

# Omgevingsvergunning

DFDS Seaways B.V.  
Vulcaanweg 20  
3134 KL VLAARDINGEN

Kenmerk  
350055 -  
21437996

Verzenddatum  
**16 NOV. 2012**

## Omgevingsvergunning (deels) verlenen)

### Onderwerp

Burgemeester en wethouders van Vlaardingen hebben op 4 februari 2011 van DFDS Seaways (verder: DFDS) een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen voor een terminal voor veerdiensten ten behoeve van vrachtwagentrailers, trailers met (tank)-containers, stukgoed, projectlading en koeltrailers, waaronder ook gevaarlijke stoffen. Het betreft een aanvraag om een revisievergunning. De aanvraag heeft betrekking op de Vulcaanweg 20 te Vlaardingen. De aanvraag is geregistreerd onder OLO-nummer 34676.

### Bevoegd gezag

Op grond van artikel 2.4 van de Wabo zijn wij bevoegd om deze omgevingsvergunning te verlenen.

### Procedure

De besluitvormingsprocedure is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (de uitgebreide voorbereidingsprocedure). De aanvraag is beoordeeld voor de activiteiten met vrachtwagentrailers, (tank)containers, stukgoed, projectlading en koeltrailers, waaronder gevaarlijke stoffen, op basis van artikel 2.14 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Tevens is de aanvraag getoetst aan het Besluit omgevingsrecht en de Ministeriële regeling omgevingsrecht.

### Ontvankelijkheid

Artikel 2.8 van de Wabo biedt de grondslag voor een geharmoniseerde regeling van de indieningsvereisten. Dit betreft de gegevens en bescheiden die bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moeten worden gesteld om tot een ontvankelijke aanvraag te komen. De regeling is uitgewerkt in paragraaf 4.2. van het Bor, met een nadere uitwerking in de Ministeriële regeling omgevingsrecht (Mor).

Na ontvangst van de aanvraag hebben wij deze aan de hand van de Mor getoetst op ontvankelijkheid. Daarbij is gebleken dat een aantal gegevens ontbraken. DFDS is in de brief van 22 maart 2011 (dms-nr. 21155924) in de gelegenheid gesteld om aanvullende gegevens te leveren. We hebben de aanvullende gegevens ontvangen op 6 april 2011. Hierdoor is de wettelijke procedure termijn opgeschort met 15 dagen.

Op 8 april 2011 is de procedure termijn verlengd met zes weken tot 17 mei 2011.

Verder heeft DFDS op:

- 29 augustus 2011 per e-mailbericht aanvullende informatie gestuurd betreffende de bovengrondse tank voor de opslag van Adblue;
- 30 augustus 2011 per e-mailbericht met betrekking tot onduidelijkheid omtrent de aangevraagde activiteit ontgassen/beluchten van lading aanvullende informatie gestuurd;
- 1 september 2011 een aanvullend rapport met kenmerk: I.2010.0438.02 "oplegnotitie aanvullende berekening luchtkwaliteit" met betrekking tot het manoeuvreren met schepen, gestuurd;
- 14 september 2011 per e-mail een brief "revisievergunning d.d. 4 februari 2011" gestuurd, betreffende een onderzoek naar verkeersbeweging.

Wij zijn van oordeel dat de aanvraag samen met de aanvullingen voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving. De aanvraag is dan ook ontvankelijk en in behandeling genomen.

#### **Bijgevoegde documenten**

De volgende documenten maken deel uit van de beschikking en zijn bijgevoegd:

- Het ingevulde aanvraagformulier OLO-nr: 34676 met 14 bijlagen (dms-nr. 21149681);
- Aanvullende informatie ten behoeve van stoffen ADR klasse 1 (dms-nr. 21174102);
- Aanvullende informatie doorzetvarianten I.2010.0438.08.N001 van 25 februari 2011 (dms-nr. 21213450)
- Aanvullende informatie en aanpassingen op verzoek van DFDS per e-mail op 2 april 2012.

DFDS heeft in de aanvraag verzocht de volgende documenten geen deel uit te laten maken van de vergunningaanvraag:

- Bedrijfsnoodplan, kenmerk I.2010.0438.00.N003, d.d. 18 januari 2011;
- BHV organisatie van DFDS Seaways, kenmerk I.2010.0438.00.N004, d.d. 18 januari 2011.

#### **Adviezen**

In de Wabo en het Bor worden bestuursorganen vanwege hun specifieke deskundigheid of betrokkenheid aangewezen als adviseur. Gelet op het bepaalde in artikel 2.26 Wabo, alsmede de artikelen 6.1 tot en met 6.4 van het Bor, hebben wij de aanvraag ter advies aangeboden aan de afdeling Brandweer Rotterdam-Rijnmond van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR). De uitgebrachte adviezen zijn bij de totstandkoming van het besluit betrokken.

Naar aanleiding hiervan hebben wij de volgende adviezen ontvangen:

1. advies in het kader van Besluit externe veiligheid inrichtingen d.d. 1 april 2011, kenmerk IV/JT/MN/hj/11uit01790;
2. advies in het kader van brandveiligheid t.b.v. DFDS, d.d. 23 mei 2011, kenmerk DH/OS/HM;
3. advies betreffende de opslag van explosieve stoffen, d.d. 18 mei 2011, met kenmerk IV/JT/FL/hj/11uit1826
4. nadere toelichting op Bevi-advies, d.d. 24 augustus 2011, met kenmerk IV/EB/FL/hj/-11uit03997;

5. toelichting op advies in het kader van BEVI (IV/JT/MN/hj/11uit01790), 9 september 2011, met kenmerk IV/JT/MB/.

Deze adviezen kunnen als volgt worden samengevat.

#### Ad. 1. en 4. Bevi-advies

Vanwege de ongunstige situering van het bedrijf met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's voor de directe en de indirecte omgeving van DFDS, adviseert de VRR het bevoegd gezag om de omgevingsvergunning niet zondermeer aan het bedrijf te verlenen. In het advies worden de (toxische) stofcategorieën LT2, LT3, LT4, GT 4 en GT5 in tankcontainers aangemerkt als stoffen waarbij het bevoegd gezag moet overwegen deze stoffen slechts onder het verbinden van restricties in de vergunning op te nemen. In de nadere toelichting op het advies geeft de VRR aan dat restricties aan stofcategorie LT3 zal leiden tot een belangrijke reductie groepsrisico. Het advies van de VRR is in lijn met het advies van de DCMR aan het bevoegd gezag. Omdat de stofcategorie LT3 in tankcontainers een groot risico voor de omgeving met zich mee brengt, is het verladen van deze stofcategorie niet toegestaan. Het verladen van de stofcategorie LT3 in verpakking (kleinere hoeveelheid) is echter wel toegestaan.

In het geval dat het verladen van alle aangevraagde gevaarlijke stoffen worden meegenomen in de berekeningen, wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico benaderd. De stofcategorie LT3 levert hieraan een substantiële bijdrage. Dit is voor ons aanleiding om de stofcategorie LT3 te weigeren, waarmee de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico zeer aanzienlijk wordt gereduceerd.

Aangezien de stofcategorie LT3 een substantiële bijdrage levert aan het groepsrisico en deze daardoor de oriëntatiewaarde benaderd hebben wij besloten de stofcategorie LT3 in tankcontainers te weigeren.

#### Ad. 2 Advies brandveiligheid

De VRR is voor het opnemen van brandveiligheideisen om advies gevraagd. In het advies met kenmerk DH/OS/HM worden ten aanzien van brandbeveiligingsmiddelen en voorzieningen aanbevelingen gedaan. De aanbevelingen uit dit advies van de VRR worden in de vergunningvoorschriften opgenomen.

#### Ad. 3 Advies ontplofbare stoffen

Bij de overwegingen tot de verlening van deze vergunning is het advies van de VRR in acht genomen. De VRR adviseert het nederleggen van de ADR subklasse 1.1 en 1.5 niet te vergunnen. Het nederleggen van de ADR subklasse 1.1 en 1.5 wordt geweigerd.

Voor meer informatie over deze clausule verwijzen wij naar de overwegingen en toetsingen.

### **Zienschijze en wijzigen ontwerpbesluit**

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbesluit van 24 mei 2012 met kenmerk 350055 / 21212957 zijn er op 11 juli 2012 schriftelijke zienschijze ingebracht door de Nederlandse Erts- en Mineraalbewerking b.v., Rotterdam Bulk Terminal B.V. en Maja Stuwadoors B.V.

Wij vatten de zienschijze als volgt samen gevolgd door onze reactie hierop:

#### **1. Bestemmingsplan**

Door de (kortdurende) opslag van gevaarlijke stoffen is de inrichting van DFDS een Bevi-inrichting geworden terwijl deze dat voorheen niet was. Deze verandering zou moeten passen binnen het bestemmingsplan. Ook de grote hoeveelheden verkeersbewegingen moeten zijn voorzien in het bestemmingsplan. Uit de aanvraag en de beschikking blijkt niet of de wijziging in activiteiten met gevaarlijke en ontplofbare stoffen en de grote hoeveelheden verkeersbewegingen passen binnen het bestemmingsplan. Het is niet duidelijk of er aan het bestemmingsplan getoetst is. Uit het feit dat hierover niets gezegd wordt kan geconcludeerd worden dat deze toetsing niet heeft plaatsgevonden.

#### **2. Doorzetvarianten**

In de aanvraag wordt gesproken over twee doorzetvarianten, die verschillen voor wat betreft het totale aantal trailers en containers. In het akoestisch onderzoek is aangegeven dat de tweede doorzetvariant (met het kleinste totale aantal trailers en containers) maatgevend is en ook in de QRA lijkt met deze variant gerekend te zijn. Onduidelijk is welke hoeveelheden nu precies zijn aangevraagd en vergund, waar het van afhankelijk is welke doorzetvariant uitgevoerd zal worden en wat dit o.a. voor geluid en de risicocontour zou betekenen wanneer toch doorzetvariant 1 werkelijkheid zou worden.

#### **3. Gevaarlijke stoffen op de inrichting**

Is 14 dagen kortdurend nederleggen of is het opslag?

In de aanvraag van DFDS is sprake van kortdurende opslag en het kortdurend nederleggen van gevaarlijke stoffen. Op basis van het feit dat er sprake is van kortdurende opslag ten behoeve van transport valt de inrichting onder het Bevi. Als termijn voor het kortdurend nederleggen is een maximum van 14 dagen opgenomen.

Deze termijn van 14 dagen lijkt lang. Bij DFDS vinden meerdere afvaarten per dag plaats. Dat wil zeggen dat het voor het logistieke proces niet noodzakelijk is om containers of trailers 14 dagen te laten staan: er is geen reden dat containers niet binnen zeer korte tijd voor afvaart dan wel na aankomst zouden kunnen worden aangeleverd of afgehaald. Om deze reden is het gedurende 14 dagen laten staan van containers een extra service voor de klanten van DFDS en betreft het hier wel degelijk opslag voor de klanten van DFDS. Dit wordt nog versterkt door de aanvraag waarin staat dat DFDS al ruim voor het verstrijken van de 14 dagen de klant financieel aanspoort om zijn materialen op te halen. Er worden dus kosten in rekening gebracht voor opslag. Wanneer er sprake is van opslag, dan betekent dit ook dat de inrichting aan andere regels voor opslag moet voldoen, zoals volgt uit onder andere de PGS 15.

#### **4. Onduidelijkheid over hoeveelheden trailers/containers met gevaarlijke stoffen**

"Het is onduidelijk welke hoeveelheden gevaarlijke stoffen er nu precies worden aangevraagd. In de niet-technische samenvatting wordt gesproken over een totaal aantal van ofwel 811.500 trailers en containers, ofwel een totaal aantal van 765.000 trailers/containers per jaar.

Uitgaande van het laagste getal komt dit neer op 2095 trailers/containers die per dag de inrichting bereiken. Volgens de notitie "tussenplaatsing gevaarlijke stoffen" bevat circa 17% van alle trailers/containers gevaarlijke stoffen, oftewel 130.050 per jaar, gemiddeld 356 per dag (gebaseerd op 365 dagen per jaar).

In de QRA wordt met andere getallen gerekend dan in de aanvraag. Het aantal trailers en containers met gevaarlijke stoffen dat beschouwd wordt in de QRA is 85.900 per jaar, of 235 per dag. Dit is een derde lager dan de aantallen uit de aanvraag. In de ontwerpbesikking zijn de aantallen tankcontainers en trailers uit de QRA als maximum opgenomen (met uitzondering van enkele gevaarklassen)."

## **5 Onduidelijkheid over gemiddelde opslagduur versus de maximale opslagduur**

"Daarnaast is in de QRA gerekend met een gemiddelde opslagduur van de gevaarlijke stoffen van 5 dagen, terwijl de maximale opslagduur die vergund is 14 dagen bedraagt. Wanneer iedere container en trailer met gevaarlijke stoffen gedurende 14 dagen op de inrichting wordt opgeslagen, wat immers volgens de ontwerpvergunning toegestaan is, dan betekent dit dat er bijna drie keer zo grote hoeveelheid gevaarlijke stoffen op de inrichting aanwezig zal zijn als waarmee in de QRA is gerekend. Onduidelijk is daarmee in hoeverre de berekende risicocontour de daadwerkelijke situatie op de inrichting weergeeft."

## **6 Boxcontainers**

In de QRA wordt gesproken over boxcontainers, waarvan de doorzet 20.000 stuks per jaar is en waarvan volgens de tekst 3% gevaarlijke stoffen bevat. Deze worden in de berekening niet meegenomen omdat de bijdrage verwaarloosbaar is. Deze boxcontainers worden echter ook niet genoemd in voorschrift 3.1.7 van de ontwerpvergunning, waar alleen sprake is van tankcontainers en trailers. Wil dit zeggen dat boxcontainers met gevaarlijke stoffen niet worden vergund? Of wil dit zeggen dat er geen grenzen worden gesteld aan het aantal boxcontainers met gevaarlijke stoffen? Dit is uit de ontwerpvergunning niet duidelijk.

## **7 LT3 in trailers**

Voorts wordt in de ontwerpvergunning het verladen en stalen van gevaarlijke stoffen van stofcategorie LT3 in tankcontainers geweigerd vanwege de gevaarsaspecten van deze stoffen. DFDS heeft echter ook het verladen en stalen van gevaarlijke stoffen van stofcategorie LT3 in trailers aangevraagd en dit is vergund voor 1100 trailers per jaar. In de QRA wordt verduidelijkt dat voor trailers gerekend is met een maximale hoeveelheid van 1 ton netto inhoud LT3 per trailer, maar in de ontwerpvergunning wordt geen maximale hoeveelheid per trailer voorgeschreven voor deze stoffen. Dat betekent dat het mogelijk is dat een trailer op de inrichting wordt gestald die volledig is gevuld met gevaarlijke stoffen van stofcategorie LT3. De gevaarsaspecten van een dergelijke trailer zijn mogelijk zelfs nog groter dan die van een tankcontainer die dezelfde stof vervoert, aangezien een tankcontainer speciaal vervaardigd is voor vervoer van die stoffen en een trailer niet. Ons inziens zou duidelijk(er) moeten worden voorgeschreven welke hoeveelheden gevaarlijke stoffen op de inrichting en in trailers/containers aanwezig mogen zijn.

## **8 Voorschrift onduidelijk**

Voorschrift 3.8.1 heeft betrekking op het nederleggen van ontplofbare stoffen van ADR klasse 1.1 en 1.5. Volgens het besluit is het nederleggen van ontplofbare stoffen van ADR subklasse 1.1 en 1.5 geweigerd. Voorschrift 3.8.1 is geen complete zin en schrijft niets voor. Onduidelijk is wat nu de bedoeling is met deze stoffen.

## **9 Voortdurende aanwezigheid van gevaarlijke stoffen**

Door de grote aantallen trailers en containers die bij DFDS worden overgeslagen komen er dagelijks enkele honderden trailers/containers met gevaarlijke stoffen over de inrichting. Ondanks het feit dat er ook steeds trailers en containers worden afgevoerd, is er wel continu een grote hoeveelheid gevaarlijke stoffen op de inrichting aanwezig. Uitgaande van de eerder berekende 356 trailers/containers per dag, zal er bij 14 dagen opslag voortdurend een aantal van bijna 5000 trailers/containers op de inrichting aanwezig zijn. Er is geen maximum gesteld aan de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die in een trailer of container aanwezig mag zijn, dus in principe kunnen deze volledig met gevaarlijke stoffen gevuld zijn. Bij 20 tot 25 ton per container betekent dit een continu aanwezige totale hoeveelheid van 100.000 ton gevaarlijke stoffen! Gezien deze grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen die structureel op de inrichting aanwezig mogen zijn, zeker in combinatie met het feit dat er opslag plaatsvindt, is het logisch dat de inrichting van DFDS onder het BRZO zou vallen en op die manier met een veiligheidsbeheersysteem, preventiebeleid zware ongevallen en een veiligheidsrapport een compleet en gedetailleerd beeld geeft van alle gevaren, risico's en maatregelen. Ter vergelijking, de NEM is een BRZO bedrijf terwijl daar veel kleinere hoeveelheden gevaarlijke stoffen zijn met minder risico voor de omgeving dan bij DFDS.

## **10 Risico's voor buurbedrijven**

De werkplaats van RBT is gelegen op hetzelfde terrein als DFDS en de rest van de locatie ligt direct tegen de inrichtingsgrens van DFDS. De enige weg van en naar RBT loopt over de inrichting van DFDS. In de werkplaats van RBT worden brandgevaarlijke werkzaamheden uitgevoerd zoals lassen, branden en slijpen. Voor Maja geldt dat twee van haar locaties (de werkplaats, die is onderverhuurd aan diverse onderhoudsbedrijven, en de aanlegsteiger voor haar drijfkransen) direct tegen de inrichtingsgrens zijn gelegen. Op deze locaties worden brandgevaarlijke werkzaamheden uitgevoerd zoals lassen, branden en slijpen.

In de aanvraag en de ontwerpvergunning wordt geen beperking opgelegd aan de locaties op de inrichting waar trailers of containers met gevaarlijke stoffen mogen worden geplaatst. Dit betekent dat het mogelijk is dat trailers met gevaarlijke stoffen in de nabijheid van de inrichting van RBT en Maja worden geplaatst. Op dit moment gebeurt dit ook in de praktijk. Hierdoor is er direct gevaar bij RBT en Maja wanneer er iets met een dergelijke trailer zou gebeuren. Hiermee lijkt geen rekening te zijn gehouden bij het opstellen van het bedrijfsnoodplan.

Ook met de brandgevaarlijke werkzaamheden van Maja lijkt geen rekening gehouden te worden voor het plaatsen van trailers met gevaarlijke stoffen.

RBT en Maja hebben door hun ligging ten opzichte van DFDS feitelijk één vluchtweg over. Als er op deze vluchtweg een incident plaatsvindt, dan zijn zij afgesloten van veilig terrein. Deze situatie is niet beschouwd in de vergunning. Ook in het noodplan van DFDS wordt niet gesproken over rekening houden met (medewerkers van) de buurbedrijven wanneer een incident plaatsvindt, bijvoorbeeld wanneer ontruimd moet worden.

## **11 Geluid**

Uit de ontwerpvergunning en de eerder verleende veranderingsvergunning blijkt dat DFDS meer geluidruimte inneemt dan haar budget (voor meer achtergrond verwijzen wij naar eerder ingediende beroepschriften). Dit is op te lossen door het verlengen van het geluidsschermbelasting. Deze mogelijkheid is in de huidige ontwerpvergunning niet eens genoemd, terwijl dit verlengde scherm een significant effect heeft in de dagperiode (enkele decibellen reductie) en de overschrijding van het budget in de avondperiode te niet doet. Dit scherm moet daarmee als BBT gezien worden, maar is niet voorgeschreven.

## **12 NOx-emissies**

In het kader van de aanvraag heeft DFDS en onderzoek laten uitvoeren naar de invloed van haar inrichting op de luchtkwaliteit. Zowel als gevolg van de scheepvaartbewegingen als de vrachtwagenbewegingen van en naar de inrichting is sprake van een aanzienlijke uitstoot van NOx en SOx. In de nabijheid van de inrichting zijn verschillende Natura 2000-gebieden gelegen, met name het gebied Oude Maas dat op circa 4 kilometer van de inrichting begint en zeer gevoelig is voor verzuring, en daarmee voor de depositie van Nox en SOx. Naar de effecten van de inrichting op dit natuurgebied, of andere Natura 2000-gebieden die gelegen zijn langs de route van de schepen of vrachtwagens die DFDS aandoen, is niet gekeken.

