beschrijving van de onderzoeken verwijzen we naar de toelichting op de aanvraag.

- 5 *Dat de in de berekening betrokken emissie van de geluidsbronnen noodzakelijk zijn voor de activiteiten binnen deze periodes.*

Motivering

- Het materieel van Argent voldoet aan de eisen die gesteld worden in het BBT. Een gedetailleerde beschrijving vindt u in paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek.
 - Het gehanteerde geluidsbronvermogen voor het laden en lossen van tankerschepen van respectievelijk 111 dB(A), 106 dB(A) en 100 dB(A) is een algemeen geaccepteerde waarde, representatief voor het gemiddelde tankerschip. Deze waarden zijn algemeen toegepast op basis van het zonebeheer protocol Westpoort. Het treffen van geluidsbeperkende bronmaatregelen aan de schepen is niet mogelijk. Het betreft schepen van derden.
- 6 *De totale capaciteit van de installaties en vervoersmiddelen in overeenstemming zijn met de totale capaciteit van de inrichting per etmaalperiode alsmede per jaar.*

Motivering

- Voor de schepen is de aan- en afvoer beschouwd onder punt 3 hierboven. Voor de vervoersbewegingen per as geldt dat deze in de nachtperiode niet relevant bijdragen aan de geluidsimmissie.
- 7 *Dat de activiteiten voldoen of kunnen voldoen aan andere (milieu)wetgeving zoals Wet luchtkwaliteit, Wet natuurbescherming e.d. om het belang bij de aangevraagde activiteiten aan te tonen.*

Motivering

- Uit de toelichting op de aanvraag blijkt dat voor alle relevante milieuaspecten is onderzocht of kan worden voldaan aan de betreffende wet- en regelgeving. Hoofdstuk 3 gaat in op de verhouding met andere milieuwetgeving die van toepassing is. De verschillende milieuaspecten die betrekking hebben op de voorliggende aanvraag zijn beschreven in hoofdstuk 4 van de toelichting.

Uit het voorgaande blijkt dat de aanvraag van Argent technisch en bedrijfseconomisch haalbaar en realistisch is.



ing. A.G. (Gerard) van Kempen
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.