



# Stichting Dorpsraad Nieuwdorp

*p/a Pr. Bernhardstraat 27, 4455 BA Nieuwdorp  
tel. 0113 – 670095*

*<http://www.dorpsraadnieuwdorp.nl>*

*e-mail : [reactie@dorpsraadnieuwdorp.nl](mailto:reactie@dorpsraadnieuwdorp.nl)*

*kvk nr: 22 05 85 41*

Aan Gemeente Borsele  
t.a.v. B&W  
Postbus 1  
4450 AA Heinkenszand

Nieuwdorp, 12 december 2006

Onderwerp: Zienswijzen ontwerpvergunning containerterminal Scaldiahaven

Geachte College,

Bij brief van 6 december 2006 heeft de dorpsraad Nieuwdorp pro forma zienswijzen ingediend. In deze brief hebben wij gemotiveerd waarom het voor ons niet mogelijk was onze zienswijzen eerder in te dienen. De reden hiervoor is dat een in mei door de Gemeente Borsele toegezegd bezoek om ons verder te kunnen oriënteren pas op 1 december kon plaats vinden.

Op 8 november jl. is door een medewerker van de Gemeente Borsele, zoals we ook reeds in onze pro forma zienswijze hebben aangegeven, een toelichting gegeven op de aanvraag en het ontwerp-besluit in het verenigingsgebouw te Nieuwdorp aan een bijna voltallige dorpsraad. Tijdens deze toelichting hebben wij mondeling een aantal zienswijze gegeven. De kern van onze mondeling gegeven zienswijzen was gelegen in het feit dat in het besluit op punten niet dan wel onvoldoende gemotiveerd is daar waar het gaat om het toepassen van de best beschikbare technieken. Aan de hand van diverse voorbeelden is dit voor diverse van belang zijnde milieuaspecten, maar vooral het hinder aspect geluid, door de dorpsraad toegelicht. Om een en ander praktisch te houden is in dit overleg afgesproken dat na het reeds toegezegde bezoek aan een vergelijkbare terminal in Antwerpen (België) de dorpsraad de ingebrachte zienswijzen schriftelijk nader zou motiveren.

Om voor ons onbekende redenen heeft het bezoek aan de terminal in Antwerpen echter ruim 3 weken tot 1 december jl. op zich laten wachten, zodat ons erg weinig tijd restte om de voor ons toch lastige materie nader te onderbouwen en op papier te zetten. In onze pro forma zienswijze hebben wij ook gerefereerd aan de vergadering van 8 november jl. waarop door de medewerker van de gemeente een toelichting is gegeven op de aanvraag en vergunning.

Samengevat, wij zijn van mening dat we vooraf zowel mondeling (8 november en 1 december jl.) als schriftelijk (6 december jl.) voldoende gemotiveerd hebben waarop onze zienswijzen betrekking hebben en daarmee is gelet op recente jurisprudentie een nadere toelichting, zoals schriftelijk aangekondigd op 6 december jl., op onze zienswijzen ontvankelijk.

De nadere toelichting op de zienswijze aangaande de milieukwaliteit voor de omgeving welke volgt uit de verkeersaantrekkende werking van de inrichting motiveren wij verder in deze brief. Deze zienswijzen welke we mondeling reeds kenbaar hebben gemaakt (het motiveren, toepassen van best



beschikbare technieken) hebben we in de bijlage van deze brief verder uitgewerkt. Wij verzoeken u de bijlage als hier ingelast te beschouwen.