## **13 Verkeer en vervoer**

In voorschrift 2.1.1 staat dat voordat het aantal van 575.000 verkeersbewegingen wordt bereikt, een verkeersonderzoek moet worden uitgevoerd. Dit voorschrift is onduidelijk gesteld: gaat het om 575.000 verkeersbewegingen per jaar? In totaal? Ook is niet duidelijk waarop dit aantal is gebaseerd.

In de bestaande situatie heeft de inrichting van DFDS al grote invloed op de verkeerssituatie op het bedrijfsterrein. Op dit moment zijn er talloze problemen in het gebied rond de toegangspoort van de Vulcaanweg. Veel vrachtwagens met bestemming DFDS staan geparkeerd op de Vulcaanweg ter hoogte van NEM. Bovendien staat het verkeer vanaf deze plek vaak stil tot aan de snelweg A4, RBT en NEM, maar ook andere bedrijven in het gebied ondervinden hier veel hinder van in de eigen bedrijfsactiviteiten. Het is niet duidelijk waarom een verkeersonderzoek pas nodig is bij het bereiken van 575.000 verkeersbewegingen terwijl er nu al dagelijks tal van verkeersproblemen zijn.

Naar onze mening zou een verkeersonderzoek nu al moeten worden uitgevoerd en zou met name moeten worden gekeken naar meer inzetten van de toegangspoort aan de Schiedamse dijk. In de aanvraag van DFDS staat dat de mogelijkheid voor het opstellen van vrachtwagens bij deze toegangspoort zeer gering is en dat deze poort daarom slechts voor bijzonder vervoer gebruikt wordt. Onduidelijk is waarom deze poort niet gebruikt kan worden voor het uitgaande verkeer. Gebruik maken van deze poort zou de overlast op de Vulcaanweg sterk verminderen en bovendien een reductie van vervoerskilometers betekenen.

Naast de verkeersproblematiek (files) ondervindt de NEM veel hinder van de wachtende vrachtwagens op de Vulcaanweg. Als het terrein van DFDS is afgesloten staan de vrachtwagens buiten de inrichting te wachten en/ of worden zelfs trailers afgekoppeld en geparkeerd. Door de chauffeurs wordt gegeten en gebarbecued, gedronken, geslapen, geürineerd en zelfs gepoept in de openbare ruimte en op het terrein van NEM, omdat de Koningin Wilhelminahaven NZ voor de truckers een ideale parkeerplaats biedt (vlak bij de poort van DFDS en waar chauffeurs redelijk ongestoord kunnen verblijven). Dit geeft enorme overlast en hinder voor de NEM (men laat vaak afval achter) en zij heeft meermalen geklaagd bij de gemeente Vlaardingen, maar deze weet feitelijk niet wat ze met deze situatie aan moeten en staan het oogluikend toe. Het lijkt niet meer dan logisch om deze vrachtwagens faciliteiten te bieden op het terrein van DFDS zelf (zoals ook voorheen het geval was), zodat de omgevingshinder wordt geminimaliseerd. Dit aspect wordt totaal niet beschouwd in de aanvraag of de ontwerpvergunning.

**Over de zienswijze merken wij het volgende op:**

**Ad. 1 Bestemmingsplan**

Tijdens het tot stand komen van de vergunning is regelmatig overleg over de opslag van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid), brandweeradvisen, verkeer, container opslag enz. met de gemeente Vlaardingen gevoerd in relatie tot het vigerende bestemmingsplan. De gemeente Vlaardingen heeft beoordeeld dat de locatie en de activiteiten van DFDS in het huidige bestemmingsplan "Bebouwingsvoorschriften I uitbreidingsplan Vlaardingen" past. De gronden zijn bestemd voor watergebonden bedrijven met bedrijfsgebouwen.

Op grond van de Provinciale Structuurvisie wordt het plangebied omschreven als een bedrijventerrein met een mainportfunctie. Het omvat het aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie water- en havengebonden bedrijvigheid, veelal in de hogere milieucategorieën, met productie, opslag, transport en distributie, nutsvoorzieningen, evenals de hieraan verbonden kantoorfuncties in het haven- en industriegebied van Rotterdam en de Drechtsteden. In het toekomstige bestemmingsplan Rivierzone-Oost wordt de mainportfunctie voor het gebied Vulcaanhaven en KW-haven noordoost gehandhaafd.

Onder het hoofdstuk "Overwegingen en toetsingen" zal dit worden opgenomen.

**Ad 2. Doorzetvarianten**

De in voorschriften genoemde aantallen zijn gebaseerd op de voor externe veiligheid en geluid meest kritische doorzet (variant 2).

De zienswijze is in een vijftal subvragen te onderverdelen.

1. Waarop is de QRA gebaseerd;
2. Welke hoeveelheden precies zijn aangevraagd en worden vergund;
3. Waar het van afhankelijk is welke doorzetvariant wordt uitgevoerd;
4. Wat de consequenties zijn voor geluid indien doorzetvariant 1 wordt gerealiseerd;
5. Wat de consequenties zijn voor EV indien doorzetvariant 1 wordt gerealiseerd.

Beantwoording subvraag 1:

In de aanvraag staan een tweetal doorzet varianten genoemd, variant 1 en variant 2 (bron: Bijlage 1 bij aanvraag d.d. 04-02-2011: Niet technische samenvatting activiteiten en processen, d.d. 18-01-2011, DMS 21149667). Het verschil tussen de varianten betreft het aantal trailers en containers dat wordt doorgezet. Bij variant 2 is de doorzet van het aantal trailers lager, maar is de doorzet van het aantal containers hoger dan bij variant 1. Met name de hogere doorzet van het aantal containers met gevaarlijke stoffen is van invloed op de uitkomsten van de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) en heeft ook de meest ongunstige invloed op de risicocontour. Daarom is de QRA gebaseerd op de voor externe veiligheid maatgevende doorzetvariant 2, wat ook expliciet in de aanvraag is vermeld (bron: Notitie aanvullende gegevens bij aanvraag 34676 d.d. 4 februari 2011, d.d. 25-02-2011, DMS 21159140).

Beantwoording subvraag 2:

Met betrekking tot de aantallen trailers en containers dient er onderscheid gemaakt te worden tussen:

- a. het aangevraagde totale aantal trailers en containers;
- b. het aangevraagde aantal voor externe veiligheid relevante trailers en containers;
- c. het vergunde totale aantal trailers en containers;
- d. het vergunde aantal voor externe veiligheid relevante trailers en containers.

Ad a.

Voor het precieze aantal trailers en containers waarvoor vergunning is aangevraagd, wordt verwezen naar de aanvraag. In de notitie: "Aanvullende gegevens bij aanvraag 34676 d.d. 4 februari 2011", (d.d. 25-02-2011, DMS 21159140) staan de juiste aantallen genoemd.

Ad b.

Voor de precieze aantallen trailers en containers, met een voor externe veiligheid relevante lading waarvoor vergunning is aangevraagd, wordt verwezen naar de bijlage 4 van de aanvraag. In het document: "QRA DFDS Seaways, (d.d. 17-01-2011, DMS 21149670) staan in tabel 1 en 2 op bladzijde 14 de aangevraagde (voor externe veiligheid relevante) hoeveelheden trailers en containers benoemd.

Ad c/d.

Voor de precieze aantallen trailers en containers welke zijn vergund wordt verwezen naar de ontwerpbeschikking van 24 mei 2011 met kenmerk 350055/21212957. Daarin staat dat:

- de aanvraag inclusief de aanvullende informatie over de doorzetvarianten onderdeel uitmaakt van de beschikking;
- het verladen en stallen van gevaarlijke stoffen van stofcategorie LT3 in tankcontainers en het nederleggen van ontplofbare stoffen ADR klasse 1.1 en 1.5 wordt geweigerd;
- in voorschrift 3.1.7 van de beschikking zijn het maximale aantal geladen containers en trailers met gevaarlijke stoffen (welke relevant zijn op het gebied van externe veiligheid) vastgelegd.

#### Beantwoording subvraag 3:

DFDS heeft geen zekerheid over de toekomstige wensen en ontwikkelingen, marktverandering van de modaliteiten van haar klanten (meer containers in plaats van trailers of juist niet) en daarom is in de aanvraag onderscheid gemaakt tussen twee doorzetvarianten. Aangezien er wordt uitgegaan van een "worst-case scenario" is gekozen voor doorzetvariant 2 met de grootste risicocontour.

#### Beantwoording subvraag 4:

Vanuit het akoestisch perspectief is in de aanvraag onderscheid gemaakt tussen twee doorzetvarianten. De varianten zijn gespecificeerd in notitie "Aanvullende gegevens bij aanvraag 34676 d.d. 4 februari 2011", (d.d. 25-02-2011, DMS 21159140) behorende bij de aanvraag.

Voor de berekening van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ( $L_{A,T,LT}$ ) wordt uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie (RBS). Dit is de bedrijfssituatie op de voor het aspect geluid maatgevende dag. In de RBS bestaat er tussen de twee varianten alleen verschil in de doorzet van het aantal containers. In doorzetvariant 1 is sprake van een doorzet van 40 containers per dag en in variant 2 van 150 containers per dag. De doorzet van trailers, stukgoed en rijdend equipment is in beide varianten gelijk. Hieruit volgt dat de zienswijze waarin die aangeeft dat de tweede doorzetvariant de laagste doorzet kent voor het aspect geluid, onjuist is.

De geluidvoorschriften zijn gebaseerd op een maximale doorzet van 2540 trailers, 150 containers, 20 vrachtwagens met stukgoed en 1 stuk rijdend equipment per dag. Dit komt overeen met de maximale dagelijkse doorzet van variant 2.

Wanneer doorzetvariant 1 werkelijkheid zou worden, dan zal het  $L_{A,T,LT}$  in de omgeving ten gevolge van DFDS dalen. Het is daarom mogelijk dat in de toekomst uit akoestisch

onderzoek blijkt dat de gestelde grenswaarden voor het geluid afkomstig van DFDS te ruim zijn. Wanneer daar voldoende aanleiding voor bestaat, dan kunnen de grenswaarden alsnog verlaagd worden. Wij hebben ons te houden aan de aangevraagde hoeveelheden.

Beantwoording subvraag 5:

Zoals bij de beantwoording van subvraag 1 reeds is aangegeven, is doorzet variant 2 maatgevend op het gebied van externe veiligheid. Indien doorzet variant 1 wordt gerealiseerd, zal het feitelijke plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) van de inrichting lager zijn dan in de QRA is berekend. Conclusie: (eventuele) realisatie van doorzet variant 1 verandert niets aan de reeds uitgevoerde beoordeling en toetsing, welke is vastgelegd in de beschikking. Op basis van de aangevraagde (en in de vergunning deels geweigerde activiteiten) wordt voldaan aan de in het Bevi opgenomen normering voor het PR en GR.

**Ad 3. Gevaarlijke stoffen op de inrichting**

Onder kort durende opslag van gevaarlijke stoffen bij stuwadoorsbedrijven wordt verstaan: een verblijftijd van gevaarlijke stoffen binnen de inrichting maximaal 14 dagen, onder voorwaarden.

In PGS15 wordt in hoofdstuk 5 het nederleggen tijdens transport vermeld. In de vergunning zijn voorschriften opgenomen waarbij de PGS15 is gevolgd.

DFDS valt onder de werkingssfeer van het Bevi op grond van artikel 2, onderdeel 1, lid b. Hier staat: "een inrichting die bestemd is voor de opslag in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 1, onderdeel c van het Besluit risico's zware ongevallen 1999, ...".

In het BRZO'99 staat in artikel 1, onderdeel c de definitie van opslag in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen: "opslag van verpakte gevaarlijke stoffen gedurende korte tijd en in afwachting van aansluitend vervoer naar een vooraf bekende ontvanger, met inbegrip van het laden en lossen van die stoffen en de overbrenging daarvan naar of van een andere tak van vervoer, voor zover daadwerkelijk in aansluitend vervoer is voorzien en de betrokken gevaarlijke stoffen in hun oorspronkelijke verpakking blijven."

In de Nota van toelichting van het BRZO'99 staat: "bedoelde uitsluiting is er op gericht om vervoergebonden inrichtingen, zoals stuwadoorsinrichtingen, niet onder het regime van dit besluit te brengen. Kenmerkend voor dit type uitgesloten inrichtingen is dat gevaarlijke stoffen daarin slechts kortstondig aanwezig zijn. De kortstondige opslag van gevaarlijke stoffen om direct met het vervoer samenhangende redenen, valt derhalve niet onder de werking van dit besluit."

In de PGS 6 "Aanwijzingen voor implementatie van het BRZO 1999" staat de definitie van kortstondige opslag: "Opslag van gevaarlijke goederen voor een periode van maximaal 14 dagen." In de aanvraag is een maximale termijn opgenomen van 14 dagen (bron: bladzijde 14, QRA DFDS Seaways, d.d. 17-01-2011, DMS 21149670). Het is deze maximale termijn van 14 dagen welke middels voorschrift 3.1.7 aan de vergunning is verbonden.

Op grond van de definities in het BRZO'99 en het Bevi doet het niet ter zake of het gaat om kortdurend nederleggen of opslag. De activiteit waar het om gaat is dat bij DFDS: "opslag plaatsvindt in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen" en dat de maximale verblijftijd voor gevaarlijke goederen is beperkt tot 14 dagen.

De aangehaalde ontbrekende noodzaak om (alle) trailers/containers 14 dagen te laten staan, sluit ook aan bij de door de initiatiefnemer aangevraagde activiteit. De gemiddelde bedrijfssituatie waarvoor vergunning wordt aangevraagd is een halve dag voor trailers en vijf

dagen voor containers. Maximaal kunnen trailers en containers 14 dagen blijven staan (bron: bladzijde 14 en 22, QRA DFDS Seaways, d.d. 17-01-2011, DMS 21149670). Om deze belangrijke uitgangspunten uit de QRA te kunnen monitoren is besloten om de voorschriften 5.3.2 en 5.3.3 aan de vergunning te verbinden.

Voorschrift 5.3.2 luidt:

De gemiddelde verblijftijd (gerekend over de periode van één kalender jaar) mag voor trailers met gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 12 uur en voor (tank-, stukgoed- en box-)containers met gevaarlijke stoffen niet meer dan 120 uur bedragen.

Voorschrift 5.3.3 luidt:

Jaarlijks dient voor 1 februari (van het nieuwe jaar) een opgave te worden overgelegd aan het bevoegd gezag, waarin de gemiddelde verblijftijd van (tank-, stukgoed- en box-)containers en trailers met gevaarlijke stoffen staat gegeven van het afgelopen kalenderjaar.

Verder staat in de aanvraag dat DFDS haar klanten financieel prikkelt om de ladingen ruim voor de termijn van 14 dagen op te halen (bron: bladzijde 14, QRA DFDS Seaways, d.d. 17-01-2011, DMS 21149670). De ingediende zienswijze betoogt dat er sprake is van een extra service, waarvoor kosten in rekening worden gebracht. De primaire activiteit van DFDS betreft een terminal voor veerdiensten voor vrachtvervoer. Vanuit bedrijfseconomisch perspectief is het voor de vervoerder wenselijk om een truck die een trailer/container komt afleveren, direct weer een trailer/container te laten meenemen. Daarnaast vormt het in rekening brengen van kosten bij transporteurs die hun trailers en containers langer laten staan, juist een extra stimulans om een spoedige afvoer van trailers en containers te kunnen afdwingen.

Tot slot wordt in de zienswijze gesteld dat indien er sprake van opslag zou zijn in plaats van kortdurend nederleggen / kortdurende opslag, de inrichting aan andere regels moet voldoen. In hoofdstuk 5 van de PGS15 is het nederleggen tijdens transport geregeld en niet de stationaire opslag. Met name de Roll-on-roll-off terminals worden met name genoemd waarop hoofdstuk 5 van de PGS15 van toepassing is. De PGS15 is dan ook uitgangspunt geweest om voorschriften te stellen in de vergunning.

#### **Ad 4. Onduidelijkheid over hoeveelheden trailers/containers met gevaarlijke stoffen**

Voor de precieze aantallen trailers en containers welke zijn vergund wordt verwezen naar de vergunning. Daarin staat dat de aanvraag inclusief de aanvullende informatie over de doorzetvarianten onderdeel uitmaakt van de beschikking. Verder staat in het besluit dat het verladen en stallen van gevaarlijke stoffen van stofcategorie LT3 in tankcontainers en het nederleggen van ontplofbare stoffen ADR klasse 1.1 en 1.5 wordt geweigerd. Tot slot is in voorschrift 3.1.7 van de beschikking de maximale aantallen geladen containers en trailers met gevaarlijke stoffen (welke relevant zijn op het gebied van externe veiligheid) vastgelegd.

Voor het precieze aantal containers en trailers waarvoor vergunning is aangevraagd, wordt verwezen naar de aanvraag. In de notitie: "Aanvullende gegevens bij aanvraag 34676 d.d. 4 februari 2011", (d.d. 25-02-2011, DMS 21159140) staan de juiste aantallen genoemd.

In de aanvraag staat op bladzijde 1 van bijlage 6 "Tussenplaatsing gevaarlijke stoffen", (d.d. 18-01-2011, DMS 21149672) vermeld dat een deel (17%) van de trailers/containers IMDG-geklasseerd is. Bij dit genoemde percentage heeft nog geen splitsing plaatsgevonden van trailers/containers geladen met gevaarlijke stoffen welke wel en welke niet relevant zijn voor de externe veiligheid.

Voor de precieze aantallen trailers en containers, met een voor externe veiligheid relevante lading waarvoor vergunning is aangevraagd, wordt verwezen naar de bijlage 4 van de aanvraag. In het document: "QRA DFDS Seaways, (d.d. 17-01-2011, DMS 21149670) staan in tabel 1 en 2 op bladzijde 14 de aangevraagde (voor externe veiligheid relevante) hoeveelheden trailers en containers benoemd.

#### **Ad 5 Onduidelijkheid over gemiddelde opslagduur versus de maximale opslagduur**

In de aanvraag staat helder beschreven voor welke bedrijfssituatie vergunning wordt aangevraagd. De gemiddelde verblijftijd van een trailer op de inrichting bedraagt een halve dag, van een container 5 dagen. De maximale verblijftijd van een gevaarlijke stoffen trailer en container mag maximaal 14 dagen bedragen (bron: "QRA DFDS Seaways", (d.d. 17-01-2011, DMS 21149670). Deze gemiddelde verblijftijden zijn gebaseerd op ervaring opgedaan door DFDS bij verschillende terminals verspreid over diverse jaren en zijn als uitgangspunten in de QRA opgenomen. De bedrijfsactiviteiten van DFDS zijn primair gericht op het vervoer van trailers/containers – niet op het stallen daarvan. Zoals bij de beantwoording van zienswijze ad 3. reeds staat vermeld is het vanuit bedrijfseconomisch perspectief voor de vervoerder wenselijk om een truck die een trailer/container komt afleveren, direct weer een trailer/container te laten meenemen. Verder heeft DFDS in haar kostprijzenstructuur een financiële stimulans opgenomen om de trailers en containers zo spoedig mogelijk te verwijderen. Zodoende zijn wij van mening dat de in de QRA opgenomen aantallen representatief zijn, dat de berekeningen op een gebruikelijke manier tot stand zijn gekomen en de werkelijke situatie voldoende conservatief is.

Indien de lijn van degenen die bezwaar maken zou worden gevolgd, dan zou het aantal aanwezigheidsdagen van trailers & tankcontainers toenemen met ruim een factor 16 (nu:  $0,5 \times 40.000 + 5 \times 3.380 = 36.900$  naar straks  $14 \times 43.380 = 607.320$ ). Dit zou leiden tot een niet realistische extreme overschatting van het PR en GR voor de inrichting.

Tot slot wordt opgemerkt dat aan de definitieve vergunning de voorschriften 5.3.2 en 5.3.3 zijn verbonden waarmee jaarlijks de juistheid van de uitgangspunten uit de QRA wordt getoetst.

