



ADROMI GROEP

Project: Aanvraag Dalm Werkendam B.V.
Onderwerp: Aanvullingen n.a.v. verzoek om aanvullende gegevens
Kenmerk: V202223/2404
Contactpersoon: [REDACTED]
Datum: 27-9-2024
Bijlagen: - Terreintekening inclusief riolering

Adromi B.V.
Reeweg 146
3343 AP Hendrik-Ido-Ambacht
T 078 – 684 55 55
F 078 – 684 55 59
algemeen@adromi.nl
www.adromi.nl

Aanleiding

Middels dit schrijven (incl. eventuele bijlagen) wordt de benodigde aanvullende informatie verstrekt zoals gevraagd in uw bericht met kenmerk 8299371 2024-002163 ontvangen op 23 juli 2024.

Voor de volledigheid delen wij mee dat op 20-08-2024 een overleg heeft plaatsgevonden met [REDACTED] en [REDACTED] over de aspecten luchtkwaliteit en stikstof.

- 19 Uit het antwoord blijkt niet of grond en stenen (euralcodes 17.05.04 en 20.02.02) worden gesorteerd en/of gescheiden. Graag deze vraag alsnog beantwoorden.
[Grond en stenen \(euralcodes 17.05.04 en 20.02.02\) zullen niet worden gesorteerd en/of gescheiden.](#)
- 21 Bij het bepalen van de maximale dagcapaciteit dient gekeken te worden naar de maximale sorteercapaciteit per dag van recyclebaar grof niet gevaarlijk bedrijfsafval (een gemiddelde capaciteit wordt hierbij niet bedoeld). Gebeurd dit met een sorteerinstallatie, dan moet worden gekeken naar de maximale sorteercapaciteit van de sorteerinstallatie per dag, wordt dit gedaan met een kraan dan die van de kraan. Waarbij daarna bekeken moet worden of deze capaciteit juridisch of technisch begrensd is. Met deze toelichting verzoeken wij u de vraag opnieuw te beantwoorden.
[De maximale sorteercapaciteit per dag van recyclebaar grof niet gevaarlijk bedrijfsafval zal minder bedragen dan 75 ton/dag. Het sorteren kan zowel met de kraan als met de sorteerinstallatie plaatsvinden of een combinatie van beiden. Individueel \(kraan of sorteerinstallatie\) zal de 75 ton/dag niet worden gehaald. Een technische begrenzing is niet mogelijk, temeer daar de kraan en sorteerinstallatie ook nog voor andere categorieën afvalstoffen worden aangewend. Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid voorschriften te stellen om de aan te wenden capaciteit per dag voor het sorteren van recyclebaar grof niet gevaarlijk bedrijfsafval te limiteren. Daaraan willen wij toevoegen, dat dit in milieuhygiënisch opzicht geen enkele toegevoegde waarde heeft. Immers de milieueffecten van de kraan en sorteerinstallatie worden reeds begrensd voor het totaal van haar werkzaamheden door het stellen voorschriften op het gebied van geluid en lucht. De jurisprudentie die over de interpretatie van de te hanteren capaciteitscriteria gaat](#)

geeft ook heel duidelijk aan, wat het doel is van het stellen van een begrenzing aan een eventuele dagcapaciteit en dat zijn immers de daarmee samenhangende milieueffecten.