Hieronder volgt een verdere toelichting op het in de brief van 6 december aangegeven zorgpunt 'de omgevingskwaliteit'. Aangaande onze zorg omtrent de leefomgevingskwaliteit voor ons dorp hebben we in de schriftelijk ingediende pro forma zienswijzen (brief van 6 december 2006) het volgende reeds aangegeven. :

*Wij vinden het van het grootste belang dat voordat deze ontwikkeling zich daadwerkelijk manifesteert aandachtig gekeken moet worden naar de verkeersaantrekkende werking van deze nieuwe vorm van bedrijvigheid en de effecten hiervan op de omgeving.*

In artikel 8.8 lid 2 van de wet milieubeheer is vastgelegd dat het bevoegd gezag rekening dient te houden met het voor hem geldende milieubeleidsplan. In onderhavig besluit is echter volledig voorbij gegaan aan het gestelde in het milieubeleidsplan (IOP) van de Provincie Zeeland. In paragraaf 4.1, 4.2 en 5.2 van het IOP is aangegeven hoe moet worden omgegaan met omgevingskwaliteiten bij nieuwe ontwikkelingen. Dit is in de navolgende paragrafen van het IOP uitgewerkt, en daar waar in het IOP gesproken wordt over leefomgevingskwaliteiten legt de Provincie hier de nadruk op met een beleidsaccent. De Provincie geeft dit beleidsaccent ook nader uitgewerkt door een instrument (MILO) te ontwikkelen om de milieukwaliteit in de leefomgevingskwaliteit te integreren. Uw college had zich minstens op de hoogte moeten stellen van dit beleidsaccent en moeten aangeven hoe zij de effecten op de milieukwaliteit van de nieuwe bedrijvigheid zich tot de bestaande leefomgevingskwaliteit van de regio verhoudt. Zeker gezien het feit dat er hiertoe een instrument beschikbaar is. Nu dit niet gedaan is, is het besluit onzorgvuldig voorbereid en verzoek wij u een nieuw, beter gemotiveerd besluit te nemen waarin de effecten op de leefomgeving beter zijn beschouwd. Dit besluit dient dan opnieuw in ontwerp neergelegd te worden, omdat deze afweging naar onze mening zeker van grote invloed zal zijn op het te nemen besluit.

#### GS bevoegd gezag

Tenslotte is ons bij de uitwerking van onze zienswijzen na 6 december jl. (en dit item is dus niet tijdige aan uw college aangegeven en strikt formeel niet binnen de termijn kenbaar gemaakt) opgevallen dat de aanvraag onvoldoende gegevens bevat om te oordelen of B&W wel bevoegd gezag is voor deze aanvraag. Voor zover wij kunnen nagaan wordt nergens in de aanvraag het opgesteld motorisch vermogen vermeld. Indirect is dit vermogen wel af te leiden uit de aanvraag aan de hand van de volgende gegevens:

- Er wordt per dag ca. 5,5 uur met de grote kranen een zeeschip geladen / gelost wordt (1/3 van de tijd ligt er een zeeschip afgemeerd, van 16 uur werkbare uren per dag is dat ca. 5,5 uur, en dat 365 dagen lang);
- Het elektriciteitsverbruik van 30.000 MWh komt grotendeels voor rekening van de container kranen. Daarnaast wordt er ruim 830.000 liter diesel gebruikt.

Hieruit volgt dat er een opgesteld vermogen moet zijn van circa 30.000 MWh / (5,5 uur \* 365 dagen) = 14,9 MW. Dit samen met het dieselvebruik van 830.000 liter betekent dat er ruim meer dan 15 MWh aan opgesteld vermogen binnen de inrichting aanwezig is, zodat overeenkomstig categorie 1 onder 1.3 van het IVB bepaald is dat Gedeputeerde Staten bevoegd gezag zijn.

Wij gaan ervan uit dat u deze zienswijzen bij de verdere besluitvorming betreft.

Met vriendelijke groeten,  
Namens de dorpsraad Nieuwdorp,

Hans van Dam  
Secretaris

(NB: deze brief en bijlagen worden op onze website geplaatst)



## Bijlage: Zienswijzen concept ontwerp beschikking nr. 06-7406

Project containerterminal Scaldiahaven.

Deze bijlage bevat onze zienswijze op de ontwerpbeschikking Wet milieubeheer voor een container terminal aan de Scaldiahaven.