#### **Ad 6. Boxcontainers**

In de beschikking staat dat de aanvraag onderdeel uitmaakt van de vergunning. In de aanvraag staat dat de jaarlijkse doorzet 20.000 boxcontainers bedraagt, waarvan maximaal 3% (= 600 boxcontainers) geklasseerde containers (bron: QRA, blz. 11). Met andere woorden, formeel is het aantal boxcontainers beperkt tot 20.000 boxcontainers per jaar waarvan maximaal 600 geklasseerde stoffen mogen bevatten. In de QRA zijn deze geklasseerde boxcontainers in de modellering ook meegenomen (bron: QRA, blz. 11 en blz. 25). Op basis van de uitgevoerde wijze van modellering wordt geconcludeerd dat de risico's van de boxcontainers ruimschoots verdisconteerd zijn in de risico's zoals berekend. Gezien het geringe aantal geklasseerde boxcontainers (600 stuks) en de bijdrage aan de risico's, dient het opleggen van een registratieverplichting geen doel en wordt een dergelijke administratie verplichting als onnodig bezwarend beoordeeld.

#### **Ad 7. LT3 in trailers**

In de wettelijk voorgeschreven rekenmethodiek is vastgelegd op welke wijze het risico van een (tank)container geladen met een bepaald product en het risico van een trailer geladen met hetzelfde product dient te worden berekend. Op grond van deze rekenmethodiek is het

risico van een (tank)container geladen met 20 ton groter dan een trailer geladen met 20 x 1 ton van hetzelfde product. Primair gaat het om de inhoud van het insluitsysteem. Door DFDS is vergunning aangevraagd voor een maximale verpakkingsgrootte van 1 m<sup>3</sup>. Daarnaast dient op grond van transportwetgeving de sterkte van de verpakking / emballage te voldoen aan het ADR. Gezien het voorstaande is het voor externe veiligheid niet relevant om aan het bedrijf ten aanzien van dit punt beperkingen op te leggen.

#### **Ad. 8 Voorschrift onduidelijk**

In het ontwerp-besluit is een gedeelte van de zin van voorschrift 3.8.1 weg gevallen. Deze weggevallen tekst zal in de definitieve beschikking worden toegevoegd.

Het gewijzigde voorschrift 3.8.1 luidt:

Het laden en lossen alsmede nederleggen tijdens vervoer van of aanwezigheid van ontplofbare stoffen van ADR klasse 1.1 en 1.5. is verboden.

#### **Ad 9. Voortdurende aanwezigheid van gevaarlijke stoffen**

In de zienswijze staat vermeld dat gezien de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die op enig moment binnen de inrichting aanwezig is en dat het hier opslag betreft, het bedrijf onder het BRZO'99 valt.

Of een bedrijf al dan niet onder de werkingssfeer van het BRZO'99 valt, is geregeld in artikel 2 en artikel 4 van het BRZO'99. In artikel 2 staat: "Dit besluit (het BRZO'99) is niet van toepassing op: inrichtingen die geheel of nagenoeg geheel zijn bestemd voor de opslag in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen, al dan niet in combinatie met andere stoffen en producten." (bron: BRZO'99, artikel 2, lid d). Opslag in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen wordt gedefinieerd als: "opslag van verpakte gevaarlijke stoffen gedurende korte tijd en in afwachting van aansluitend vervoer naar een vooraf bekende ontvanger, met inbegrip van het laden en lossen van die stoffen en de overbrenging daarvan naar of van een andere tak van vervoer, voor zover daadwerkelijk in aansluitend vervoer is voorzien en de betrokken gevaarlijke stoffen in hun oorspronkelijke verpakking blijven" (bron: BRZO'99, artikel 1, onder c). Kortstondige opslag wordt gedefinieerd als: "Opslag van gevaarlijke goederen voor een periode van maximaal 14 dagen." (bron: PGS 6, paragraaf 2.2, blz. 105). Op basis van het bovenstaande valt het bedrijf niet onder het BRZO'99.

Tot slot wordt opgemerkt dat de in de zienswijze aangehaalde container aantallen overschat worden. DFDS krijgt vergunning voor het jaarlijks behandelen van 43.380 trailers en containers met voor externe veiligheid relevante gevaarlijke stoffen. Uitgaande van 365 dagen per jaar houdt dat gemiddeld 119 trailers en containers per dag in. Zie in verband hiermee ook Ad. 5.

#### **Ad 10. Risico's voor buurbedrijven**

Voorschrift 2.1.3 en hoofdstuk 3.4 van de vergunning handelt over het opstellen van vervoerseenheden. In voorschrift 2.1.3. is vermeld dat voor gevels en gebouwen een vrije rijbreedte moet worden gehouden van 4,5 m. De afstand van vervoersmiddelen tot de erfgrèns moet 5 meter bedragen indien gebouwen van derden binnen 5 meter van de erfgrèns liggen. Een uitzondering is gemaakt voor het stallen van lege huiftrailers (expliciet geen gevaarlijke stoffen) omdat uit de stralingsberekeningen is gebleken dat hierbij de impact bij brand aanzienlijk kleiner is en kortere afstanden kunnen worden aangehouden. De werkzaamheden (lassen, branden en slijpen) hebben onder normale omstandigheden geen zodanige omvang waardoor gevaar voor brandoverslag ontstaat. Daarbij moet worden

opgemerkt dat op het terrein toezicht wordt gehouden waardoor in een vroeg stadium bij het uitbreken van een brand handelend kan worden optreden.

Voor het in werking hebben van een coastersteiger ten behoeve van het afmeren van zelf varende kraanschepen waarop onderhouds- en reparatiewerkzaamheden worden verricht is een omgevingsvergunning vereist. In de vergunning van RBT is de coastersteiger vermeld en op tekening aangegeven, het verrichten van onderhouds- en reparatiewerkzaamheden is niet in de vergunning van RBT opgenomen. Maja maakt gebruik van de omgevingsvergunning van RBT. De (onvergunde) werkzaamheden van Maja worden op een afstand van circa 7,5 m vanaf de inrichtingsgrens uitgevoerd en circa 10 m vanaf de opstelplaatsen voor trailers. Met DFDS is overleg gevoerd over het opstellen van trailers met gevaarlijke stoffen ter hoogte van de coastersteiger. DFDS wenst om, overeenkomstig de aanvraag, ter hoogte van de coastersteiger trailers met gevaarlijke stoffen te plaatsen. De voorschriften hieromtrent blijven ongewijzigd.

In de beschikking (paragraaf 5.4 ) is de verplichting opgenomen om binnen zes maanden na het van kracht worden van de vergunning een actueel noodplan op te stellen. In paragraaf 5.4 is onder meer vermeld dat in het noodplan tenminste het volgende beschreven moet zijn:

- de instructies voor de personen die binnen de inrichting verantwoordelijk zijn voor de bestrijding van de gevolgen van de onregelmatigheden met gevaarlijke stoffen of brand;
- de wijze waarop buurtbedrijven en de hulpdiensten bij onregelmatigheden met gevaarlijke stoffen of brand worden gewaarschuwd.

#### **Ad 11. Geluid**

Op 22 maart 2011 is aan DFDS een veranderingsvergunning verleend. Bij de aanvraag behorende bij die vergunning is een akoestisch rapport (kenmerk I.2010.0060.01.R001, d.d. 11 juni 2010) gevoegd. Uit bijlage 7 van dat akoestisch rapport blijkt dat het onderzochte aanvullend geluidscherm, een verlenging van het bestaande geluidscherm met 110 meter in plaats van 75 meter, maximaal 2,7 dB geluidreductie zou opleveren in de dagperiode. Op het maatgevende rekenpunt bedroeg het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau zonder aanvullend scherm 44,8 dB(A) en met aanvullend scherm 42,1 dB(A).

De invloed van deze geluidbelastingen op de totale geluidbelasting (maximaal toelaatbare geluidbelastingen (MTG's)) was echter beperkt. Bij de beschouwde woningen bedraagt het totale vergunde langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van het gehele industrieterrein 56,1 dB(A). Het aanvullende geluidscherm zou het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van het gehele industrieterrein in de dagperiode slechts met 0,2 dB reduceren. In de avond- en de nachtperiode zou het effect van een verlengd scherm nog kleiner zijn. De extra verlenging van het geluidscherm werd daarom bij de beoordeling van de aanvraag om veranderingsvergunning niet als doelmatig bestempeld en daarmee niet als BBT.

Uit het nu voorliggende akoestisch rapport behorende bij de aanvraag om revisievergunning blijkt dat de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor het maatgevende beoordelingspunt "ZIP 40 Schiedamseweg" in de dag- en nachtperiode licht dalen en voor de avondperiode gelijk blijft ten opzichte van de veranderingsvergunning. Het effect van een extra verlengd geluidscherm zou daarom zelfs kleiner worden of gelijk blijven. Een extra verlengd geluidscherm wordt daarom nog steeds niet als doelmatig gezien en daarmee niet als BBT. De zienswijze geeft geen aanleiding om aan te nemen dat de inrichting niet aan BBT voldoet.

#### **Ad 12. NOx-emissies**

Aan de Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid – Holland is een verzoek gedaan ten behoeve van het verkrijgen van een verklaring van geen bedenkingen (verder: VVGB) inzake de Natuurbeschermingswet 1998 (Nwb). Door de provincie is op 3 september 2012 met kenmerk PZH-2012-348928090 een VVGB afgegeven. De gevolgen voor de stikstofdepositie van bestaande, niet-gewijzigde activiteiten (peildatum 7 december 2004), niet getoetst bij de beoordeling van de aanvraag van een Nbw-vergunning. Uit deze verklaring blijkt dat de door de inrichting veroorzaakte stikstofdepositie voor wat betreft de Natuurbeschermingswet 1998 het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg staat. Onder het kopje “besluit” wordt de VVGB onlosmakelijk aan onderhavige beschikking verbonden.

#### **Ad 13. Verkeer en vervoer**

In de zienswijze is gesteld dat het voorschrift 2.1.1 onduidelijk is. Hieraan wordt tegemoet gekomen door aan het voorschrift 2.1.1 de toevoeging “per jaar” en “in totaal ter plaatse van de hoofd ingang” toe te voegen. Het in de beschikking opgenomen aantal verkeersbewegingen van 575.000 waarvoor na het bereiken van dit aantal een verkeersonderzoek moet worden uitgevoerd is overgenomen uit de beschikking van 28 december 2010. Tegen deze beschikking zijn geen bezwaren ingebracht. Het verkeersonderzoek moet worden uitgevoerd zodra genoemd aantal verkeersbewegingen is bereikt. Daarbij zal met name het milieubelang als uitgangspunt dienen waarbij ook het economisch belang zal worden meegewogen. De omgevingsvergunning regelt in essentie uitsluitend de milieuthema's binnen de inrichtingsgrenzen. Het bestemmingsplan (waaronder verkeer) of daaraan gerelateerde ruimtelijke ordeningsbeleid is bedoeld om in de verkeersproblematiek te voorzien. Dat de verkeerssituatie een knelpunt is dan wel bij toenemende aantal verkeersbewegingen een knelpunt wordt, is door het bevoegd gezag onderkend en is ondanks dat de inrichting zich in een gezoneerd industriegebied bevindt voorschrift 2.1.1 in onderhavige vergunning opgenomen.

Het gewijzigd voorschrift 2.1.1 luidt:

Voordat het aantal van 575.000 verkeersbewegingen per jaar in totaal ter plaatse van de hoofd ingang wordt bereikt, moet in overleg met het bevoegd gezag een verkeersonderzoek worden uitgevoerd en aan het bevoegd gezag worden overgelegd.

Met de registratie moet worden begonnen op de dag waarop de vergunning onherroepelijk is geworden en moet jaarlijks worden herhaald. Het aantal vervoersbewegingen moet betrekking hebben op een periode van een jaar.

Indien de resultaten uit het verkeersonderzoek aanleiding geven tot het nemen van maatregelen moeten er met het bevoegd gezag hierover nadere afspraken worden gemaakt om verdere druk op het wegennet, zeker in de ochtend- en avondspits, te voorkomen.

Een voorbereidingsbesluit op een nieuw bestemmingsplan is inmiddels gepubliceerd. In het nieuwe bestemmingsplan wordt de verdere regulering van de verkeerintensiteit voor nieuwe bedrijven gereguleerd. Hiermee wordt bereikt dat toename van de verkeersintensiteit uitsluitend is toegestaan na goedkeuring door de gemeente.

Bij de beoordeling van de aanvraag is de indirecte hinder kwalitatief beschouwd, uitgaande van de bestaande toegangspoort. Een kwantitatieve beschouwing van indirecte hinder (verkeersaantrekkende werking) is voor inrichtingen gelegen op een gezoneerd industrieterrein blijkens vaste jurisprudentie niet noodzakelijk. Een alternatieve ontsluitingsroute via de Schiedamsedijk is niet wenselijk, omdat de doorstroming van het doorgaand verkeer op de Schiedamsedijk en Vijfsluizen stagneert.

Het zou van de gemeente een verregaande aanpassing van de infrastructuur vragen dat uitvoering (organisatorische en financieel) hiervan niet op korte termijn kan worden gerealiseerd. Een alternatieve route via de Vulcaanweg, de Deltaweg en de Marathonweg zou uitkomen bij een oprit van de rijksweg A20, die langs aanzienlijk meer woningen leidt en zou meer wegverkeer door de stad tot gevolg hebben. Een alternatieve toegangspoort maakt geen onderdeel uit van de aanvraag om veranderingsvergunning. Het verplaatsen van de toegangspoort zou grote gevolgen voor de werking van de inrichting kunnen hebben. Hierbij kan gedacht worden aan het verplaatsen van de weegbrug, (extra) beveiligingsmaatregelen, nieuwe geluidssituatie met een bijbehorende geluidsrapport, routewijzigingen binnen de inrichting, aangepaste tekening, nieuwe portiersloge, logistieke veranderingen en de hiermee gepaard gaande wijzigingen aan de automatiseringssystemen enz. Gelet op vorenstaande is het te vergaand om in het bestreden besluit een onderzoek te eisen naar een alternatieve toegangspoort, het eisen hiervan zal bovendien leiden tot het verlaten van de grondslag van de bijbehorende aanvraag.

Het parkeren van vrachtwagens en daarmee gepaard gaande overlast (zwerfafval) buiten de poort van DFDS is een openbare orde problematiek en wordt niet gereguleerd door de Wabo. Wij kunnen uitsluitend voorschriften voorschrijven die betrekking hebben op de inrichting.

#### **Zienswijze en wijzigen ontwerpbesluit**

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbesluit van 24 mei 2012 met kenmerk 350055 / 21212957 is er op 12 juli 2012 een schriftelijke zienswijze ingebracht door DCB Vlaardingen B.V.

Wij vatten de zienswijze als volgt samen gevolgd door onze reactie hierop:

#### **Afstand tot erfgrans**

DCB Vlaardingen Beheer B.V., gevestigd te (3203 LG) Spijkenisse aan de Maaswijkweg 3 (verder: 'DCB'), is voornemens om aan het aangrenzende perceel aan de Schiedamsedijk (sectie B, perceelnummer 9385) een nieuw te bouwen horecapaviljoen op te (doen) richten ('het perceel'). Daarvoor is ook reeds een omgevingsvergunningaanvraag ingediend waarvan de gemeente Vlaardingen de goede ontvangst d.d. 23 mei jl. bekend heeft gemaakt (kenmerk; OVXINR-1242, 'de vergunningaanvraag'). DCB is naast vergunningaanvraagster / initiatiefneemster tevens eigenaar van het perceel.

In de ontwerpbeschikking van DFDS is opgenomen dat daar waar sprake is van gebouwen van derden gelegen binnen 5 meter van de gezamenlijke erfgrans een ruimte dient te worden vrijgehouden tussen gestalde vervoerseenheden tot de gezamenlijke erfgrans van ten minste 5 meter. In de planvorming van DCB (de vergunningaanvraag) zullen geen opstellen op kortere afstand dan 5 meter tot de gezamenlijke erfgrans worden opgericht. Voor zover echter de ruimtelijke uitstraling van de vrij te houden afstand van 5 meter impliceert dat op het perceel van DCB voorzieningen moeten worden getroffen om deze strook via het perceel van DCB te (kunnen) bereiken, heeft DCB daartegen bezwaar. Dit raakt immers (op onevenredige wijze) de (toekomstige) bedrijfseconomische belangen van DCB ten aanzien van het perceel, heeft daarop (mogelijk) negatieve invloed zonder dat dit in het belang van een goede ruimtelijke ordening is. Ook tegen eventuele andere beperkingen op de (toekomstige) bedrijfsvoering / vergunningaanvraag van DCB (bijv. bouwkundige beperkingen) die voortvloeien uit de ontwerpbeschikking van DFDS heeft DCB bezwaar.

## Over de zienswijze merken wij het volgende op:

### Afstand tot erfgrens

De omgevingsvergunning van DFDS heeft uitsluitend betrekking op de inrichting van DFDS. Dit houdt in dat in de omgevingsvergunning van DFDS geen afstandseisen kunnen worden gesteld aan de inrichting van DCB. In de onderhavige vergunning is vermeld dat indien er opstallen van derden binnen een afstand van vijf meter van de erfgrens worden gerealiseerd een afstand van ten minste 5 meter moet worden vrijgehouden tot de erfgrens. In het geval er tussen de gevel van een gebouw van derden en de erfgrens andere activiteiten worden verricht dient DFDS opnieuw te bepalen of de opstelling van de trailers op het terrein veilig kan plaatsvinden. Zie voor exacte tekst de voorschriften genoemd in paragraaf 3.4. Voor DCB zijn er dan ook geen beperkingen opgelegd aangaande de bereikbaarheid van DFDS via het aangrenzende terrein van DCB.

In de (toekomstige) omgevingsvergunning van DCB kunnen afstandseisen worden opgesteld. Ook in het kader van andere wetgeving (gebruiksbesluit/bouwbesluit) kunnen beperkingen / afstand- en bouwseisen worden gesteld aan (toekomstige) gebouw(en) op het terrein van DCB.

In de vergunning is rekening gehouden met bestaande en mogelijke nieuwe ontwikkelingen op belendende percelen en activiteiten. Ook in een eventueel aan DCB te verlenen vergunning kunnen afstandseisen en bouwkundige voorwaarden worden op gesteld.

### Wijzigen ontwerpbesluit

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbesluit van 24 mei 2012 met kenmerk 350055 / 21212957 wordt het volgende toegevoegd en gewijzigd:

Het voorschrift 3.1.7 wordt gewijzigd:

- in de eerste tabel een noot bij de stof LT3<sup>2</sup>, deze noot heeft geen functie meer door het weigeren van de gehele activiteit. De noot is weggehaald;
- in de tweede tabel is een verkeerd getal vermeld. Het aantal stukgoedtrailers geladen met LFA is geen 3.300 maar 33.000. Het getal is aangepast.
- de boxcontainers zijn uit de tweede tabel gehaald.

Het gewijzigde voorschrift 3.1.7 luidt:

De aantallen geladen (tank)containers en trailers met gevaarlijke stoffen mogen niet de aantallen overschrijden zoals genoemd in onderstaande tabel (zie tabel 1 en 2 op pagina 14 van de Kwantitatieve risico-analyse, rapport I.2010.0438.04.R001 die als bijlage bij de aanvraag is gevoegd). Uitsluitend de in de onderstaande tabellen genoemde trailers met gevaarlijke stoffen mogen maximaal 14 dagen worden verladen en gestald.

| S3b<br>(categorie) | Aantal gevulde<br>tankcontainers per<br>jaar |
|--------------------|----------------------------------------------|
| GF2                | 500                                          |
| GF3                | 20                                           |
| LFA                | 2000                                         |
| LT1                | 400                                          |
| LT2                | 50                                           |

|                  |      |
|------------------|------|
| LT3              | 0    |
| GT3              | 400  |
| GT4 <sup>2</sup> | 10   |
| NRE <sup>3</sup> | 1600 |

| S3b<br>(categorie) | Aantal trailers per<br>jaar |
|--------------------|-----------------------------|
| GF2 <sup>4</sup>   |                             |
| GF3                | 1500                        |
| LFA                | 33000                       |
| LT1 <sup>4</sup>   |                             |
| LT2                | 3200                        |
| LT3                | 1100                        |
| GT3 <sup>4</sup>   |                             |
| GT4                | 400                         |
| GT5                | 800                         |
| NRE <sup>3</sup>   | 40000                       |

*Toelichting:*

1. Aantallen zijn naar boven afgeronde getallen 10/100/500/1.000-tal.
2. Hogere categorie op basis van steekproef alleen bij stukgoed, doch niet onmogelijk.
3. Niet relevant Externe Veiligheid (NRE): vaste stof, lage dampspanning, weinig toxisch, e.d.
4. Wordt meegenomen in door correctie in de eerst volgende hogere categorie.