- 24 In het AV-AO/IC beleid is op pagina 6 aangegeven dat geen gevaarlijk gemengd BSA wordt ingezameld bestaande uit steenachtig materiaal (niet roethoudend), A/B-hout etc. en sorteert in de verschillende gangbare hoofddeelstromen. Op pagina 23 wordt aangegeven dat bij acceptatie geïnspecteerd wordt of sprake is van ZZS. Eventuele ZZS stoffen worden separaat opgeslagen. Onduidelijk is wanneer het wordt geaccepteerd of geweigerd. Dit dient te worden toegelicht.
- Dalm accepteert geen gevaarlijk gemengd BSA zoals reeds aangegeven op pagina 6 van het AV-AO/IC en hierboven. Gemengd bouw- en sloopafval is in het algemeen niet verdacht op het voorkomen van ZZS in gehalten hoger dan de concentratiegrenswaarde (0,1%). Zodra gemengd bouw- en sloopafval roethoudende delen bevat of ander PAK-rijk materiaal, asbest, oude rubberen strips, EPS isolatiemateriaal en ZZS- houdend kunststofresten (zoals PVC) in hoeveelheden, die naar de inschatting van de acceptant de concentratiegrenswaarde van de totale vracht te boven gaan wordt de vracht geweigerd. Eventuele ZZS-houdende stoffen als hierboven genoemd in kleinere concentraties in de vracht aanwezig worden apart gehouden. We hebben het AV-AO/IC hierop verduidelijkt.
- 31 Per abuis is categorie 94 genoemd dit moet echter zijn categorie 54. Gevraagd wordt aan te tonen dat scheiding niet nodig/mogelijk is.
- 1
- Bij ontvangst binnen de inrichting wordt gecontroleerd of gemengd bouw- en sloopafval of ander steenachtig materiaal niet verontreinigd is met bijvoorbeeld asbesthoudend afval of PAK-rijk materiaal (zie ook onder 24. Hierboven). De vracht wordt geweigerd als deze niet voldoet aan de acceptatievoorwaarden van Dalm. Dat geldt overigens ook voor andere afvalstromen, die kunnen worden uitgesorteerd.
- 2
- Indien er na acceptatie onverhoopt toch nog componenten in het afval aanwezig blijken te zijn die niet mogen worden geaccepteerd, worden deze uit het afval verwijderd, gescheiden opgeslagen en afgevoerd naar een erkende verwerker.
- 3
- Pas als gebleken is, dat individuele stromen na uitsorteren geschikt zijn om als ingangsmaterieel te dienen voor het maken van gecertificeerd puingranulaat overeenkomstig BRL 2506 worden deze eventueel samengevoegd om vervolgens te worden gebroken.
- 33 In het overzicht ZZS is voor ZZS in hout het sectorplannummer 35 genoemd in plaats van 36.
- Dit is aangepast. Voor de volledigheid is het aangepaste AV-AO/IC bijgevoegd als bijlage.
- 34 In paragraaf B.5.6 van LAP3 is aangegeven dat voor het onderscheid tussen opslaan en overslaan de verblijftijd een belangrijk criterium is. In tabel 13 is van deze paragraaf is

aangegeven bij welke maximale verblijftijd van afvalstoffen op een locatie kan zijn van overslaan. Bij een langere verblijftijd is sprake van opslaan. Aangegeven dient te worden wat de maximale termijn van de betreffende opslag is. Afhankelijk van de duur van de opslag is er een geuronderzoek noodzakelijk.

Zoals aangegeven is bij Dalm sprake van opslag en is tabel 13 dus niet van toepassing. De opslagtermijnen variëren en is afhankelijk van de volgende stap in de vorm van verbranding of nuttige toepassing. Restafval dat moet worden verbrand wordt zo kort mogelijk binnen in de loods opgeslagen of in afgedekte containers. “Zo kort mogelijk” wordt bepaald door de periode waarmee een volle container brandbaar restafval kan worden gevuld. Geuronderzoek is ons inziens dan ook overbodig.