Allereerst lezen wij uit de vergunning niet of de aanvraag onderdeel uitmaakt van de vergunning. In het dictum is vermeld dat de vergunning in overeenstemming met de aanvraag is verleend en dat deze zijn gewaarmerkt. Dat is overeenkomstig het bepaalde in de Wet milieubeheer (Wm) dat de grondslag van de aanvraag niet verlaten mag worden. Wat niet aangevraagd wordt, mag ook niet vergund worden. Maar daarmee is niet vastgelegd dat de aanvraag en de daarbij overlegde stukken onderdeel uitmaken van de vergunning. Deze mogelijkheid wordt geboden in artikel 8.11 lid 1 van de Wm. Dit is juridisch gezien van wezenlijk belang, omdat vele zaken (logischerwijs) niet in de voorschriften zijn vastgelegd. Dit zou ook niet haalbaar en efficiënt zijn. Wij verzoeken u het dictum hierop aan te passen door een passage op te nemen als "De aanvraag maakt onderdeel uit van de vergunning".

Op pagina 2 is voorts aangegeven dat de activiteiten onder meer op- en overslag van containers en stukgoed betreffen. Waarom worden hier de woorden 'onder meer' gebruikt? Andere activiteiten lezen wij niet terug in de aanvraag. In de vergunning is niet eenduidig aangegeven waarop zij betrekking heeft en is daarmee in strijd met artikel 8.11 lid 1 van de Wet Milieubeheer.

Voorts richten onze zienswijzen zich inhoudelijk op een vijftal facetten. Opvallend voor ons is het ontbreken van onderbouwing en motivering van de diverse milieu-aspecten. Niet zelden wordt een stukje regelgeving keurig genoemd, waarbij aangegeven wordt wat het doel is. Maar vervolgens wordt niet aangegeven hoe de aanvraag zich hier tot verhoudt en waarom deze regelgeving wel of niet toegepast wordt en of er iets van de vergunninghouder verwacht wordt. Ook wordt niet aangegeven of de best beschikbare techniek wordt toegepast. Voor omwonenden is daarmee niet duidelijk of overeenkomstig artikel 8.11 lid 3 een hoog beschermingsniveau wordt gecreëerd. Voor de milieuaspecten die direct invloed uitoefenen op het leefklimaat van de kern Nieuwdorp maken wij dit concreet.

1. geluid van de inrichting;
2. licht;
3. veiligheid;
4. luchtkwaliteit.
5. beeldkwaliteit

### Ad. 1. Geluid

In de considerans wordt op pagina 8 beschreven dat het principe "Best Beschikbare Technieken" bepalend is. In de tekst lezen wij echter nergens terug dat dit aspect door de Gemeente getoetst is. Aanvrager stelt in haar aanvraag dat de best beschikbare technieken worden toegepast. Dat mogen we als omwonenden inderdaad hopen, maar wij verwachten dat het bevoegd gezag bij het opstellen van de vergunning dit toetst heeft en haar mening hierin motiveert.

Zo staat nergens in het besluit te lezen dat de gehanteerde bronvermogens inderdaad de laagst haalbare zijn en dat bij het verplaatsen van de containers optreden geluidsniveaus inderdaad respectievelijk 110 en 105 dB(A) bedragen. Het is ons overigens onduidelijk welk nut deze stroomaggregaten hebben. Het toepassen van bronvermogens van vergelijkbare kranen elders in Nederland is wat ons betreft ook geen garantie dat dit stand der techniek is. Dergelijke kranen worden reeds decennia lang in Nederland toegepast, en gedurende deze tijd zijn de toegepaste technieken zeker verbeterd.