De volgende voorschriften zijn in onderhavige vergunning gewijzigd 2.1.1, 3.1.7, 3.4.1 en 3.8.1.

De voorschriften 5.3.2 en 5.3.3 zijn aan onderhavige vergunning toegevoegd.

Het verladen van tankcontainers met gevaarlijke stoffen van de stofcategorie LT3 wordt geweigerd.

Het nederleggen van de ADR subklasse 1.1 en 1.5 wordt geweigerd.

De vergunningaanvraag maakt deel uit van de vergunning.

Voor zover de vergunningaanvraag niet in overeenstemming is met de gestelde voorschriften, zijn de voorschriften bepalend.

Ingevolge artikel 8.16, onder c van de Wet milieubeheer bepalen wij dat de voorschriften 13.6.2 tot en met 13.7.2 nadat de vergunning haar geldigheid heeft verloren van kracht blijven, tot het moment dat aan de gestelde bepalingen is voldaan.

## Eindconclusie

### Algemeen

De inrichting voldoet – met in achtneming van de aan dit besluit geachte voorschriften – aan de beste beschikbare technieken (BBT) ter voorkoming van emissies naar de lucht, de bodem, het water, geluidemissies, afvalpreventie, externe veiligheid en energiebesparing. Voor de overwegingen per milieuthema wordt verwezen naar de desbetreffende paragraaf in de toetsingsdocumenten.

## BESLUIT

Burgemeester en Wethouders van Vlaardingen besluiten, gelet op artikel 2.1 en 2.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) de omgevingsvergunning deels te verlenen. De vergunning wordt verleend voor de volgende activiteiten. Het in werking hebben van een Roll-on-roll-off terminal met aan- en afvoer van trailers en (tank)containers met koopmansgoederen en gevaarlijke stoffen, het stallen hiervan en het faciliteren van overige werkzaamheden.

De werkzaamheden zoals door DFDS zijn aangevraagd kunnen als volgt worden beschreven. DFDS is een terminal waar vrachtwagentrailers, (tank)containers op chassis, stukgoed, projectlading, koeltrailers en rijdend equipment worden aangevoerd, eventueel (tijdelijk) worden gestald en afgevoerd. De lading, waaronder gevaarlijke stoffen, wordt getransporteerd over water met Roll-on-roll-off schepen en/of binnenvaartschepen en over land met vrachtwagens. De trailers, containers en projectlading, aan boord van de Roll-on-roll-off schepen welke zijn afgemeerd bij DFDS worden geladen en gelost met behulp van terminaltrekkers. Bij wegtransport worden de vrachtwagentrailers, stukgoed, projectlading en zelfrijdend equipment door de transporteur op de daarvoor speciaal ingerichte stallingplaatsen neergezet en/of opgehaald. De gerelateerde bedrijfsactiviteiten bestaan uit het incidenteel verladen van emballage van trailers/containers (b.v. bemonsteren, etiketteren en ompakken), reparatie en reiniging van containers, onderhoud van (eigen) materiaal inclusief aftanken van voertuigen en poort operaties.

Het verladen en stallen van tankcontainers met gevaarlijke stoffen van de stofcategorie LT3 wordt geweigerd.

Het nederleggen van de ADR subklasse 1.1 en 1.5 wordt geweigerd.

De vergunning wordt verleend voor onbepaalde tijd.

De vergunningaanvraag maakt deel uit van de vergunning.

Aan dit besluit de hierna vermelde voorschriften te verbinden:

- Voor zover de vergunningaanvraag niet in overeenstemming is met de gestelde voorschriften, zijn de voorschriften bepalend;
- De verleende vergunning geldt voor een ieder die de inrichting drijft. Deze draagt er zorg voor dat de aan de vergunning verbonden voorschriften worden nageleefd;
- Ingevolge artikel 8.16, onder c van de Wet milieubeheer bepalen wij dat de voorschriften 13.6.2 tot en met 13.7.2 nadat de vergunning haar geldigheid heeft verloren van kracht blijven, tot het moment dat aan de gestelde bepalingen is voldaan;
- Ongewone voorvallen, waardoor nadelige gevolgen voor het milieu zijn ontstaan of

dreigen te ontstaan, moeten overeenkomstig hoofdstuk 17 van de Wet milieubeheer, worden gemeld aan het bevoegd gezag;

Door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid – Holland is op 3 september 2012 met kenmerk PZH-2012-348928090 (DMSnr: 21434647) een verklaring van geen bedenkingen (VVGB) afgegeven inzake de Natuurbeschermingswet 1998. Deze VVGB is als bijlage bijgevoegd en maakt deel uit van deze vergunning.

Vlaardingen,  
Het college van burgemeester en wethouders van Vlaardingen,  
Namens dezen,  
Het hoofd van de afdeling Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling

A large black rectangular redaction box covering the signature of the official.A black rectangular redaction box covering the name of the official.

## **Rechtsmiddelen**

### Beroep

Tegen het besluit kan binnen zes weken na bekendmaking beroep worden aangetekend. Het beroepschrift moet in tweevoud worden ingediend bij de sector bestuursrecht van de Rechtbank Rotterdam, Postbus 50950, 3007 BL Rotterdam. Het besluit treedt in werking nadat de termijn voor het indienen van een beroepschrift is verstreken.

### Hoger Beroep

Tegen de uitspraak van de rechtbank kan binnen zes weken na bekendmaking hoger beroep worden aangetekend. Het hoger beroepsschrift moet in tweevoud worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

### Voorlopige voorziening

Indien u of derde belanghebbenden er veel belang bij hebben dat dit besluit niet in werking treedt, dan kan een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam, Postbus 50950, 3007 BL Rotterdam. Wanneer een voorlopige voorziening wordt aangevraagd treedt de beschikking pas in werking nadat hierover een beslissing is genomen.

Tevens wordt u verzocht een kopie van de zienswijze, het (hoger) beroepschrift en/of het verzoek om voorlopige voorziening te sturen aan de DCMR Milieudienst Rijnmond, Postbus 843, 3100 AV Schiedam.

## **Verzendlijst**

- DGMR, t.a.v. de heer [REDACTED] postbus 370, 2501 CJ Den Haag;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vlaardingen;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Schiedam;
- Regionaal Commandant Brandweer van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, Postbus 9154, 3007 AD Rotterdam;
- Sectie Bouwen en milieu van de gemeente Vlaardingen, postbus 1002, 3130 EB Vlaardingen;
- Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland, postbus 556, 3000 AN Rotterdam;
- Inspectie Leefomgeving en Transport, postbus 16191, 2500 BD Den Haag;
- DCMR Milieudienst Rijnmond, postbus 843, 3100 AV Schiedam;
- Rotterdam Bulk Terminal (RBT), Schiedamsedijk 16, 3134 KK Vlaardingen;
- Vulcaanhaven B.V., t.a.v. dhr. [REDACTED] Burgemeester van Lierplein 67, 3134 ZB Vlaardingen;
- Nederlandse Erts- en mineraalbewerking, t.a.v. de directie, Postbus 283, 3130 Vlaardingen;
- DC Berkel Beheer, Postbus 481, 3200 AL Spijkenisse;
- Vopak Terminal Vlaardingen, t.a.v. de directie, postbus 625, 3130 AA Vlaardingen;
- Ondernemersvereniging Benelux workpark, t.a.v. [REDACTED] Schiedamsedijk 20, 3134 KK Vlaardingen;
- Ondernemersvereniging KW-haven, t.a.v. [REDACTED] George Stephensonweg 25, 3133 KJ Vlaardingen

## Inhoudsopgave

Kenmerk: 21437996

|    |                                                                      |           |
|----|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1  | Algemeen                                                             | 23        |
| 2  | Terreinen en wegen                                                   | 26        |
| 3  | Opslag gevaarlijke stoffen en nederleggen<br>van ontplofbare stoffen | 27        |
| 4  | Gasflessen                                                           | 39        |
| 5  | Opleiding, toezicht en documentatie                                  | 41        |
| 6  | Onvoorziene gebeurtenissen (dcmr)                                    | 43        |
| 7  | Brandveiligheid                                                      | 44        |
| 8  | Lucht                                                                | 48        |
| 9  | Geluid en trillingen                                                 | 52        |
| 10 | Afleveren van vloeibare brandstoffen en<br>Adblue                    | 54        |
| 11 | Afvalstoffen                                                         | 55        |
| 12 | Afvalwater                                                           | 57        |
| 13 | Bodem                                                                | 60        |
| 14 | Energie                                                              | 65        |
| 15 | Werkplaats voor transportmiddelen                                    | 66        |
|    | <b>Begrippen</b>                                                     | <b>88</b> |

# **1 Algemeen**

## **1.1 Gedragsvoorschriften**

### **1.1.1**

De inrichting moet schoon worden gehouden en in goede staat van onderhoud verkeren.

### **1.1.2**

Installaties of onderdelen van installaties welke buiten bedrijf zijn gesteld, moeten zijn verwijderd tenzij deze in een goede staat van onderhoud verkeren.

### **1.1.3**

Onderhoudswerkzaamheden, waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen, dat deze buiten de inrichting nadelige gevolgen voor het milieu kunnen veroorzaken, dan wel dat hiervan in de omgeving meer nadelige gevolgen voor het milieu worden ondervonden dan uit de normale bedrijfsvoering voortvloeit moeten ten minste 48 uur voor de aanvang van de uitvoering aan het bevoegd gezag worden gemeld.

### **1.1.4**

Indien uit de inhoud van keurings- en inspectierapporten blijkt dat gevaar voor verontreiniging dreigt, moet direct het bevoegd gezag daarvan in kennis worden gesteld.

## **1.2 Rookverbod**

### **1.2.1**

Binnen de inrichting is, met uitzondering van plaatsen zoals kantoren, kantine en aangewezen locaties, roken verboden. Op daartoe geschikte plaatsen moet een veiligheidsteken overeenkomstig NEN 3011 duidelijk zichtbaar zijn aangebracht.

## **1.3 Registratie en onderzoeken**

### **1.3.1**

In de inrichting moet een centraal registratiesysteem aanwezig zijn waarin informatie omtrent onderhoud, metingen, keuringen, controles en gegevens van relevante milieu-onderzoeken worden bijgehouden. In het registratiesysteem moet ten minste de volgende informatie zijn opgenomen:

- de schriftelijke instructies voor het personeel;
- de resultaten van in de inrichting uitgevoerde milieucontroles, keuringen, inspecties, metingen;
- de registraties en onderzoeken (zoals keuringen van brandblusmiddelen, visuele inspectie van bodembeschermende voorzieningen, bodemonderzoek, energiebesparingsonderzoek, akoestisch onderzoek, keuringen van tanks, keuringen van stookinstallaties, etc.);
- meldingen van ongewone voorvallen, die van invloed zijn op het milieu, met vermelding van datum, tijdstip en de genomen maatregelen;
- registratie van het energie- en waterverbruik;
- het bedrijfsenergieplan;
- het bedrijfsnoodplan;
- registratie van klachten van derden omtrent milieuaspecten en daarop ondernomen acties;

- een afschrift van de vigerende milieuvergunning(en) met bijbehorende voorschriften en meldingen;
- het advies van de brandweercommandant ten aanzien van aan te brengen blusmiddelen en brandwerende voorzieningen.

#### 1.3.2

De in het vorig voorschrift bedoelde informatie moet in ieder geval tot aan het beschikbaar zijn van de resultaten van de eerst volgende meting, keuring, controle of analyse, maar ten minste gedurende 3 jaar in de inrichting worden bewaard.

#### 1.3.3

Degene die de inrichting drijft is verplicht aan een daartoe door het bevoegd gezag aangewezen ambtenaar op diens eerste verzoek het registratiesysteem ter inzage te geven.

### 1.4 Koel- en vriescontainers (trailers)

#### 1.4.1

Een inwerking zijnde koel- of vriesinstallatie van een koel- of vriescontainer (trailer) moet in goede staat van onderhoud verkeren.

#### 1.4.2

Een koel- of vriesinstallatie van een koel- of vriescontainer (trailer) moet altijd bereikbaar zijn voor bediening, inspectie en onderhoud.

#### 1.4.3

Het condensaat van de koel- of vriesinstallatie van een koel- of vriescontainer (trailer) moet zodanig worden opgevangen en afgevoerd, dat dit geen overlast buiten de inrichting veroorzaakt.

#### 1.4.4

- Een inwerking zijnde koel- of vriesinstallatie van een koel- of vriescontainer moet wanneer deze langer dan vier uur binnen de inrichting staat worden aangesloten op een reeferstack op het zuidwestelijke deel van de inrichting nabij Vopak.
- Een inwerking zijnde koel- of vriesinstallatie van een koel- of vriestruider moet wanneer deze langer dan vier uur binnen de inrichting staat achter het geluidsreducerend scherm of nabij de meest zuidelijke oostpunt van de terminal worden opgesteld in afwachting op verder transport.

### 1.5 Lichtmasten

#### 1.5.1

De in de inrichting aangebrachte of gebruikte verlichting moet zodanig zijn afgesteld dan wel zijn afgeschermd dat er geen directe (hinderlijke) lichtstraling bij woningen en/of kantoren van derden kan optreden.

#### 1.5.2

De verlichting van het terrein moet zodanig zijn dat voortdurend een behoorlijke oriëntatie mogelijk is en bij duisternis werkzaamheden, waaronder begrepen controlewerkzaamheden, kunnen worden verricht. Wanneer er op het terrein geen werkzaamheden worden verricht dienen lichtmasten geheel of gedeeltelijk te worden uitgeschakeld dan wel moet de licht opbrengst worden gereduceerd.

### 1.6 Elektrische installatie

#### 1.6.1

De elektrische installatie in de inrichting moet voldoen aan NEN 1010.

#### 1.6.2

In de overeenkomstig NPR 7910 gezoneerde ruimten en locaties met gasontploffingsgevaar moet de daarin aanwezige elektrische installatie voldoen aan NEN-EN-IEC 60079-14.

#### 1.6.3

Voorzieningen moeten zijn getroffen om, bij storingen in de elektrische energievoorzieningen, de installaties veilig in bedrijf te kunnen houden of uit bedrijf te kunnen nemen.

### 1.7 Verwarming

#### 1.7.1

De stook- en verwarmingstoestellen voor de verwarming voor de kantoor- en werkruimten moet zijn geïnstalleerd overeenkomstig NEN 1078 en zodanig zijn afgesteld dat een zo goed mogelijke verbranding plaatsvindt.

De opstellingsruimte van de stook- en verwarmingstoestellen moeten voldoen aan NEN 3028.

#### 1.7.2

De stook- en verwarminginstallaties moeten één maal per twee jaar worden beoordeeld door:

- een voor die activiteit gecertificeerd rechtspersoon, of
- een andere rechtspersoon die over aantoonbare gelijkwaardige deskundigheid beschikt voor die activiteit(en).

## **2 Terreinen en wegen**

### **2.1 Algemeen**

#### **2.1.1**

Voordat het aantal van 575.000 verkeersbewegingen per jaar in totaal ter plaatse van de hoofd ingang wordt bereikt, moet in overleg met het bevoegd gezag een verkeersonderzoek worden uitgevoerd en aan het bevoegd gezag worden overgelegd.

Met de registratie moet worden begonnen op de dag waarop de vergunning onherroepelijk is geworden en moet jaarlijks worden herhaald. Het aantal vervoersbewegingen moet betrekking hebben op een periode van een jaar.

Indien de resultaten uit het verkeersonderzoek aanleiding geven tot het nemen van maatregelen moeten er met het bevoegd gezag hierover nadere afspraken worden gemaakt om verdere druk op het wegennet, zeker in de ochtend- en avondspits, te voorkomen.

#### **2.1.2**

De inrichting moet via ten minste twee (zoals op de tekening is aangegeven), zo ver mogelijk uit elkaar gelegen, ingangen toegankelijk zijn voor alle voertuigen die toegang tot de inrichting hebben. Nabij iedere ingang moet een bord met een verwijzing naar de hoofdingang zijn aangebracht. Tevens moet een havennummer, een telefoonnummer dat bij een calamiteit of onraad kan worden gebeld op het voornoemde bord zijn aangegeven.

#### **2.1.3**

De minimale breedte van de toegangswegen moet 3,5 meter zijn. Voor gevels en gebouwen geldt een vrije rijbreedte van 4,5 m. De toelaatbare belasting van de wegen moet voldoende zijn voor het verkeer.

#### *Toelichting:*

*Ter hoogte van het trafo gebouw en 't Hof mag van bovenstaand voorschrift worden afgeweken, omdat brandoverslag vanuit het gebouw niet is te verwachten vanwege de bouwkundige constructie. Het is uitsluitend toegestaan lege huitrailers binnen bovengenoemde afstand te plaatsen. Daarnaast zijn de gebouwen vanaf twee kanten te benaderen en zijn altijd goed benaderbaar.*

#### **2.1.4**

Het terrein moet zodanig zijn dat alle locaties waar brand kan ontstaan altijd bereikbaar zijn voor voertuigen met blus- en/of reddingsmateriaal. De toelaatbare belasting van deze wegen en van de eventueel daarin aanwezige duikers moet voldoende zijn voor deze voertuigen.

#### **2.1.5**

Herstelwerkzaamheden aan wegen en het terrein moeten zo kort mogelijk duren. De plaatsen waar herstelwerkzaamheden plaatsvinden, moeten bij de bedrijfsleider en de portier bekend zijn. Doelmatige maatregelen moeten zijn opgenomen om te voorkomen dat de afgemeerde schepen en de gestalde trailers onbereikbaar worden voor efficiënte brandbestrijding en hulpverlening.

#### 2.1.6

Het terrein van de inrichting moet, voor zover dit praktisch mogelijk is, zijn afgesloten door een omheining, vervaardigd van stalen of betonnen staanders met harmonicagaas of een andere doelmatige afscherming, met een hoogte van ten minste 2 meter. Een verbod voor onbevoegden om het terrein te betreden moet nabij de toegang en op de daartoe geschikte plaatsen op of bij de omheining duidelijk zijn aangegeven.

#### 2.1.7

De toegangen in de omheining moeten zoveel mogelijk gesloten worden gehouden en, indien geopend, onder toezicht staan van een in de inrichting, verantwoordelijke, persoon.

#### 2.1.8

Voertuigen mogen op het gehele terrein van de inrichting, behoudens in noodsituaties, niet harder rijden dan gemiddeld 15 km/uur.

### 3 Opslag gevaarlijke stoffen en nederleggen van ontplofbare stoffen

#### 3.1 Algemeen

##### 3.1.1

In de inrichting mogen uitsluitend gevaarlijke stoffen worden gestald, die krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen voor het vervoer zijn toegelaten.

##### 3.1.2

(Tank)containers met gevaarlijke stoffen moeten tegen aanrijding zijn beschermd door organisatorische of fysieke maatregelen.

*Toelichting: Het betreft hier bijvoorbeeld technische maatregelen als aanrijdbescherming op risicovolle plaatsen of organisatorische maatregelen als routing van voertuigen binnen de inrichting.*

##### 3.1.3

Het is de vergunninghouder niet toegestaan de volgende activiteiten binnen de inrichting uit te voeren:

- verpompen van vloeistoffen in- of uit (tank)containers en dergelijke;
- ompakken van (verpakte) gevaarlijke stoffen anders dan in de daarvoor bestemde ruimte.

##### 3.1.4

Het overpompen en dergelijke van gevaarlijke stoffen uit emballage, drums, cans, verpakkingen, (tank)containers en dergelijke is verboden.