37. De uitgangspunten van het stikstofdepositie-onderzoek komen niet meer overeen met hetgeen in het luchtkwaliteitsonderzoek en in het akoestisch rapport. Het heeft de voorkeur om de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek ook aan te houden in het stikstofdepositie-onderzoek (worst-case). Echter is het mogelijk om af te wijken van het akoestisch onderzoek, omdat het geluidsonderzoek een representatieve bedrijfssituatie betreft. Deze afwijking mag niet meer dan 20% bedragen. Het stikstofdepositie-onderzoek dient in overeenstemming met het luchtkwaliteits- en akoestisch onderzoek gebracht te worden.
- Een maximale afwijking van 20% is nergens formeel vastgelegd. Er wordt een motivatie opgesteld waarom afgeweken wordt naar de gehanteerde uitgangspunten. Het stikstofonderzoek is in overeenstemming met het luchtkwaliteitsonderzoek en het akoestisch onderzoek.

Motivatie afwijken 20%

De bedrijfsvoering van Dalm in het stikstofonderzoek is gebaseerd op de jaarlijkse doorzet in plaats van op dagelijkse representatieve (akoestische) uitgangspunten. De uitgangspunten van het stikstofonderzoek wijken daarmee aanzienlijk af van de (akoestisch) representatieve bedrijfsvoering. Onderstaand worden per emissiebron de aangehouden cijfers toegelicht. Het gaat hierbij om scenario 3 (geen elektrificatie).

Representatieve bedrijfssituatie t.o.v. jaargemiddeld

De uitgangspunten uit het stikstofonderzoek komen neer op de maximale, jaarlijkse bedrijfsactiviteiten uit scenario 3. De aard van het bedrijf is niet een continue, stabiele bedrijfsvoering over per werkdag, maar wordt gekenmerkt door piekmomenten rondom de puinbreekactiviteiten. Hierdoor wijkt de jaargemiddelde bedrijfsvoering (uitgangspunten stikstof) zeer sterk af van de akoestisch representatieve bedrijfsvoering. Deze afwijking is méér dan 20%, zoals mogelijk te verwachten is bij een continue, stabiele bedrijfsvoering over het gehele jaar. Het kan in het geval van Dalm namelijk zo zijn dat er één dag per maand een representatieve bedrijfsvoering plaatsvindt en de overige dagen van de maand enkel de voorbereiding op deze dag gebeurt.

Licht verkeer

Er rijden op jaarbasis 1.560 lichte voertuigen van en naar Dalm. Deze voertuigaantallen zijn aangesloten bij het akoestisch onderzoek en hiermee naar

verwachting een overschatting. In de praktijk zullen er gemiddeld 2 tot 3 lichte voertuigen per werkdag het bedrijf aandoen (eigen medewerkers).

Zwaar verkeer

Er rijden op jaarbasis 1.800 aanvoerende en 1.450 afvoerende vrachtwagens van en naar Dalm. Deze aantallen zijn gebaseerd op de doorzet in scenario 3, namelijk circa 50.000 ton puin per jaar. De vrachtwagens transporteren gemiddeld 18,5 m³. Op basis van de ingeschatte gewichten van ongebroken en gebroken puin (1,5 tot 2 ton/m³), komt dit neer op 1.800 vrachtwagens aanvoerend en 1.450 vrachtwagens afvoerend.

Mobiele werktuigen

Er wordt rekening gehouden met een inzet van 130 uur puinbreker en 295 uur (ondersteunende) inzet van een kraan (graafmachine) en/of shovel.

De beoogde puinbreker heeft een breekcapaciteit van 350-400 ton per uur. In de aangehouden 130 uur kan hiermee de jaardoorzet aan puin volledig worden gebroken. De inzet van de kraan/shovel is gebaseerd op een bakinhoud van 1,8 m³. Eén schep duurt maximaal 30 seconden, waarbij de 50.000 ton aan puindoorzet (totaal circa 60.000 m³) ruim binnen de 295 uur wordt overgeschept.

Vrachtwagenactiviteiten

Er zijn in totaal 1.800 aanvoerende vrachtwagens. Deze vrachtwagens kunnen enerzijds hun lading kiepen (á 1 minuut per handeling) of de op de vrachtwagen aanwezige container afzetten/wisselen (á 3 minuten per handeling). De hoeveelheid containerwissels zijn hiermee bepalend, omdat de bedrijfsduur hiervan het langst is. De verwachte maximale hoeveelheid containerwissels is hierbij 780, waardoor er 1.020 kiepende vrachtwagens overblijven.