Een ander punt zijn de koelcontainers. Deze worden in de aanvraag wel genoemd, 100 stuks in totaal. In hoofdstuk 3 van het akoestisch rapport zijn de gehanteerde bronvermogens niet vermeld, is niet aangegeven hoe lang de compressoren kunnen draaien en is derhalve geen inschatting te maken van het geluidsniveau van deze containers. Overigens is ook geen voorschrift opgenomen waarin het aantal koelcontainers beperkt wordt, terwijl ons bekend is dat koelwagens en containers een forse bron van overlast kunnen zijn en derhalve mee tellen op de zonegrens. Van belang hierbij is ook naar welke kant de koelcompressoren gericht worden. Gelet op het feit dat deze containers overal op de terminal



aangesloten kunnen worden, is het ons inziens best beschikbare techniek om vast te leggen dat de compressoren van de woonkernen af te plaatsen. Een bijkomende vraag is of een koelcontainer naast een lege container het effect van een klankkast creëren? Omdat nergens een bronvermogen terug te lezen is in de aanvraag danwel in de considerans, is ook voor ons geen inschatting te maken waar we mee geconfronteerd worden.

Wij vragen ons ook af of de rijen gestapelde container het geluid van een buiten het terrein rangerende trein weerkaatst en/of versterkt. Vlak bij het complex is namelijk een rangeerterrein gelegen. Een ander cruciaal punt is het intern transport van containers. De hiervoor gebruikte machinerie heeft een relatief hoog bronvermogen. Voor deze keuze ontbreekt elke onderbouwing in zowel de aanvraag als de beschikking. De in de aanvraag gehanteerde snelheid is daarbij erg laag: zonder aanvullende voorschriften en gedragsbeïnvloeding van het toekomstige personeel is deze snelheid niet realistisch en zal in de praktijk harder gereden worden. Ons inziens kan hier ook met elektronisch aangestuurde transportmiddelen gewerkt worden, wat een aanzienlijk lagere geluidsemisatie kent. Ons is onduidelijk waarom de conventionele, oude en lawaaiëriege machinerie ingezet wordt. M.n. de straddle carriers en de terminal tractors kunnen eenvoudig vervangen worden door een automatisch, elektrisch aangedreven systeem. In andere grote havens wordt dit systeem reeds toegepast. Best beschikbare techniek is ook het aanleggen van vlakke vloeren, op zodanige wijze dat deze ook vlak blijven na jaren van intensief gebruik. Enige overwegingen aangaande deze punten ontbreken in het besluit.

Op pagina 6 lezen we iets terug over de verruimde reikwijdte. Het hier vermelde stuk theorie is ons bekend. Waar e.e.a. betrekking op heeft is wat beperkt, maar zelfs de delen die wel genoemd zijn (wij vinden m.n. het vervoersmanagement interessant) wordt verder niet uitgewerkt. Dit terwijl een grens van 1 of 2 miljoen kilometers per jaar zou moeten leiden tot het nadenken over vervoersmanagement. Onduidelijk is wat de Gemeente van het vervoersmanagement vindt, laat staan dat er iets concreets is voorgeschreven of dat het bedrijf zich hierop iets moet ondernemen. Wij zijn van mening dat het bedrijf dit wel dient te doen, onder meer door het weren van milieuvervuilende vrachtwagens..

Het kopje verstoring (pagina 7) kunnen wij niet plaatsen. Welke soort verstoring gaat het hierover? Voor zover ons bekend gaat de NeR over luchtemissies (waaronder ook geur) afkomstig van normale bedrijfsvoering. Voor de onder dit kopje vermelde soorten verstoring biedt de NeR geen handvat en is op geen enkele wijze te concluderen dat er sprake is van een acceptabel hinder niveau. Hoe bijvoorbeeld trillinghinder als gevolg van de activiteiten wel beoordeeld moeten worden, en daadwerkelijk is beoordeeld, is niet terug te vinden in de vergunning.

Aangaande het onderwerp van trillinghinder missen wij de effecten van trillingen die schepen (met een omvang waar hier sprake van is) bij het manoeuvreren tot ver in de omgeving kunnen veroorzaken. In de aanvraag wordt aan de manoeuvrerende schepen in de Scaldiahaven totaal voorbijgegaan, terwijl trillingen als gevolg hiervan toch direct aan de activiteiten van de terminal zijn toe te schrijven.