*Toelichting: Van dit voorschrift kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken. Bijvoorbeeld ingeval van een dreigende calamiteit. Wel moet in dat geval de DCMR zo spoedig mogelijk hierover worden ingelicht. In alle andere gevallen moet een verzoek hieromtrent via de meldkamer van DCMR worden gericht aan de directeur van de DCMR. Indien een dergelijk verzoek wordt toegewezen, moet de vergunninghouder onmiddellijk alle door de bevoegde ambtenaren van de DCMR gegeven aanwijzingen en opdrachten opvolgen.*

### 3.1.5

Beschadigde en afgekeurde (tank)containers met gevaarlijke stoffen, gewasbeschermingsmiddelen en biociden moeten binnen een door de directeur van de DCMR te bepalen termijn op een milieuhygiënische verantwoorde wijze en met inachtneming van de daarvoor geldende wettelijke voorschriften uit de inrichting worden verwijderd.

### 3.1.6

Op het open terrein van de inrichting mogen de in de aanvraag genoemde gevaarlijke stoffen uitsluitend in vervoerseenheden aanwezig zijn.

### 3.1.7

De aantallen geladen (tank)containers en trailers met gevaarlijke stoffen mogen niet de aantallen overschrijden zoals genoemd in onderstaande tabel (zie tabel 1 en 2 op pagina 14 van de Kwantitatieve risico-analyse, rapport I.2010.0438.04.R001 die als bijlage bij de aanvraag is gevoegd). Uitsluitend de in de onderstaande tabellen genoemde trailers met gevaarlijke stoffen mogen maximaal 14 dagen worden verladen en gestald.

| <b>S3b<br/>(categorie)</b> | <b>Aantal gevulde<br/>tankcontainers per<br/>jaar</b> |
|----------------------------|-------------------------------------------------------|
| GF2                        | 500                                                   |
| GF3                        | 20                                                    |
| LFA                        | 2000                                                  |
| LT1                        | 400                                                   |
| LT2                        | 50                                                    |
| LT3                        | 0                                                     |
| GT3                        | 400                                                   |
| GT4 <sup>2</sup>           | 10                                                    |
| NRE <sup>3</sup>           | 1600                                                  |

| <b>S3b<br/>(categorie)</b> | <b>Aantal trailers per<br/>jaar</b> |
|----------------------------|-------------------------------------|
| GF2 <sup>4</sup>           |                                     |
| GF3                        | 1500                                |
| LFA                        | 33000                               |
| LT1 <sup>4</sup>           |                                     |
| LT2                        | 3200                                |
| LT3                        | 1100                                |
| GT3 <sup>4</sup>           |                                     |
| GT4                        | 400                                 |
| GT5                        | 800                                 |
| NRE <sup>3</sup>           | 40000                               |

*Toelichting:*

- Aantallen zijn naar boven afgeronde getallen 10/100/500/1.000-tal.*
- Hogere categorie op basis van steekproef alleen bij stukgoed, doch niet onmogelijk.*
- Niet relevant Externe Veiligheid (NRE): vaste stof, lage dampspanning, weinig toxisch, e.d.*
- Wordt meegenomen in door correctie in de eerst volgende hogere categorie.*

### 3.1.8

Lege niet gereinigde vervoerseenheden waarin als laatste gevaarlijke stoffen zijn vervoerd, dan wel vervoerseenheden die geheel of gedeeltelijk met gevaarlijke stoffen zijn beladen, moeten worden behandeld als gevulde vervoerseenheden.

### 3.1.9

Vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen en/of vervoerseenheden bestemd voor gevaarlijke stoffen moeten, voor zover van toepassing, zijn voorzien van de voorgeschreven gevaarsetiketten en kenmerken van het ADR/EU-GHS of van de IMDG-code.

### 3.1.10

Beschadigde en afgekeurde (tank)containers met gevaarlijke stoffen, gewasbeschermingsmiddelen en biociden moeten binnen een door de directeur van de DCMR te bepalen termijn op een milieuhygiënische verantwoorde wijze en met inachtneming van de daarvoor geldende wettelijke voorschriften uit de inrichting worden verwijderd.

## 3.2 Journaal en Centraal Registratie Punt gevaarlijke stoffen (CRP)

### 3.2.1

Van de opslag van gevaarlijke stoffen die in de inrichting aanwezig zijn moet op het Centraal Registratiepunt (CRP) een overzicht (journaal) worden bijgehouden door de drijver van de inrichting.

### 3.2.2

In het CRP dienen ten minste de volgende gegevens actueel beschikbaar te zijn:

1. Gegevens van de stof:
  - a. het UN-nummer van de stof;
  - b. de juiste vervoersnaam zoals vermeld in het ADR of in de IMDG-code;
  - c. de klasse van de stof zoals vermeld in het ADR of in de IMDG-code;
  - d. de verpakkingsgroep van de stof;
  - e. De classificatiecode van de stof zoals genoemd in het ADR, indien beschikbaar •
2. De netto of bruto hoeveelheid van de stof onder vermelding van de gebruikte eenheid (kg/liter/ton);
3. Een duidelijke plattegrond van de inrichting. Deze dient ten minste te zijn voorzien van een schaalbalk, een noordpijl, een duidelijke weergave van de van toepassing zijnde opslaglocaties met bijbehorende locatiecodering, de brandweertoegang tot het terrein en tot de loodsen en de locatie van de door de brandweer te gebruiken sleutels.
4. De plaatsaanduiding van de stof, welke direct kan worden gerelateerd aan de plattegrond van de inrichting en de locatiecodering als hiervoor bedoeld 3;
5. Het aantal colli en de verpakkingsoort.

#### *Toelichting:*

1. *Indien beschikbaar dient tevens de technische benaming te worden vermeld.*
2. *Voor de meeste stoffen kan op basis van het UN-nummer en eventueel de verpakkingsgroep de classificatiecode (en de GEVI code) softwarematig worden afgeleid en kan op deze wijze de gevaarszetting van de stof worden beoordeeld. Voor enkele UN-nummers geldt dat de classificatiecode niet kan worden afgeleid uit een combinatie van UN-nummer en verpakkingsgroep. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan de UN-nummers 1950*

*(spuitbussen) en 2037 (gaspatronen).*

3. *De plaatsaanduidingen in de tabellen met gevaarlijke stoffen dienen zodanig te zijn, dat altijd duidelijk is om welke unieke locatie binnen de inrichting het gaat. Een aanduiding als "vak 1" zonder dat duidelijk is binnen welke loods dat vak is gelegen is derhalve niet duidelijk genoeg. Bij loodsen van op- en overslagbedrijven geldt een vakgrootte van 300 m<sup>2</sup> als maximale omvang voor een te gebruiken eenheid van opslag. Indien de vergunninghouder de locatie van de gevaarlijke stoffen in meer detail wil aangeven dan is dit toegestaan (bv. genummerde palletplaats). De detailinformatie omtrent de opslaglocatie van stoffen moet te allen tijde op een centrale, voor de hulpdiensten toegankelijke plaats beschikbaar zijn. Dit hoeft niet per definitie aan de poort te zijn, mits voor alle betrokkenen te allen tijde duidelijk is waar die plaats zich bevindt.*

### 3.2.3

Naast het in voorschrift 3.2.1 genoemde overzicht van gevaarlijke stoffen op het CRP moet op eerste aanvraag een overzicht (journaal gevaarlijke stoffen) aan de toezichthouder worden getoond. Dit journaal dient ten minste de in voorschrift 3.2.2 genoemde gegevens te bevatten. Van de in de inrichting aanwezige gevaarlijke stoffen moet tevens de datum van inslag kunnen worden getoond.

### 3.2.4

De in voorschrift 3.2.2, sub 3 bedoelde plattegrondaanduiding dient uiterlijk zes maanden na het onherroepelijk worden van deze beschikking te zijn bepaald in overeenstemming met de Brandweer Rotterdam. De plattegrondaanduiding dient vervolgens binnen twee weken ter goedkeuring te worden gezonden aan de directeur van de DCMR Milieudienst Rijnmond.

### 3.2.5

De gegevens in het CRP dienen te allen tijde actueel te zijn. Mutaties van aan- /afgevoerde partijen dienen aan het einde (uiterlijk 24:00 uur) van elke dag van aan- of afvoer in het CRP te zijn verwerkt.

### 3.2.6

In het CRP dient de naam, adres en telefoonnummer te worden vermeld van de voor de calamiteitenbestrijding verantwoordelijke en direct bereikbare contactpersoon binnen het bedrijf en indien van toepassing het havennummer voor de locatie.

*Toelichting: Deze contactpersoon dient in geval van een calamiteit telefonisch direct bereikbaar te zijn voor de brandweer en andere hulpverleningsdiensten.*

### 3.2.7

De in dit voorschrift genoemde voorschriften treden niet eerder in werking dan zodra de brandweer schriftelijk heeft aangegeven dat er behoefte bestaat naar aansluiting van het bedrijf op het CRP of zoveel eerder als de aansluiting op het CRP is gerealiseerd. Het betreft de voorschriften 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.5 en 3.2.6.

### 3.2.8

Totdat aansluiting op het CRP is gerealiseerd en het CRP in werking is, dient van de opslag van gevaarlijke stoffen die aan het eind van de werkdag in de inrichting aanwezig zijn een journaal te worden bijgehouden door de gebruiker van de inrichting. Het journaal moet de gegevens bevatten genoemd in voorschrift 3.2.2. Het journaal moet tevens zijn voorzien van een instructie met de namen en telefoonnummers van personen waarmee hulpverlenende diensten in het geval van een calamiteit contact kunnen opnemen.

### 3.2.9

Het journaal moet na werktijd ter inzage liggen bij de portier dan wel op een altijd te bereiken plaats, bijvoorbeeld in een kastje met KESO-slot, waarop de generale hoofdsleutel van de plaatselijke of regionale brandweer past. Het journaal moet tevens ter inzage liggen voor de brandweer bij calamiteiten en brand. Het journaal moet gedurende ten minste zes maanden worden bewaard.

*Toelichting: Opgemerkt wordt dat het CRP het zogenaamde KESO-kastje niet geheel vervangt, indien in de KESO-kastje bijvoorbeeld sleutels worden bewaard die de toegang tot de inrichting waarborgen voor de brandweer, dan dient het KESO-kastje te blijven gehandhaafd.*

## 3.3 Middelen en maatregelen in geval van calamiteiten

### 3.3.1

Nabij iedere toegangspoort moet een bord met een verwijzing naar de hoofdingang zijn aangebracht. Tevens moet een telefoonnummer dat bij een calamiteit of onraad kan worden gebeld op het voornoemde bord zijn aangegeven.

### 3.3.2

Bij de toegangspoort van de inrichting moet een duidelijk leesbare instructie zijn aangebracht met betrekking tot de veiligheidshandelingen, de eerste hulp bij ongevallen en een alarmregeling.

### 3.3.3

Het personeel dat toegang heeft tot de inrichting moet op de hoogte zijn van de aard en de gevaarsaspecten van de opgeslagen gevaarlijke stoffen en de te nemen maatregelen bij onregelmatigheden.

### 3.3.4

In de inrichting moeten voldoende middelen voorhanden zijn om in geval van een incident met gevaarlijke stoffen onmiddellijk de nodige maatregelen te kunnen nemen. Onder deze middelen worden onder meer begrepen:

- adembescherming, waarbij gebruik wordt gemaakt van perslucht (ten minste 2 stuks) of aangepaste filterbussen;
- beschermende kleding, veiligheidsbrillen, rubberen of plastic handschoen en laarzen;
- overmaatse vaten;
- vatensleutels en bondels, bezem en schop;
- reparatiemiddelen, zoals kunstharspasta, kleefband en plastic zakken;
- materiaal om rioolputten af te dekken;
- een handbediende vatenpomp met slangen, waarmee op eenvoudige wijze de inhoud van een vat of een can kan worden overgepompt;
- voldoende absorptie- en neutralisatiemiddelen.

*Toelichting: Soort, hoeveelheid en geschiktheid van de persoonlijke beschermingsmiddelen moet blijken uit de RI&E.*

### 3.3.5

In de inrichting moet ten behoeve van containers of voertuigen, waarvan wordt geconstateerd dat daar lekkende emballage aanwezig is, een daarvoor speciaal ingericht terreingedeelte aanwezig zijn. Deze calamiteitenplaats moet duidelijk zijn gemarkeerd of duidelijk door borden zijn aangegeven en altijd goed bereikbaar zijn. Voorzieningen moeten zijn getroffen om te voorkomen dat gemorste gevaarlijke stoffen in de bodem, in de openbare riolering of in het oppervlaktewater kunnen geraken.

### 3.3.6

Op de calamiteitenplaats moet voor twee 45 voets containers ruimte worden vrijgehouden, zodat in geval van een lekkage of een beschadiging de betreffende container voor verdere behandeling op de calamiteitenplaats kan worden geplaatst. Rondom deze locatie moet een ruimte van 2 meter worden vrijgehouden voor de bereikbaarheid.

*Toelichting: Een locatie voor twee containers is noodzakelijk i.v.m. het eventueel overpompen of overpakken van lading vanuit een lekkende (tank)container.*

### 3.3.7

In de inrichting moeten twee verrijdbare opvangbakken aanwezig zijn, waarin een beschadigde of lekkende (tank)container(s) naar de calamiteitenplaats kunnen worden vervoerd dan wel een tankcontainer kan worden opgesteld. Deze opvangbak moet:

- vloeistofdicht zijn uitgevoerd;
- zijn voorzien van een opstaande rand van ten minste 30 cm;
- voldoende groot zijn voor een 45-voets-container;
- zijn voorzien van een afsluiter om hemelwater uit de opvangbak te kunnen verwijderen; deze afsluiter wordt regelmatig onderhouden en ten minste eenmaal per half jaar getest;
- de opvangbak moet na ieder gebruik grondig worden gereinigd, zodat geen productresten meer in de bak aanwezig zijn.

### 3.3.8

Gemorste droge stoffen moeten direct worden opgenomen op een zodanige wijze dat verspreiding wordt voorkomen. Gemorste vloeistoffen moeten direct worden geïmmobiliseerd door absorptie of neutralisatie en in een speciaal daartoe bestemd vat worden gedaan. Hiertoe moeten meerdere vaten en voldoende daarvoor geschikte absorptie- en neutralisatiemiddelen aanwezig zijn.

### 3.3.9

Indien aan emballage lekkage ontstaat, moet deze lekkage onmiddellijk worden verholpen, bijvoorbeeld door lekkende vaten in overmaatse vaten te plaatsen. Indien de omstandigheden dit toelaten dient dit bijvoorkeur te worden uitgevoerd op de daarvoor bestemde calamiteitenplaats. Bij lekkage moet voorkomen worden dat vloeistoffen of vaste stoffen in de bodem dringen of zich hierover verspreiden, giftige of explosieve gassen en dampen zich verspreiden of ontwikkelen en stankstoffen zich verspreiden of ontwikkelen.

### **3.4 Opstelplaatsen vervoerseenheden**

#### **3.4.1**

Er moet een ruimte worden vrijgehouden tussen de terreingrens en opgestelde vervoers-eenheden van ten minste 1 meter. Daar waar sprake is van opstallen van derden gelegen binnen 5 meter van de gezamenlijke erfgrens dient een ruimte te worden vrijgehouden tussen vervoerseenheden tot de gezamenlijke erfgrens van ten minste 5 meter.

*Toelichting:*

*Zie toelichting bij voorschrift 2.1.3.*

#### **3.4.2**

Indien er tussen de gevels van gebouwen van derden en de erfgrens van de inrichting veranderingen of andere activiteiten plaatsvinden, zoals de opslag van brandbaar materiaal, dient opnieuw vastgesteld te worden of de opstelling van de trailers op het terrein van de inrichting wel op een brandveilige manier kan plaatsvinden en of de uitgangspunten van ingediende stralingberekening nog actueel zijn.

#### **3.4.3**

De vloer van het terreingedeelte waar vervoerseenheden worden opgesteld, moet zijn vervaardigd van een aaneengesloten verharding (bv. klinkers, trottoirtegels of stelconplaten) van onbrandbaar materiaal. Een vloer moet voldoende stabiliteit bieden en geëgaliseerd zijn.

#### **3.4.4**

Vervoerseenheden geladen met gevaarlijke stoffen moeten op ten minste 2,5 meter van elkaar worden gesitueerd of afwisselend worden geplaatst naast trailers zonder gevaarlijke stoffen.

#### **3.4.5**

Vervoerseenheden bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, moeten altijd in een goede staat van onderhoud te verkeren. Open trailers/containers waarin zich niet-waterdicht verpakt gevaarlijke stoffen of bestrijdingsmiddelen bevinden moeten tegen inregenen zijn beschermd.

#### **3.4.6**

Vervoerseenheden bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, moeten voldoen aan de voorschriften, zoals omschreven in het ADR/EU-GHS of in de IMDG-code.

#### **3.4.7**

Vervoerseenheden bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, moeten zodanig zijn opgesteld, dat ze altijd voor inspectie bereikbaar zijn en in geval van een calamiteit kunnen worden afgevoerd naar de calamiteitenplaats.

*Toelichting: De ruimte aan de deurzijde van een container moet zodanig zijn bemeten dat uitwendige inspectie van een container te allen tijde mogelijk is. Voor een eventuele inspectie is een ruimte van + 0,5 meter zeker noodzakelijk, terwijl voor de bereikbaarheid geldt dat containers met gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk aan de buitenzijde van de trailer c.q. containeropslag gesitueerd moeten zijn. Inwendige inspectie moet plaatsvinden op de calamiteitenplaats.*

#### 3.4.8

Vervoerseenheden gevaarlijke stoffen van de ADR klasse 3, 5.1 of 5.2 bevatten, mogen niet boven elkaar worden gestapeld en niet rechtstreeks naast elkaar worden geplaatst. In dergelijke gevallen moet een andere container tussen de te scheiden containers worden geplaatst, dan wel een overeenkomstige afstand worden aangehouden.

#### 3.4.9

Een vervoerseenheid geladen met gevaarlijke stoffen van de ADR klasse 2.3 en een vervoerseenheid geladen met gevaarlijke stoffen van de ADR de klasse 8 die ook voorzien moet zijn van een etiket modelnummer 6.1, moet op het maaiveld worden geplaatst.

#### 3.4.10

Een tankcontainer die geladen met gevaarlijke stoffen van de ADR klasse 2.3 waarvan de lading valt onder categorie GT5, mag niet worden gestald of verladen.

*Toelichting: De Leidraad Risico-inventarisatie is het hulpmiddel om het RRGs (Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen) en ISOR (Informatie Systeem Overige Ramptypen) te vullen. Beide documenten bepalen wat wel en wat niet op de Risicokaart komt te staan en zijn een hulpmiddel bij de inventarisatie van risico's. De S3b-lijst waarin de stofcategorieën worden genoemd is een dynamische lijst die aan wijzigingen onderhevig is.*

#### 3.4.11

Een tankcontainer geladen met gevaarlijke stoffen van de ADR klasse 6.1 waarvan de lading valt onder categorie LT3, mag niet worden gestald of verladen.

#### 3.4.12

Een vervoerseenheid geladen met gevaarlijke stoffen, zoals genoemd in voornoemde voorschriften 3.4.9 en 3.4.10, moet ten minste 5 m verwijderd blijven van een vervoerseenheid met brandbare vloeistoffen met een vlampunt lager dan 61 °C, alsmede van een vervoerseenheid met brandbare gassen.

### 3.5 Werkzaamheden c.q. handelingen met gevaarlijke stoffen (stukgoed)

#### 3.5.1

Alleen in de overslagruimte en op plaatsen die zijn ingericht als calamiteitenplaats van gevaarlijke stoffen, zoals aangegeven op de tekening behorende bij de vergunningaanvraag, is het toegestaan monsters te nemen en noodzakelijke ompak- c.q. reparatiewerkzaamheden te verrichten aan trailers en/of containers met gevaarlijke stoffen.

Teneinde te voldoen aan de samenladingsregels en etikettering van het ADR, EU-GHS en IMDG-code is verlading van verpakte gevaarlijke stoffen in voornoemde overslagruimte van het dienstgebouw en op de calamiteitenplaats toegestaan.