Er zijn 3 verschillende gebruiksfasescenario's uitgewerkt. In scenario 1 worden enkel elektrische mobiele werktuigen gehanteerd. In scenario 2 wordt een dieselpuinbreker (130 u/j, 5277 l/j) gebruikt. In scenario 3 wordt een dieselpuinbreker (130 u/j, 5277 l/j) en een dieselkraan/shovel (295 u/j, 5407 l/j) gebruikt. Doordat er in scenario's 2 en 3 meer dieselaangedreven materieel gebruikt wordt, is er minder stikstofruimte voor zwaar verkeer. In scenario 1 komen 11.100 vrachtwagens per jaar van en naar de locatie (780x containerwissel, 5.320x kiepen). In scenario 2 komen 7.250 vrachtwagens per jaar van en naar de locatie (780x containerwissel, 3.220x kiepen). In scenario 3 komen 3.250 vrachtwagens per jaar van en naar de locatie (780x containerwissel, 1.020x kiepen). Het is onduidelijk waarop de verschillende scenario's gebaseerd zijn. Daarnaast is het onduidelijk welke activiteiten er aangevraagd worden. Het scenario wat aangevraagd wordt, wordt ook uiteindelijk vergund. Zo is het ook voor toezicht niet te controleren welk scenario van toepassing is. Indien het nog niet duidelijk is welk scenario aangehouden wordt, dient een worst-case scenario in de AERIUS-berekeningen aangehouden te worden, zodat alle stikstofemissies ondervangen worden in die berekening. In het luchtkwaliteitsrapport zijn immers ook geen 3 scenario's in beeld gebracht.

Dalm wil graag elektrificeren om aan de invulling van het overheidsbeleid op dat punt te voldoen, maar wordt waarschijnlijk belemmerd door de wachtlijst met aansluitingen

voor dergelijk zwaar materieel en gestraft omdat hij voor die door de overheid gewenste en gepropageerde elektrificering nu al wel een vergunning wil aanvragen. Er wordt noodgedwongen dus sowieso gestart met scenario 3. Zodra elektrificering mogelijk is wordt op enig moment overgeschakeld op achtereenvolgens scenario 2 en scenario 1.

Dit zal dan met een milieuneutrale wijziging en bijbehorend stikstofonderzoek gemeld worden bij het bevoegd gezag.

38. Aangenomen is dat voor scenario 1 geen aggregaat wordt gebruikt zoals bij scenario 2 en 3. is dit juist?

In geen enkel scenario is sprake van de inzet van aggregaten.

41. Het is nog steeds onduidelijk hoe men aan de uiteindelijke emissies in kg/s (voertuigen binnen de inrichting, intern transport en overige emissiebronnen) komt. De exacte, volledige en uitgewerkte berekeningen dienen aan de aanvraag toegevoegd te worden.

Volledig uitgewerkte berekeningen zijn inzichtelijk gemaakt en worden toegevoegd aan de ingediende stukken. In de bijlagen is nu voor iedere formule een toelichting opgenomen.

42. De GeoMilieu-berekening lijkt niet veranderd te zijn (het betreft dezelfde datum als bij de vorige aanvraag). Echter lijken de invoergegevens zoals vermeld in de rapportage wel veranderd te zijn. De berekening dient in overeenstemming te zijn met de rapportage. Ook dient duidelijk toegelicht te worden welke bron in de GeoMilieu-berekening behoort tot de verschillende bronnen vermeld in de luchtkwaliteitsrapportage.

Bij de invoergegevens is opgenomen welke bron in de modellering overeenkomt met de beschreven bronnen uit het rapport.