Kortom, veel van de overwegingen die aan de uitgevoerde toetsing ten grondslag liggen, zijn niet in het besluit beschreven en voor ons is het derhalve sterk de vraag of deze toetsing wel uitgevoerd is of dat over deze punten wel nagedacht is. Wij zijn van mening dat het besluit onvoldoende gemotiveerd is genomen. Als gevolg hiervan is niet altijd duidelijk of de best beschikbare techniek worden toegepast.

## **Ad. 2. Licht**

Onduidelijk is wanneer verlichting gevoerd wordt. Ondanks dat de verlichting zodanig geoptimaliseerd is, dat het energiegebruik alsmede de uitstraling naar de omgeving beperkt wordt, is onduidelijk wanneer de verlichting aangezet wordt en waarom dit is. Zowel in de aanvraag als in de vergunning lezen wij hierover niets. Als er geen activiteiten zijn, kan de verlichting naar onze mening best een tandje lager en eigenlijk wel helemaal uit. Verlichting zou alleen aan moeten zijn op de plaatsen waar concreet gewerkt wordt. Feit is dat er een verlichtingssysteem wordt aangevraagd en dat verzuimd is te vermelden of en wanneer verlichting aangezet of gedimd wordt. Tijdens de mondelinge toelichting van een medewerker van de Gemeente is hierop gemotiveerd dat internationale veiligheidsafspraken ten grondslag liggen aan het feit dat 's nachts altijd verlichting gevoerd wordt. Wij vinden dit ongeloofwaardig en achtten dit gelet op waarnemingen op andere kades in de directe nabijheid, waaronder de openbare kades ook geen verlichting brand een volstrekt ongeloofwaardig argument. Voorschriften hieromtrent ontbreken en daarmee wordt hinder niet zoveel als mogelijk



voorkomen, sterker nog, er wordt een vrijbrief verstrekt. Dit staat haaks op het in het IOP geschetste beleid "Bescherming van de duisternis"

### **Ad 3. Veiligheid**

Wat ons verbaasd is de passage op pagina 9, waar ineens uitgegaan wordt van het ALARA principe. Risico's moeten zo veel als redelijkerwijs mogelijk worden voorkomen. Wij zijn van mening dat het besluit hiermee in strijd met artikel 8.11 lid 3 van de Wm is genomen, waarin bepaald is dat de best beschikbare technieken moeten worden toegepast. Het stuit ons dat juist op het onderdeel veiligheid in strijd met de Wet milieubeheer een minder zwaar toetscriterium wordt gehanteerd.

### **Ad 4. Luchtkwaliteit.**

Uit de aanvraag lezen wij dat voor het laden en lossen de containerkranen gebruikt gaan worden. Met het oog hierop is het ons onduidelijk wat is het nut van stroomaggregaten op de schepen is ? De aggregaten kunnen toch gewoon uit, indien de inrichting beschikt over walstroom? Deze voorziening wordt voor zover wij kunnen beoordelen na het lezen van de aanvraag niet aangebracht, zodat naar onze mening niet de best beschikbare techniek wordt toegepast. Een motivering waarom deze voorziening niet noodzakelijk is ontbreekt in de vergunning.

Een andere voorziening welke niet toegepast wordt zijn roetfilters. Uit de aanvraag blijkt dat er ruim 800.000 liter diesel olie gebruikt wordt. Burgers wordt opgeroepen roetfilters te laten installeren, voor de diesel aangedreven apparatuur wordt over roetfilters niets vermeld. Ons is niet helder waarom een bedrijf dergelijke maatregelen niet zou moeten nemen. Het brandstofgebruik is toch aanzienlijk te noemen.

### **Ad 5. Beeldkwaliteit.**

Uit de aanvraag blijkt dat de containers duidelijk zichtbaar worden geplaatst. De containers en andere op het terrein geplaatste objecten zullen van grote afstand zichtbaar zijn. Tijdens het overleg in november hebben we reeds opgemerkt dat het m.b.t. de beeldkwaliteit het niet meer dan logisch is om het terrein aan de zichtkanten deels af te schermen door plaatsing van bossages (populieren etc.) Wellicht dat er ook nog welstandseisen gelden als de opslag van containers een structureel karakter heeft.