*Toelichting: Het voorschrift handelt uitsluitend over verladen van gevaarlijke stoffen teneinde te voldoen aan het ADR/VLG/IMDG-code. Voor het uit de container halen c.q. terugzetten van gevaarlijke stoffen in verpakking waarbij de gevaarlijke stoffen uit de verpakking zijn getreden of uit de verpakking moeten worden gehaald is vooraf een melding aan de DCMR vereist.*

#### 3.5.2

De emballage van gevaarlijke stoffen moet voldoen aan de verpakkingsvoorschriften zoals omschreven in het ADR dan wel in de IMDG-code.

### 3.5.3

Beschadigde en afgekeurde containers met gevaarlijke stoffen, bestrijdingsmiddelen of gevaarlijke afvalstoffen moeten binnen een door de directeur van de DCMR te bepalen termijn op een milieuhygiënische verantwoorde wijze en met inachtneming van de daarvoor geldende wettelijke voorschriften uit de inrichting worden verwijderd.

## 3.6 Opslag van gevaarlijke stoffen in emballage voor eigen gebruik (werkvoorraad)

### 3.6.1

In een werkplaats mag maximaal 150 liter/kg verpakte gevaarlijke stoffen aanwezig zijn.

### 3.6.2

Binnen de inrichting moet de verpakking van gevaarlijke stoffen zijn geëtiketteerd overeenkomstig het ADR of de IMDG-code.

### 3.6.3

De diverse oliën moeten worden bewaard in goed gesloten verpakking.

### 3.6.4

Oliën in emballage moeten zijn geplaatst in een vloeistofdichte lekbak met een inhoud ten minste gelijk aan de inhoud van de grootste emballage vermeerderd met 10% van de gezamenlijke inhoud van de overige in de bak geplaatste emballage.

### 3.6.5

De verpakking van de aanwezige gevaarlijke stoffen moet zodanig zijn dat:

- niets van de inhoud uit de verpakking onvoorzien kan ontsnappen;
- het materiaal van de verpakking niet door gevaarlijke stoffen kan worden aangetast, dan wel met die gevaarlijke stoffen een reactie kan aangaan dan wel een verbinding kan vormen;
- de verpakking tegen normale behandeling bestand is.

Aan dit voorschrift wordt in ieder geval voldaan indien de gevaarlijke stoffen zijn verpakt in UN goedgekeurde verpakkingen.

### 3.6.6

Verpakte gevaarlijke stoffen en CMR-stoffen moeten, met uitzondering van de noodzakelijke werkvoorraad, worden opgeslagen in een daarvoor bestemde opslagvoorziening. Deze opslagvoorziening moet voldoen aan paragrafen 3.1, 3.2.1, 3.3, 3.7 en 3.9 t/m 3.27 van de PGS 15.

### 3.6.7

In afwijking van het voorgaande voorschrift mogen verpakte gevaarlijke stoffen worden opgeslagen in een brandveiligheidsopslagkast. Deze kast moet voldoen aan paragraaf 3.10 van PGS 15.

### 3.6.8

Lege, niet gereinigde verpakking moet worden behandeld als volle.

*Toelichting: Voor de bepaling van de opvangcapaciteit van een vloeistofdichte bak hoeft de opslagcapaciteit van de niet gereinigde verpakking niet meegerekend te worden.*

### 3.6.9

In de inrichting moet nabij de opslag van vloeistoffen in verpakking, voor de aard van de opgeslagen stoffen geschikt materiaal aanwezig zijn om gemorste of gelekke stoffen te neutraliseren, indien nodig te absorberen en op te nemen. Gemorste vloeistoffen moeten zonodig worden geneutraliseerd. Zij moeten onmiddellijk worden opgenomen en behandeld als omschreven onder het hoofdstuk gevaarlijke stoffen. De opgenomen gemorste (vloeistof) moet worden opgeslagen in daarvoor bestemde, voor de aard van de stof geschikte, gesloten verpakking.

*Toelichting: Als absorberend materiaal kan worden gebruikt perlite of vermiculite.*

## 3.7 Nederleggen tijdens vervoer van ontplofbare stoffen

### 3.7.1

In de inrichting moet een actuele tekening aanwezig zijn, met de opstellocaties voor modaliteiten met klasse 1 en in de omgeving aanwezige kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten overeenkomstig de definities van de handreiking Vuurwerk in Zeehavens.

### 3.7.2

Het nederleggen van ontplofbare stoffen op het open terrein moet plaatsvinden ten minste 25 meter van gebouwen en andere gevaarlijke stoffen van ADR klassen 2 t/m 9 binnen de inrichting.

### 3.7.3

Containers met stoffen en voorwerpen van de klasse 1 moeten op het maaiveld of chassis worden opgeslagen. Dit geldt niet voor de stoffen en voorwerpen van de subklasse 1.4. Boven op deze containers mogen geen andere containers met gevaarlijke stoffen (klasse 1 t/m 9 (m.u.v. ADR klasse 1.4)) worden geplaatst.

### 3.7.4

De ontplofbare stoffen mogen uitsluitend worden nedergelegd in de nabijheid van twee naast elkaar gelegen brandkranen met elk een capaciteit van ten minste 1500 liter per minuut (totaal 180 m<sup>3</sup> per uur) bij een dynamische druk van 100 kPa.

### 3.7.5

Binnen de inrichting mogen modaliteiten beladen met ontplofbare stoffen niet worden beladen of gelost en mogen boxcontainers niet van chassis worden gewisseld.

*Toelichting: Vervoerseenheden met ontplofbare stoffen mogen wel op chassis worden geplaatst. Het is niet de bedoeling dat er daarna van chassis gewisseld wordt. Dit om het aantal handelingen zoveel mogelijk te beperken.*

### 3.7.6

Stoffen en voorwerpen van klasse 1 mogen uitsluitend in gesloten vervoerseenheden aanwezig zijn.

*Toelichting: Onder gesloten vervoerseenheden worden verstaan vervoerseenheden waarvan de deuren niet geopend zijn. De opslag van klasse 1 in huiftrailers is toegestaan voor die explosieve stoffen en voorwerpen waarvoor dit volgens de ADR/IMDG is toegestaan.*

#### 3.7.7

Het overpakken van ontplofbare stoffen is verboden. Van dit verbod kan worden afgeweken na overleg en schriftelijke toestemming van het bevoegd gezag. Alle aanwijzingen van het bevoegd gezag dienen te worden opgevolgd.

### 3.8 Nederleggen van subklassen 1.1 en 1.5

#### 3.8.1

Het laden en lossen alsmede nederleggen tijdens vervoer van of aanwezigheid van ontplofbare stoffen van ADR klasse 1.1 en 1.5. is verboden.

### 3.9 Nederleggen van subklassen 1.2 en 1.3

#### 3.9.1

Het laden en lossen alsmede nederleggen tijdens vervoer van ontplofbare stoffen van ADR klasse 1.2 en 1.3 mag niet eerder plaatsvinden dan nadat het bevoegd gezag de wijze van nederleggen heeft goedgekeurd. Hiervoor moet bij het bevoegd gezag een rapportage worden ingediend waarin staat aangegeven op welke wijze wordt voldaan aan alle eisen uit de publicatie Vuurwerk in zeehavens – Een handreiking voor nederleggen tijdens vervoer.

*Toelichting: Nederleggen tijdens vervoer is een handeling waarbij sprake is van opslag van ontplofbare stoffen (vuurwerk), voor zover deze plaatsvinden gedurende ten hoogste een beperkt aantal uren/dagen te rekenen vanaf het moment van opslaan en in afwachting van aansluitend vervoer naar een vooraf bekende ontvanger, met inbegrip van het laden en lossen van het vuurwerk en de overbrenging daarvan naar een andere tak van vervoer, voor zover daadwerkelijk in aansluitend vervoer is voorzien en het betrokken vuurwerk in de oorspronkelijke verpakking blijft.*

#### 3.9.2

De stoffen van ADR klasse 1.2 en 1.3 mogen uitsluitend worden geladen, gelost en nedergelegd tijdens vervoer overeenkomstig door het bevoegd gezag goedgekeurde rapportage zoals bedoeld in voorschrift 3.9.1.

#### 3.9.3

Een modaliteit waarop de ontplofbare stoffen van ADR klasse 1.2 en 1.3 staan, mogen niet langer dan veertien dag binnen de inrichting aanwezig zijn.

### 3.10 Nederleggen tijdens vervoer ADR klasse 1.4 en 1.6

#### 3.10.1

Binnen de inrichting is uitsluitend het nederleggen tijdens vervoer van ontplofbare stoffen van ADR klasse 1.4 en 1.6 toegestaan. Opslag van ontplofbare stoffen van ADR klasse 1.4 en 1.6 is niet toegestaan.

#### 3.10.2

Het nederleggen van ontplofbare stoffen tijdens vervoer is alleen toegestaan indien is voorzien in aansluitend vervoer (de ontvanger is bekend) en het vuurwerk moet in de oorspronkelijke verpakking blijven. De container waarin ontplofbare stoffen van ADR 1.4 en 1.6 wordt vervoerd mag niet worden geopend, behalve door toezichthouders.

#### 3.10.3

Containers die ontplofbare stoffen ADR klasse 1.4 bevatten moeten binnen 3 uur na het lossen worden overgebracht naar een stack of afgevoerd buiten de inrichting.

#### 3.10.4

Containers die ontplofbare stoffen van ADR klasse 1.4 en 1.6 bevatten moeten binnen 14 dagen, nadat deze containers zijn gelost, zijn afgevoerd.

#### 3.10.5

Een container met ontplofbare stoffen van ADR klasse 1.4 en 1.6 dient op minimaal 25 meter van de inrichtingsgrens te worden geplaatst. De afstand van de buitenste container met ADR klasse 1.4 van een stack tot de buitenkant van de kade dient ten minste 25 meter te bedragen.

#### 3.10.6

De afstand tussen een stack met ontplofbare stoffen van ADR klasse 1.4 en een stack met andere gevaarlijke stoffen dient ten minste 25 meter te bedragen.

#### 3.10.7

Stapelings van containers met overige gevaarlijke stoffen op containers met ADR klasse 1.4 is niet toegestaan. Op containers met ADR klasse 1.4 mogen wel andere containers met ADR klasse 1.4 alsmede niet geclassificeerde containers worden geplaatst.

#### 3.10.8

Tussen stacks met uitsluitend containers met ontplofbare stoffen van ADR klasse 1.4 geldt een interne veiligheidsafstand van 25 meter.

#### 3.10.9

Containers die ontplofbare stoffen bevatten uit de subklassen 1.4G (UN 0336) of 1.4S (UN 0337) worden op het maaiveld of op chassis geplaatst. Bovenop deze containers mogen containers met subklasse 1.4 staan.

#### 3.10.10

In een stack mogen uitsluitend vervoershandelingen worden verricht.

#### 3.10.11

Selfdrivers, zwaarlastaanhanger en trailers met ontplofbare stoffen en voorwerpen van subklassen 1.2, 1.3, 1.4 en 1.6 mogen slechts worden gestald op de zuidelijke opstelplaatsen zoals aangegeven op de tekening van bijlage 3, kenmerk I.2010.0438.08.N001 aanvullende gegevens bij aanvraag 34676.

*Toelichting: Onder een cluster containers met explosieven wordt verstaan een groep containers, waarbij de netto hoeveelheid explosieve massa niet meer dan 10.000 kg bedraagt.*

## 4 Gasflessen

### 4.1 Algemeen

#### 4.1.1

Gasflessen en toebehoren - tot en met de hoofddrukregelaar - moeten zijn goedgekeurd door LR-Stoomwezen of een ten minste gelijkwaardige instelling. Elke gasfles dient voorzien te zijn van een ingeslagen keurmerk en de datum waarop het eerste onderzoek en eventuele herkeuringen (periodiek onderzoek) hebben plaatsgevonden.

*Toelichting: Een instelling is gelijkwaardig indien deze wordt genoemd in de EEG-kaderrichtlijn 76/767/EG, alsmede de daarop rustende bijzondere richtlijnen 84/525 84/526 en 84/527/EG. Het keurmerk van het eerste onderzoek wordt gevormd door het onderscheidingsteken of waarmerk van de onderzoeksinstantie die door de bevoegde autoriteit in het land van toekenning is geregistreerd en door de bevoegde autoriteit in Nederland is toegelaten. Het keurmerk van het periodiek onderzoek is het geregistreerde kenmerk van de onderzoeksinstantie die door de bevoegde autoriteit in Nederland is toegelaten.*

#### 4.1.2

Gasflessen moeten conform de NEN-EN 1089-3 op de schouder voorzien zijn van een verflaag waarvan de kleur behoort bij de gassoort of de gevaarseigenschap van het gas. Op de gasfles moeten duidelijk leesbaar en duurzaam (door inslagen of etiketten) de volgende opschriften zijn weergegeven:

- het UN-nummer en de juiste vervoersnaam van het gas(mengsel);

Voor samengeperste gassen moet bovendien zijn aangegeven:

- de beproevingsdruk in bar;
- de lege massa in kg;
- de bedrijfsdruk in bar.

Voor vloeibaar gemaakte gassen:

- de beproevingsdruk in bar;
- de waterinhoud in liters;
- de lege massa in kg;
- de maximale vulmassa en de eigen massa van de houder met uitrustingsdelen of de bruto massa, alles in kg.

*Toelichting: De kleur van een gasfles is vastgelegd in NEN-EN 1089-3. Dit geldt niet voor gasflessen bestemd voor propaan, butaan of koelgassen.*

#### 4.1.3

Gasflessen mogen slechts zijn gevuld met het gas waarvoor zij zijn beproefd en waarvan de benaming op de gasfles is aangebracht.

#### 4.1.4

Indien de uitwendige toestand van een gasfles zodanig is dat aan de deugdelijkheid moet worden getwijfeld, moet de gasfles ter herkeuring worden aangeboden aan een door het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen keuringsinstelling.

*Toelichting: Op het moment van uitgifte van dit vergunningvoorschrift kan in Nederland alleen LR Stoomwezen deze herkeuring uitvoeren.*

#### 4.1.5

Beschadigde of lekkende gasflessen moeten onmiddellijk in de buitenlucht worden gebracht en worden gemerkt met het woord 'DEFECT', respectievelijk 'LEK'. Ook moeten direct maatregelen worden getroffen om brand-, explosie-, verstikkings- of vergiftigingsgevaar te voorkomen. De desbetreffende gasflessen moeten aan de leverancier worden teruggezonden.

#### 4.1.6

Gasflessen, die in vorm sterk gelijken op blustoestellen, mogen in geen geval rood zijn geschilderd.

### 4.2 Gasflessen, gebruik

#### 4.2.1

Gasflessen moeten ten minste 2 m van vuur en van brandgevaarlijke stoffen verwijderd worden gehouden.

#### 4.2.2

Gasflessen moeten steeds gemakkelijk bereikbaar zijn en er moeten voorzieningen zijn getroffen dat ze niet kunnen omvallen.

#### 4.2.3

Van een gasfles die in gebruik is, moet de sleutel voor het openen en sluiten op de afsluiter aanwezig zijn.

#### 4.2.4

Van een gasfles die niet in gebruik is moet de afsluiter zijn gesloten.

#### 4.2.5

Bij een acetylene-dissousfles die in gebruik is moet een draagbaar blustoestel aanwezig zijn met een inhoud van ten minste 6 kg bluspoeder.

### 4.3 Opslag van gasflessen

#### 4.3.1

In de inrichting mogen maximaal de in de aanvraag aangegeven gassen in gasflessen aanwezig zijn.

#### 4.3.2

De binnen de inrichting aanwezige gasflessen moeten worden opgeslagen overeenkomstig hoofdstukken 3.1, 3.4, 3.6, 3.11, 3.15, 3.20, 3.21 (met uitzondering van 3.21.2), 3.23 en 6.2 van PGS 15.

#### 4.3.3

Een uitpandige opslagvoorziening voor gasflessen moet zijn geconstrueerd, uitgevoerd en worden gebruikt overeenkomstig hoofdstukken 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4 en 6.2.4 en 6.2.5 van PGS 15.

#### 4.3.4

Lege gasflessen moeten worden opgeslagen overeenkomstig de voorschriften voor volle gasflessen van deze vergunning.

## **5 Opleiding, toezicht en documentatie**

### **5.1 Opleiding personeel**

#### **5.1.1**

Binnen de inrichting moet een duidelijk leesbare instructie aanwezig zijn over de te nemen maatregelen in het geval van calamiteiten.

Deze instructie moet de namen, telefoonnummers en e-mail adressen bevatten van instanties en personen waarmee in het geval van calamiteiten contact opgenomen moet worden.

Het personeel (alsmede eventuele onderhuurders en contractors) moet(en) op de hoogte zijn met deze instructies.

#### **5.1.2**

In de inrichting moeten tijdens werkzaamheden c.q. handelingen met gevaarlijke stoffen ten minste twee deskundige personen aanwezig zijn die bij onregelmatigheden met gevaarlijke stoffen (zoals lekkages, morsingen en fustbreuk) direct adequate maatregelen kunnen treffen. De maatregelen moeten erop zijn gericht de gevolgen van deze onregelmatigheden te beperken. Deze personen moeten bekend zijn met het gebruik van de veiligheidsmiddelen en staan onder leiding van de deskundige op het gebied van gevaarlijke stoffen.

#### **5.1.3**

De deskundige moet in het bezit zijn van een geldig certificaat "Vakbekwaamheid Behandeling Gevaarlijke Stoffen" afgegeven door de Stichting Examenbureau Vervoer en Logistiek (EVL).

### **5.2 Toezicht**

#### **5.2.1**

De vergunninghouder is verplicht een of meerdere personen aan te wijzen die in het bijzonder belast is (zijn) met het toezicht op de naleving van hetgeen in deze vergunning is bepaald en met wie in spoedgevallen overleg kan worden gevoerd.

#### **5.2.2**

Tijdens de werkzaamheden met gevaarlijke stoffen moet ten minste één deskundig persoon direct beschikbaar zijn met onder andere als taak het toezicht en de controle op de in de inrichting aanwezige gevaarlijke stoffen. Tevens moet deze deskundige beschikken over voldoende kennis op het gebied van:

- klassering van gevaarlijke stoffen;
- de gevaarseigenschappen van gevaarlijke stoffen;
- de te treffen maatregelen en voorzieningen bij onregelmatigheden met gevaarlijke stoffen.

### **5.3 Documentatie**

#### **5.3.1**

In de inrichting moeten een direct toegankelijk informatiesysteem en/of naslagwerken aanwezig zijn, welke ten minste recente informatie verschaffen over:

- de eigenschappen van de aanwezige gevaarlijke stoffen;
- het voorkomen van calamiteiten of onregelmatigheden met gevaarlijke stoffen;
- het bestrijden van de gevolgen van calamiteiten of onregelmatigheden met gevaarlijke stoffen.

*Toelichting: Handboeken, zoals het Chemiekaartenboek en het Handboek gevaarlijke stoffen kunnen hiervoor worden gebruikt.*

#### 5.3.2

De gemiddelde verblijftijd (gerekend over de periode van één kalender jaar) mag voor trailers met gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 12 uur en voor (tank-, stukgoed- en box-) containers met gevaarlijke stoffen niet meer dan 120 uur bedragen.

#### 5.3.3

Jaarlijks dient voor 1 februari (van het nieuwe jaar) een opgave te worden overgelegd aan het bevoegd gezag, waarin de gemiddelde verblijftijd van (tank-, stukgoed- en box-)containers en trailers met gevaarlijke stoffen staat gegeven van het afgelopen kalenderjaar.

### 5.4 Noodplan

#### 5.4.1

Binnen zes maanden na het van kracht worden van de vergunning moet een actueel bedrijfsnoodplan aanwezig zijn ten aanzien van de nieuwe bedrijfssituatie. In het noodplan moet ten minste worden beschreven:

- de instructies voor de personen die binnen de inrichting verantwoordelijk zijn voor de bestrijding van de gevolgen van onregelmatigheden met gevaarlijke stoffen of brand (onder meer moet in deze instructies zijn aangegeven hoe hulpdiensten, zoals de brandweer, worden gewaarschuwd en hoe zij terzijde worden gestaan);
- de wijze waarop het overige personeel op de hoogte wordt gesteld en hoe het overige personeel moet handelen bij onregelmatigheden met gevaarlijke stoffen of brand;
- de wijze waarop de buurbedrijven en de hulpdiensten bij onregelmatigheden met gevaarlijke stoffen of brand worden gewaarschuwd.
- een beschrijving van de denkbare incidenten en de mogelijke effecten daarvan op het milieu;
- een milieuparagraaf waarin organisatorische en uitvoeringstechnische maatregelen zijn vastgelegd voor het geval dat er incidenten plaatsvinden waarbij mogelijk nadelige milieugevolgen te verwachten zijn.