Er zijn geen rekenresultaten voor de PM10-berekening aan de aanvraag toegevoegd. Dit dient aangevuld te worden.

Dit is toegevoegd aan de rapportage luchtkwaliteit.

Ten aanzien van stikstof:

Opmerking 7 d.d. 25 januari 2024

De emissiefactoren van het wegverkeer in de AERIUS Calculator zijn onder andere gebaseerd op de snelheid van het wegverkeer. Op en nabij het bouwterrein is sprake van een lagere snelheid. Hierdoor zou er voor een deel van de rijlijn gekozen moeten worden voor "binnen bebouwde kom". Voor verkeersbewegingen binnen de bebouwde kom bedraagt de snelheid namelijk 30 tot 45 km/uur. Dit dient aangepast te worden.

Verwerking opmerking 7 = opmerking C

Voor het verkeer op de openbare weg nabij het terrein is wegtype 'binnen bebouwde kom (doorstromend)' aangehouden. Voor de rest van het verkeer op de openbare weg is wegtype 'buitenweg' aangehouden. Dit is akkoord. Echter heeft de opsteller voor het verkeer op het

eigen terrein een rijlijn met wegtype 'binnen bebouwde kom (normaal)' in plaats van 'binnen bebouwde kom (stagnerend)' aangehouden. Dit dient aangepast te worden.

Dit is aangepast.

Met betrekking tot de aspecten bodem en water zijn er nog de volgende opmerkingen:

Bodem

- Waar worden afvalstoffen geladen en gelost? Hoe wordt ter plaatse van de laad- en losplaats een verwaarloosbaar bodemrisico behaald?
*De afvalstoffen die binnen in de loods zijn opgeslagen worden daar dan ook geladen en gelost. In de loods is sprake van een vloeistofkerende vloer.
Indien sprake is van laden en lossen op het buitenterrein hebben we het hier over los gestorte inerte goederen (niet bodembedreigend). De afvalstoffen welke onder invloed van hemelwater mogelijk bodembedreigend kunnen zijn (denk aan C-hout en bitumineuze mengsels als asfalt en dakafval) worden inpandig in de sorteerloods opgeslagen waardoor uitloging niet zal plaatsvinden. Op deze manier is sprake van een verwaarloosbaar bodemrisico.*
- De nieuw aangelegde bedrijfsriolering bij opslag D en E dient te worden weergegeven op de rioleringstekening.
Deze tekening dienen we aanvullend in.

Water

- De rioleringstekening is onvolledig; alle lozingsroutes en lozingspunten dienen te worden weergegeven.
Deze tekening dienen we aanvullend in.
- Op welk type riolering wordt het niet verontreinigd hemelwater afkomstig van verharde oppervlakten geloosd? Is er een gescheiden hemelwaterafvoer aanwezig voor afvalwater dat niet in contact is gekomen met goederen?
*Het niet verontreinigd hemelwater afkomstig van verharde oppervlakten zoals het dak van de loods wordt geloosd op het oppervlaktewater.
Er is dus een gescheiden hemelwaterafvoer aanwezig voor hemelwater afkomstig van de buitenopslag (groene lijn op tekening) en hemelwater afkomstig van het dak (blauwe lijn op tekening).*
- Is de rioolbeheerder op de hoogte van de afvalwaterlozingen op het gemeentelijke riool en is er schriftelijk akkoord? De aanvrager dient bij toename in de hoeveelheid te lozen afvalwater toestemming te vragen bij de rioolbeheerder in verband met de capaciteit van het riool.
De vergunde bestaande bebouwing is al aangesloten op het vuilwaterriool. Vanuit deze aansluiting wordt geen toename verwacht. De beperkte toename vanuit de nieuwe aansluiting bij opslag D en E zal bij zicht op vergunningverlening gemeld worden bij de rioolbeheerder. Gevraagd wordt dan ook dit als vergunningvoorschrift op te nemen.