Ten minste eenmaal per jaar moet het bedrijfsnoodplan op zijn doelmatigheid en bruikbaarheid worden getest. Bij relevante wijzigingen van de inrichting dient, direct na de wijziging, het bedrijfsnoodplan te worden aangepast.

#### 5.4.2

Bij het actualiseren van het noodplan moet rekening worden gehouden met de voorschriften van deze vergunning. Het opstellen van het noodplan moet plaatsvinden in overleg met de gemeentelijke of regionale brandweer. Het noodplan moet ter goedkeuring aan de directeur van de DCMR worden toegezonden.

#### 5.4.3

Ten minste eenmaal per jaar moet het noodplan op zijn doelmatigheid en bruikbaarheid worden getest in overleg met de plaatselijke brandweer. De DCMR moet hiervan vooraf in kennis worden gesteld.

## **6 Onvoorziene gebeurtenissen (dcmr)**

### **6.1 Algemeen**

#### **6.1.1**

Het melden van een ongewoon voorval aan het bevoegd gezag, zoals bedoeld in artikel 17.2 van de Wet milieubeheer, moet plaatsvinden door hiervan telefonisch aangifte te doen aan de politiemeldkamer van de regiopolitie te Rotterdam-Rijnmond via het Centraal Incident Nummer (telefoon 010 - 4 118 888).

#### **6.1.2**

Van elk voorzienbaar bijzonder voorval moet vooraf aangifte worden gedaan aan de meldkamer van de DCMR. Onder een voorzienbaar bijzonder voorval moet worden verstaan een nog uit te voeren activiteit, die buiten de grens van de inrichting (mogelijk) waarneembaar is of die zich als zodanig kan ontwikkelen.

#### **6.1.3**

Van elk niet bijzonder voorval (voorzienbaar en niet-voorzienbaar) moet melding worden gedaan aan de meldkamer van de DCMR. Onder een niet bijzonder voorval moet worden verstaan een operationele afwijking van beperkte omvang met potentiële risico's.

#### **6.1.4**

Onverminderd het gestelde in andere voorschriften moet iedere brand, die niet onmiddellijk zelf geblust kan worden, worden gemeld aan de gemeentelijke brandweer.

#### **6.1.5**

Bij een voorval, waarbij een ontsnapping plaatsvindt of dreigt plaats te vinden van verstikkende, giftige of anderszins gevaarlijke, schadelijke of hinder veroorzakende stoffen, moeten, onverminderd het in andere voorschriften bepaalde, de buurbedrijven onmiddellijk worden gewaarschuwd, indien deze gevaar, schade of hinder te duchten hebben. Indien noodzakelijk, moeten concentratiemetingen worden verricht om vast te stellen of er gevaar voor buurbedrijven bestaat. Er moeten onmiddellijk maatregelen worden getroffen die het gevaar opheffen. Met de buurbedrijven die gevaar lopen, alsmede met de meldkamer van de DCMR moet gedurende deze alarmsituatie contact worden onderhouden.

#### **6.1.6**

De vergunninghouder moet de bepalingen van de voorafgaande meldingsvoorschriften verwerken in interne bedrijfsinstructies. Deze bedrijfsinstructies dienen binnen twee maanden na vergunningverlening ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de DCMR. Omtrent de typen te melden voorvallen kan de dienst voornoemd nadere eisen stellen.

#### **6.1.7**

Op de plaats van waaruit de in het voorgaande voorschrift omschreven waarschuwingen gegeven worden, moet men zich continu op de hoogte kunnen stellen van de heersende windrichting.

## **6.2 Afsluiten hemelwaterriool bij calamiteiten**

### **6.2.1**

Bij het optreden van een calamiteit dient het riool zo spoedig mogelijk te worden afgesloten met behulp van een afsluitklep(pen). Een afsluitklep(pen) moet binnen 4 maanden na het van kracht worden van de beschikking worden aangebracht.

## **7 Brandveiligheid**

### **7.1 Blusmiddelen algemeen**

#### **7.1.1**

Vergunninghoudster dient de vereiste essentiële maatregelen en voorzieningen als beschreven in de aanvraag te hebben gerealiseerd en in stand te houden.

#### **7.1.2**

Alle (brand)beveiligingssystemen moeten te allen tijden:

- a. bedrijfszeker zijn;
- b. voor onmiddellijk gebruik gereed zijn;
- c. goed bereikbaar zijn;
- d. als zodanig herkenbaar zijn;
- e. waar nodig tegen aanrijden, aanvaren en dergelijke beschermd zijn.

#### **7.1.3**

Van de gehele inrichting moet een overzichtstekening (ten minste 1:200) ter goedkeuring worden voorgelegd aan bevoegd gezag en de VRR, waarop alle bouwkundige en installatietechnische (brand)veiligheidsvoorzieningen duidelijk zijn aangegeven. Hierbij kan de lay-out van het bedrijf worden verdeeld over meerdere tekeningen. Voor het overzicht kan een tekening bijgevoegd worden, waarop de hele inrichting globaal wordt aangegeven en naar de deeltekeningen wordt verwezen. Deze tekening mag gecombineerd worden met het IBP.

#### **7.1.4**

Blusmiddelen moeten voor een ieder duidelijk zichtbaar en gemakkelijk bereikbaar zijn, voor direct gebruik gereed zijn en in goede staat van onderhoud verkeren.

#### **7.1.5**

In de buitenlucht aanwezige brandblusmiddelen moeten doelmatig tegen weersinvloeden zijn beschermd. Brandblusmiddelen moeten ieder kalenderjaar op deugdelijkheid zijn gecontroleerd en in orde zijn bevonden. Onderhoud en inspectie moeten plaatsvinden door bedrijven die beschikken over een REOB-erkenning.

*Toelichting: Een lijst van erkende onderhoudsbedrijven is te vinden op de site van het Nationaal Centrum voor Preventie ([www.ncpreventie.nl](http://www.ncpreventie.nl), onder brandbeveiliging/kleine blusmiddelen.)*

#### **7.1.6**

Inspecties, testen en onderhoud van de brandbeveiligingssystemen moet ten minste eenmaal per jaar of zoveel vaker als de leverancier voorschrijft aan de hand van onder andere NFPA 25 en NEN 2654-1: 2002 of gelijkwaardig, door een ter zake deskundige worden uitgevoerd. \

#### 7.1.7

Elke uitgevoerde controle moet worden aangetekend in een registratiesysteem.

#### 7.1.8

Uiterlijk twee maanden na het van kracht worden van deze beschikking, maar ten minste voor het starten van nieuwe activiteit(en), moet bij het bevoegd gezag een (integraal) brandveiligheidsplan (IBP) ter goedkeuring worden ingediend.

Dit IBP moet ten minste de volgende onderdelen bevatten:

- een overzicht van de mogelijke brand- en/of explosiegevaarlijke en/of giftige (afval)-stoffen;
- de resultaten van de risicoveiligheidsanalyse waaruit blijkt welke scenario's (aard en omvang) per installatie verwacht worden;
- indien relevant het maximale brandscenario volgens PGS 6;
- een overzicht van de aard, uitvoering en situering van:
  - blusmiddelen;
  - voor detectie en melding;
  - bluswaterleidingsstelsel met brandkranen en blokafsluiters, capaciteiten, plaats omloopafsluiter, pompen et cetera;
  - eventuele opvangvoorziening voor verontreinigd bluswater en/of vrijkomende (afval)stoffen;
- de volgende gegevens over de brand- en/of explosiegevaarlijke en/of giftige (afval)stoffen:
  - wijze van opslag dient te voldoen aan de van toepassing zijnde richtlijnen en normen (PGS 15, PGS 29, PGS 30 et cetera);
  - wijze van vervoer binnen de inrichting;
- een overzichtstekening met schaal 1:200. Op de tekening moeten alle relevante activiteiten (bouwwerken, gevaarlijke stoffenopslag, gasflessen et cetera) zijn aangegeven in combinatie met:
  - plaats van brandcompartimenten en brandwerende scheidingen en de WBDBO (in minuten) van wanden, daken, draagconstructies en deuren;
  - bluswaterset met locaties afsluiters, hydranten, monitoren, pompen e.d.;
  - aanwezige en nog aan te brengen overige brandveiligheidsvoorzieningen en –maatregelen;
  - het beschermingsniveau conform PGS 15 (indien van toepassing);
- de toegangen tot het terrein (24 uur);
- de rijpaden;
- capaciteitsberekening benodigd bluswater en schuimvormend middel;
- indien relevant aanduiding van de zones met een mogelijke hittestraling van 1, 3, 10 en 15 kW/m<sup>2</sup> of meer (bij een incident), met onderbouwende stralingsberekeningen;
- de plaatsen waar open vuur en roken is toegestaan;
- de opzet van de bedrijfsbrandweer indien aanwezig;
- de wijze en frequentie van inspectie op werking, staat en situering van blusmiddelen;
- waar van toepassing: wijze waarop blusmiddelen tegen externe invloeden beschermd worden (hittestraling, vorst, corrosie, et cetera);
- indien relevant het tijdsplan van aanleg van de brandveiligheidssystemen;
- verwijzing naar onderzoek, gebruikte normen, richtlijnen, voorschriften/eisen.

*Toelichting: In het IBP moet steeds worden aangegeven op grond van welke eis een voorziening is aangebracht of maatregel is genomen. Het stuk mag niet strijdig zijn met de gegevens in de aanvraag. Een IBP is niet bedoeld om een wijziging van activiteiten te melden.*

*Het IBP bevat bouwkundige, installatietechnische en organisatorisch voorzieningen en maatregelen die zijn voorgeschreven in normen, richtlijnen, vergunningen en in wettelijke eisen in hoofdlijnen zijn vastgelegd, maar waarvan ten tijde van de aanvraag nog niet alles in detail is beschreven.*

#### 7.1.9

Vergunninghouder dient te werken conform het goedgekeurde IBP.

#### 7.1.10

De stuwadoorsactiviteiten (zoals verwoord in de aanvraag en IBP) mogen alleen plaatsvinden, indien de brandbeveiligingssystemen in de inrichting, zoals aangegeven in het goedgekeurde IBP gebruiksklaar zijn.

#### 7.1.11

Bij nieuwbouw en/of vernieuwing van bestaande brandbeveiligingsinstallaties moet voor aanleg een nieuw brandveiligheidsplan ter goedkeuring bij het bevoegd gezag worden ingediend. Na goedkeuring moet de installatie conform dit plan worden aangelegd.

#### 7.1.12

Bij aankomst van de brandweer moet een begeleider of andere gelijkwaardige voorziening beschikbaar zijn om de brandweer de plaats van het incident op een snelle en veilige wijze te laten bereiken.

#### 7.1.13

Bij onderhoud of buiten bedrijfsstelling van (delen van) de brandbeveiligingsinstallatie moet vergunninghouder vervangende en gelijkwaardige maatregelen nemen dan wel aantoonbaar de procesvoering aanpassen aan het gewijzigde veiligheidsniveau. Tevens moet deze buiten bedrijfsstelling, voorzien van een beschrijving van de gebeurtenis alsmede de te nemen maatregelen schriftelijk gemeld worden bij het bevoegd gezag alsmede de VRR. Bij geplande buiten bedrijfsstelling moet minimaal drie werkdagen voorafgaande hieraan schriftelijk worden geïnformeerd. In andere gevallen moet deze melding onverwijld plaats vinden.

## 7.2 Blusleidingen en brandkranen

### 7.2.1

Het bluswaternet moet als ringleiding zijn uitgevoerd. Met blokafsluiters moet deze in secties van maximaal drie brandkranen kunnen worden ingedeeld. De blokafsluiters moeten zodanig zijn geplaatst dat bij buiten gebruik stellen van een sectie voor ieder onderdeel van de inrichting bluswater betrokken kan worden van andere brandkranen. Aansluitingen van eventuele stationaire (automatische) blussystemen op het bluswaternet mogen zich niet zonder extra afsluiters in dezelfde sectie met brandkranen bevinden.

### 7.2.2

In de inrichting moeten blusleidingen en brandkranen aanwezig zijn. De afstand tussen de brandkranen onderling mag ten hoogste 200 meter bedragen. Indien zich tussen de brandkranen opstallen bevinden of goederen aanwezig zijn, mag deze afstand ten hoogste

80 m bedragen. Deze brandkranen moeten tot 15 meter via rijpaden (asbelasting 100 kN, breedte 4,5 m) met brandweervoertuigen kunnen worden bereikt. Binnen een diameter van 1,8 m rondom brandkranen mogen zich geen obstakels bevinden.

#### 7.2.3

Ondergrondse brandkranen:

- moeten voldoen aan NEN 947;
- worden beschermd tegen zware voertuigen op het kraandeksel;
- zijn voorzien van aanwijspaaltes bij de kranen, zodat ze te allen tijden (ook 's winters) zonder brandkranenboek te vinden zijn;
- mogen niet worden gebruikt boven een werkdruk van 500 kPa.

#### 7.2.4

Binnen de inrichting moeten ondergrondse brandkranen aanwezig zijn, die voldoen aan NEN 947 respectievelijk NEN-EN 14384:2005. Een brandkraan moet zijn aangesloten op het waterleidingnet. De toevoercapaciteit van het net moet ten minste 3000 liter per minuut bedragen, zodat bij gelijktijdig gebruik van twee brandkranen een waterlevering per brandkraan van 1500 liter per minuut bij een druk van 100 kPa constant verzekerd is.

#### 7.2.5

Als het bluswater wordt geleverd door een pompsysteem dan dient deze volledig dubbel (of meer) en met een onafhankelijke energievoorziening te zijn uitgevoerd. Zodat bij uitval en onderhoud van een van beide pompsystemen de volledig vereiste capaciteit automatisch wordt verzorgd.

*Toelichting: Voorbeelden van onafhankelijke energievoorziening zijn onder andere een diesel-aangedreven pomp of een tweede elektrische pomp met een diesel-aangedreven noodstroom aggregaat, die automatisch in werking worden gezet bij uitval van de eerste pomp.*

#### 7.2.6

Het bluswater moet worden geleverd door een pompensysteem dat te allen tijde uitsluitend voor dit doel moet kunnen worden gebruikt.

#### 7.2.7

Het aandrijfsysteem per bluspomp, het aantal bluspompen en de inrichting van het bluspompensysteem moet zodanig zijn dat, bij storing, uitval, reparatie en dergelijke van het aandrijfsysteem, een gedeelte daarvan of van een bluspomp van de in voorschrift 7.2.4 genoemde hoeveelheid water, de levering van 75 % van de bluswatercapaciteit bij een druk van 100 kPa op de meest ongunstig gelegen plaats is gewaarborgd.

#### 7.2.8

Brandkranen moeten elke drie jaar door een daartoe door het bevoegd gezag aanvaarde deskundige worden gecontroleerd op de vereiste waterdruk en wateropbrengst. De meetmethode moet voordat de meting wordt uitgevoerd (met een geijkte flowmeter) in overleg met de VRR worden vastgesteld. Van de meting moet een rapport worden opgemaakt. Dit rapport moet in de inrichting ter inzage liggen.

### **7.3 Kleine blusmiddelen**

#### **7.3.1**

Op het terrein dienen op geschikte plaatsen verrijdbare kleine blusmiddelen aanwezig te zijn die kunnen worden gebruikt door (bedrijfs)brandweerpersoneel. De plaats moet naar aanleiding van de risico-inventarisatie in het IBP (inclusief tekening) worden aangegeven.

## **8 Lucht**

### **8.1 Luchtkwaliteit**

#### **8.1.1**

Vergunninghouder dient er zorg voor te dragen dat op het moment van vervanging van diesel aangedreven voertuigen die inherent zijn aan de bedrijfsvoering, de nieuwe voertuigen voldoen aan de best bestaande technieken van dat moment.

Alvorens over te gaan tot de aanschaf van nieuw equipment moet aan het bevoegd gezag (p/a DCMR Milieudienst Rijnmond, Postbus 843, 3100 AV Schiedam t.a.v. de directeur) een rapport ter goedkeuring worden gezonden. Dit rapport bevat ten minste een beschrijving van de best bestaande technieken van dat moment en een daaraan gerelateerde beoordeling van het betreffende stuk equipment.

#### **8.1.2**

Nieuw aan te schaffen rijdend materieel (terminaltrekker, reachstacker, veegwagen en dieselgedreven vorkheftrucks) moet voor wat betreft de milieuprestaties met ingang van 2014 ten minste voldoen aan stage IV, mits om bedrijfseconomische dan wel technische redenen wordt aangetoond dat voorstaande eis niet haalbaar is.

#### **8.1.3**

Als brandstof voor de hulpmotoren van de schepen die binnen de inrichting afgemeerd liggen, dient dieselolie met een zwavelgehalte  $\leq 0,2$  % te worden gebruikt.

#### **8.1.4**

De verbrandingsmotoren van het rijdend materieel en de hulp motoren van de koel- of vriescontainers, moeten zodanig zijn afgesteld dat de uitlaatgassen nagenoeg roet- en rookloos zijn.

### **8.2 Het ontgassen of ventileren van containers**

#### **8.2.1**

Het begassen van containers binnen de inrichting is verboden.

*Toelichting: Onder het begassen van containers wordt verstaan het in de container brengen van een (gasvormig) bestrijdingsmiddel.*

#### **8.2.2**

Voordat de deuren van een container die geventileerd of ontgast moet worden mogen worden geopend dient eerst een meting te worden uitgevoerd door een gasmeetdeskundige van de zich in de container bevindende lucht. Aan de hand van deze meting dient te worden

bepaald of en welke schadelijke of giftige gassen zich in de container bevinden. De meting dient te worden uitgevoerd met een geschikt meetinstrument voor het zich in de container bevindende gas. Personen die zich binnen het gasvak bevinden dienen uitgerust te zijn met de voor deze activiteiten bedoelde Persoonlijke BeschermingsMiddelen.

*Toelichting: De gasmeetdeskundige dient met aantoonbaar succes een geschikte opleiding te hebben doorlopen.*

#### 8.2.3

De resultaten van de metingen moeten ten minste 1 jaar worden bewaard en moeten op elk moment kunnen worden getoond aan een hiertoe bevoegde ambtenaar.

#### 8.2.4

Containers die een schadelijk of giftig gas bevatten mogen uitsluitend worden geventileerd op een speciaal daartoe aangewezen, voor buitenstaanders afgesloten terreingedeelte in de buitenlucht. Het terreingedeelte dient te zijn omgeven door een afsluitbaar hekwerk. Bij het hekwerk dienen duidelijk borden te zijn aangebracht met het opschrift "LET OP. GEVAARLIJK GAS. GASVAK NIET BETREDEN. NIET STOPPEN OF UITSTAPPEN". Het afgescheiden terreingedeelte mag uitsluitend toegankelijk zijn voor medewerkers van de inrichting die aantoonbaar opgeleid zijn voor het omgaan met gevaarlijke gassen en bestrijdingsmiddelen. Binnen het afgescheiden gedeelte mogen maximaal vijf containers tegelijk worden geventileerd of ontgast.

#### 8.2.5

Indien in de container een concentratie kleiner dan  $15 \text{ g/m}^3$  (3.861 ppm) methylbromide of  $15 \text{ g/m}^3$  (3.596 ppm) sulfurylfluoride of  $0,2 \text{ g/m}^3$  (144 ppm) fosfine is gemeten, dan moet een veiligheidszone tot de geopende deuren van een te ontgassen container worden aangehouden van ten minste 20 meter, gemeten vanaf de middenas van de deuren.

#### 8.2.6

Indien in de container een concentratie hoger of gelijk aan  $15 \text{ g/m}^3$  (3.861 ppm) methylbromide of  $15 \text{ g/m}^3$  (3.596 ppm) sulfurylfluoride of  $0,2 \text{ g/m}^3$  (144 ppm) fosfine, maar lager dan  $75 \text{ g/m}^3$  methylbromide (19.303 ppm) of  $75 \text{ g/m}^3$  (17.977 ppm) sulfurylfluoride of  $1 \text{ g/m}^3$  (719 ppm) fosfine is gemeten, dan moet een veiligheidszone tot de geopende deuren van een te ontgassen container worden aangehouden van ten minste 50 meter, gemeten vanaf de middenas van de deuren.

*Toelichting: Indien met gesloten deuren de inhoud van de container wordt afgezogen, dan geldt bovenstaande afstand tot het emissiepunt, waar het afgezogen gas in de buitenlucht komt.*

#### 8.2.7

Bij concentraties hoger dan  $75 \text{ g/m}^3$  (19.303 ppm) methylbromide of  $75 \text{ g/m}^3$  (17.977 ppm) sulfurylfluoride of  $1 \text{ g/m}^3$  (719 ppm) fosfine mag de ontgassing alleen plaatsvinden in overleg met de DCMR. De ontgassing dient in dit geval vooraf te worden gemeld bij de meldkamer van de DCMR.

#### 8.2.8

Voor containers waarin uit meting is gebleken dat hierin zich geen bestrijdingsmiddelen bevinden zoals genoemd in voorschriften 8.2.5 tot en met 8.2.7 mag een kleinere veiligheidsafstand worden aangehouden. Voor deze containers waarin uit meting is gebleken

dat zich daarin gassen bevinden die vrijkomen vanuit de in de container opgeslagen goederen en producten mag een veiligheidszone tot de geopende deuren van een te ontgassen of te ventileren container worden aangehouden van ten minste 5 meter, gemeten vanaf de middenas van de deuren. De geopende deuren dienen op een afstand van ten minste 5 meter te zijn gelegen van de inrichtingsgrens.

#### 8.2.9

De veiligheidszone dient zich geheel binnen het in voorschrift 8.2.4 genoemde afgezette terreingedeelte te bevinden.

### 8.3 Het gebruik van voorzetdeuren

#### 8.3.1

Indien gebruik wordt gemaakt van een voorzetdeur met koolfilter of een ander filter geschikt voor het te filtreren gas dan dient de afstand van de deuren tot de inrichtingsgrens ten minste 5 meter te bedragen.

#### 8.3.2

Het actief koolfilter (of ander filter geschikt voor het te filtreren gas) ten behoeve van de voorzetdeuren dient zo vaak te worden vervangen of geregenereerd, dat de goede werking daarvan is gegarandeerd.

### 8.4 Windstille weersomstandigheden

#### 8.4.1

Bij windstil weer dienen de deuren van de containers gesloten te zijn. Het ontgassen of ventileren van containers tijdens stabiel, windstil, weer is niet toegestaan. Tijdens de nachtperiode dienen de deuren van de containers gesloten te zijn.

*Toelichting: Onder windstil weer wordt verstaan een windsnelheid van 0,2 m/s (0 beaufort) of minder. Met de nachtperiode wordt de periode bedoeld van 23:00 tot 7:00 uur.*

### 8.5 Afvalstoffen

#### 8.5.1

Blisters en andere verpakkingen met resten bestrijdingsmiddelen dienen opgeslagen te worden in daarvoor bestemde vaten. Per vat met resten aluminiumfosfide mag maximaal 3,5 kg aan blisters en 3,5 kg aan absorptiemateriaal aanwezig zijn.

#### 8.5.2

Vaten met fosfine resten dienen opgeslagen te worden in de daarvoor bestemde opslagvoorziening die voldoet aan het gestelde in de PGS 15.

#### 8.5.3

In de opslagvoorziening mag maximaal 100 kg aan blisters worden opgeslagen. De vaten met blisters dienen zo vaak als nodig maar minimaal éénmaal per maand uit de inrichting te worden verwijderd.

## **8.6 Geur**

### **8.6.1**

De vergunninghouder treft alle maatregelen of voorzieningen ter voorkoming van geurhinder en ter beperking van geurwaarneming buiten de inrichting, die redelijkerwijs mogelijk zijn. Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen met betrekking tot:

- 1 het doen van onderzoek naar de mogelijkheden tot het treffen van (aanvullende) maatregelen en/of voorzieningen ten behoeve van het voorkomen en beperken van geur buiten de inrichting,
- 2 het treffen van maatregelen en/of voorzieningen ter voorkoming en beperking van geur buiten de inrichting.

*Toelichting: Dit voorschrift legt de zorgplicht vast voor de vergunninghouder om voortdurend aandacht te besteden aan het voorkomen van geurhinder en het beperken van geur in de omgeving.*

### **8.6.2**

Ter plaatse van woningen van derden mag geen geur afkomstig van de inrichting waarneembaar zijn.

*Toelichting: Onder het waarnemen van geur wordt hier verstaan het duidelijk of herhaaldelijk waarnemen van een diesellucht van uitlaatgassen.*

### **8.6.3**

Geurreducerende voorzieningen moeten voor de goede werking, onder optimale condities in bedrijf worden gehouden en moeten zo vaak als voor een goede werking noodzakelijk is worden vervangen en gereinigd, doch ten minste één maal per maand worden onderhouden en geïnspecteerd.

## 9 Geluid en trillingen

### 9.1 Algemeen

#### 9.1.1

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ( $L_{A,r,LT}$ ) veroorzaakt door de tot de inrichting behorende toestellen en installaties en door de tot de inrichting behorende verrichte werkzaamheden en/of activiteiten, waarvoor vergunning is aangevraagd, mag, ter plaatse van de immissiepunten die zijn aangegeven in de onderstaande tabel niet meer bedragen dan:

| Vergunningsimmissiepunt (VIP) |                                      | Waarneem      | Dag                    | Avond                  | Nacht                  |
|-------------------------------|--------------------------------------|---------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Nr <sup>1</sup>               | Naam                                 | Hoogte<br>[m] | 07:00-19:00<br>[dB(A)] | 19:00-23:00<br>[dB(A)] | 23:00-07:00<br>[dB(A)] |
| 6                             | Woning Schiedamseweg 252 C (ZIP 40)  | 17            | 50,4                   | 47,5                   | 43,7                   |
| 7                             | Woningen Spoorsingel 141-144 (ZIP 3) | 6             | 46,1                   | 43,1                   | 39,5                   |
| 8                             | Woningen Spoorsingel 99 (ZIP 4)      | 7,5           | 44,6                   | 41,9                   | 39,5                   |
| 12                            | Woningen Spoorsingel 154-156 (ZIP2)  | 8,5           | 49,4                   | 46,0                   | 41,9                   |

<sup>1</sup> De puntnummering komt overeen met de puntnummering in het onderliggende akoestische onderzoeksrapport.

#### 9.1.2

Het maximale geluidniveau ( $L_{A,max}$ ) veroorzaakt door de tot de inrichting behorende toestellen en installaties en door de tot de inrichting behorende verrichte werkzaamheden en/of activiteiten, waarvoor de vergunning is aangevraagd, mag, ter plaatse van de immissiepunten die zijn aangegeven in de onderstaande tabel niet meer bedragen dan:

| Vergunningsimmissiepunt (VIP) |                                      | Waarneem      | Dag                    | Avond                  | Nacht                  |
|-------------------------------|--------------------------------------|---------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Nr                            | Naam                                 | Hoogte<br>[m] | 07:00-19:00<br>[dB(A)] | 19:00-23:00<br>[dB(A)] | 23:00-07:00<br>[dB(A)] |
| 6                             | Woning Schiedamseweg 252 C (ZIP 40)  | 17            | 60                     | 60                     | 58                     |
| 7                             | Woningen Spoorsingel 141-144 (ZIP 3) | 6             | 56                     | 56                     | 56                     |
| 8                             | Woning Spoorsingel 99 (ZIP 4)        | 7,5           | 59                     | 59                     | 59                     |
| 12                            | Woningen Spoorsingel 154-156 (ZIP2)  | 8,5           | 61                     | 61                     | 58                     |

#### 9.1.3

Het meten en berekenen van de geluidniveaus, en het beoordelen van de meetresultaten moet plaatsvinden overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (1999) met in achtneming van de akoestische modelregels van de DCMR Milieudienst Rijnmond.

#### 9.1.4

Op alle aanlegplaatsen dient ter plaatse van het contactvlak van de laadklep van de schepen met de kade dempingsmateriaal te worden toegepast om de piekniveaus vanwege het rijden van trailers over de laadklep van de schepen te verlagen. Indien aan het bevoegd gezag wordt aangetoond dat met andere geschikte voorzieningen en geluidsreducerende maatregelen ten minste hetzelfde geluidsreducerende resultaat wordt behaald, kan het bevoegd gezag toestemming verlenen om deze voorzieningen en geluidsreducerende maatregelen toe te passen.

#### 9.1.5

Binnen zes maanden na inwerkingtreding van deze beschikking moet aan het bevoegd gezag een rapport worden gezonden. In dit rapport moet verslag worden gedaan van het onderzoek naar de mogelijkheden van het verlagen van de piekniveaus vanwege het rijden van de trailers over de laadkleppen van de schepen. Het bevoegd gezag kan, op basis van de uitkomsten van het onderzoek, nadere eisen stellen met betrekking tot de bij de nabijgelegen woningen toelaatbare maximale geluidsniveaus.

#### 9.1.6

Alvorens over te gaan tot de aanschaf of het inzetten van nieuw equipment, zijnde terminaltrekker(s), een schip/schepen of (nood)charter(s) moet aan het bevoegd gezag een rapport ter goedkeuring worden gezonden. Dit rapport bevat ten minste de resultaten van metingen ter bepaling van de immissierelevante bronsterkte ( $L_{wr}$ ) van het betreffende stuk equipment. Het bevoegd gezag zal de immissierelevante bronsterkte toetsen aan de beste beschikbare technieken van het moment van aanschaf dan wel inzet. In geval van een calamiteit is het toegestaan tijdelijk (maximaal twee weken) een noodcharter in te zetten zonder dat hieraan voorafgaande een geluidsrapport is opgesteld. De inzet van een noodcharter dient vooraf gemeld te worden aan het bevoegd gezag.

#### 9.1.7

De linkspan van de inrichting dienen te zijn voorzien van een hydraulisch uitgevoerde laadklep.

#### 9.1.8

De verbrandingsmotoren moeten zijn voorzien van een doelmatige geluiddemper in de uitlaat en mogen alleen in werking zijn voor zover dit voor het transport noodzakelijk is.

## **10 Afleveren van vloeibare brandstoffen en Adblue**

### **10.1 Algemeen**

#### **10.1.1**

Bij het afleveren van motorbrandstof aan een voertuig mag de motor van het voertuig niet in werking zijn. Op of nabij een afleverinstallatie moet met betrekking tot dit verbod een bord duidelijk zichtbaar zijn aangebracht.

#### **10.1.2**

Gemorst product moet met behulp van absorptiemateriaal zo spoedig mogelijk worden verwijderd. In de nabijheid van het afleverpunt moet een daarop afgestemde hoeveelheid absorptiemateriaal in voorraad worden gehouden.

#### **10.1.3**

Tijdens het afleveren van motorbrandstoffen en Adblue moet een ter zake kundige persoon in de inrichting aanwezig zijn, die in het geval van calamiteiten handelend kan optreden.

#### **10.1.4**

Een afleverinstallatie moet tijdens bedrijf dusdanig zijn verlicht dat voldoende overzicht is gewaarborgd.

#### **10.1.5**

Bij de tankplaats moet ten minste een poederblustoestel aanwezig zijn met een vulling van ten minste 6 kg bluspoeder.

#### **10.1.6**

Aflevertoestellen en vulpunten moeten zodanig zijn gelegen dat geen gevaar voor aanrijding noch anderszins gevaar of schade in de omgeving kan ontstaan.

#### **10.1.7**

De afstand van een afleverinstallatie tot brandgevaarlijke objecten of opslagen van brandbare stoffen binnen de inrichting moet ten minste 10 meter zijn.

#### **10.1.8**

De bovengrondse tank met Adblue moet zijn geplaatst in een vloeistofdichte lekbak.

#### **10.1.9**

Een vloeistofdichte lekbak moet een inhoud hebben van ten minste de inhoud van de tank.

### **10.2 Afleveren**

#### **10.2.1**

Een vaste afleverinstallatie moet bij het afleveren van vloeibare brandstoffen voor eigen gebruik en niet-openbare verkoop aan derden voor motorvoertuigen voor het wegverkeer vanuit een ondergrondse opslagtank voldoen aan de voorschriften 5.8, 6.1.3, 6.4, 6.5, 6.7, 7.1, 7.7, 9.5, en 9.6.1. van PGS 28.

## **11 Afvalstoffen**

### **11.1 Behandeling van afvalstoffen**

#### **11.1.1**

Verontreiniging van het openbare terrein rond de inrichting door uit de inrichting afkomstige afvalstoffen moet worden voorkomen. Mocht onverhoopt toch verontreiniging van het openbaar terrein rond de inrichting plaatsvinden, dan moeten direct maatregelen worden getroffen om deze verontreiniging te verwijderen.

#### **11.1.2**

Gemorste vaste gevaarlijke afvalstoffen moeten zo snel mogelijk worden aangeharkt of aangeveegd en worden opgeslagen in een daarvoor bestemde container van doelmatig materiaal of in daarvoor bestemde doelmatige emballage.

#### **11.1.3**

De opgenomen gemorste vloeistof moet worden opgeslagen in daarvoor bestemde gesloten en vloeistofdichte emballage van doelmatig en onbrandbaar materiaal.

### **11.2 Opslag van afvalstoffen**

#### **11.2.1**

Het bewaren van afvalstoffen moet op ordelijke en nette wijze plaatsvinden. Van de afvalstoffen afkomstige geur mag zich niet buiten de inrichting kunnen verspreiden.

#### **11.2.2**

De verpakking van gevaarlijk afval moet:

- a. dicht en voldoende sterk zijn en geschikt zijn voor de desbetreffende stof;
- b. zijn voorzien van een etiket, waarop, op een altijd duidelijk te onderscheiden wijze, is aangegeven welke categorie afvalstof zich in de verpakking bevindt.

#### **11.2.3**

Vloeibare afvalstoffen in emballage moeten zijn geplaatst op een vloeistofdichte vloer of in een vloeistofdichte lekbak.

#### **11.2.4**

Een vloeistofdichte lekbak moet, indien het (licht) ontvlambare vloeistoffen betreft, de gehele inhoud kunnen bevatten. In de overige gevallen moet de bak een inhoud hebben van ten minste de grootste verpakking vermeerderd met 10% van de inhoud van de overige emballage.

#### **11.2.5**

Boven een vloeistofdichte lekbak met vloeibare afvalstoffen in emballage moet, indien deze buiten het bebouwde deel van de inrichting ligt, een afdak aanwezig zijn. Het afdak moet zo groot zijn dat regenwater niet binnen de vloeistofdichte lekbak kan komen.

#### **11.2.6**

Afvalstoffen moeten zodanig gescheiden van elkaar worden opgeslagen dat de verschillende soorten afvalstoffen ten opzichte van elkaar geen reactiviteit kunnen veroorzaken.

#### 11.2.7

Afvalstoffen, zoals papierresten en huishoudelijk afval, moeten worden opgeslagen in een gesloten (pers)container.

#### 11.2.8

Verontreinigde emballage moet worden behandeld als gevulde emballage. Voor de bepaling van de opvangcapaciteit van een vloeistofdichte bak hoeft de opslagcapaciteit van de verontreinigde emballage niet meegerekend te worden.

### 11.3 Afvalscheiding

#### 11.3.1

Vergunninghouder is verplicht de volgende afvalstromen te scheiden, gescheiden te houden en gescheiden aan te bieden:

- afgewerkte olie;
- gevaarlijk afval/(klein) chemisch afval;
- glas;
- hout;
- metalen;
- banden;
- accu's;
- papier en karton;
- overig bedrijfsafval.

## **12 Afvalwater**

### **12.1 Algemeen**

#### **12.1.1**

Bedrijfsafvalwater mag uitsluitend in een openbaar vuilwaterriool worden gebracht, als door de samenstelling, eigenschappen of hoeveelheid ervan:

- de doelmatige werking niet wordt belemmerd van een openbaar vuilwaterriool of de bij een zodanig openbaar vuilwaterriool behorende apparatuur;
- de verwerking niet wordt belemmerd van slib, verwijderd uit een openbaar vuilwaterriool;
- de nadelige gevolgen voor de kwaliteit van het oppervlaktewaterlichaam wordt beperkt.

#### **12.1.2**

De volgende stoffen mogen niet worden geloosd:

- stoffen die brand- en explosiegevaar kunnen veroorzaken;
- stoffen die stankoverlast buiten de inrichting kunnen veroorzaken;
- stoffen die verstopping of beschadiging van een openbaar riool of van de daaraan verbonden installaties kunnen veroorzaken;
- grove afvalstoffen en snel bezinkende afvalstoffen.

### **12.2 Minerale en synthetische oliën**

#### **12.2.1**

Bedrijfsafvalwater afkomstig van de vloeistofkerende vloer van werkplaats en vloeistofdichte vloeren van de tankplaatsen en de wasplaats, waarvan de concentratie aan minerale olie in enig steekmonster hoger is dan 200 mg/l, bepaald volgens NEN-EN-ISO 9377 mag niet in een openbaar riool worden gebracht. Het bedrijfsafvalwater moet door een slibvangput en een olieafscheider worden geleid voordat dit op het openbaar riool mag worden geloosd.

#### **12.2.2**

Een slibvangput en een olieafscheider moeten zijn gedimensioneerd en geplaatst overeenkomstig NEN 7089 en de daarbij behorende bijlage. Het bijbehorende certificaat bij de slibvangput en olieafscheider moet op verzoek van het bevoegd gezag worden overlegd. Indien certificaat niet kan worden overlegd dan moet de slibvangput en olieafscheider worden vervangen en voldoen aan de NEN -EN 858-1 en NEN -EN 858-2 en de daarbij behorende bijlage.

*Toelichting: Een slibvangput en een olieafscheider voldoen in ieder geval aan NEN 7089, indien voor deze voorzieningen een kwaliteitsverklaring is afgegeven door een door de Raad voor de Accreditatie erkende certificeringsinstelling, waaruit blijkt dat de voorzieningen voldoen aan die NEN en die voorzieningen zijn voorzien van het KOMO merkteken.*

#### **12.2.3**

Een slibvangput en een olieafscheider moeten zo vaak als voor de goede werking noodzakelijk is, worden schoongemaakt. Een slibvangput en een olieafscheider moeten na het schoonmaken worden gevuld met schoon water en moeten altijd goed toegankelijk zijn. Van het schoonmaken van een slibvangput en een olieafscheider moet een logboek worden bijgehouden.

#### 12.2.4

Door een slibvangput en een olieafscheider mag geen sanitair afvalwater worden geleid.

#### 12.2.5

De concentratie aan minerale olie in het effluent van de olieafscheider, mag in enig steekmonster, bepaald volgens NEN-EN-ISO 9377, niet hoger zijn dan 200 mg/l.

### 12.3 Grove en snel bezinkbare delen en zand

#### 12.3.1

Bedrijfsafvalwater, waarbij in enig steekmonster grove of snel bezinkende bedrijfsafvalstoffen voorkomen, mag niet in een openbaar riool worden gebracht.

#### 12.3.2

Een slibvangput moet, zo vaak als voor de goede werking noodzakelijk is worden schoongemaakt. Een slibvangput moet na het schoonmaken worden gevuld met schoon water en altijd goed toegankelijk zijn. Van het schoonmaken moet een logboek worden bijgehouden.

#### 12.3.3

Door een slibvangput mag geen sanitair afvalwater worden geleid.

### 12.4 Voorzieningen lozingen plantaardige of dierlijke oliën of vetten

#### 12.4.1

Bij het in het vuilwaterriool lozen van afvalwater afkomstig van het bereiden van voedingsmiddelen en daarmee samenhangende activiteiten wordt ten minste voldaan aan onderstaande bepalingen:

- afvalwater dat afvalstoffen bevat, die door versnijdende of vermalende apparatuur zijn versneden of vermalen, wordt niet geloosd;
- het vethoudende afvalwater wordt voorafgaand aan de vermenging met ander niet-vethoudend afvalwater geleid door een vetafscheider en slibvangput die voldoen aan en worden gebruikt conform NEN-EN 1825-1 en 2. In afwijking van NEN-EN 1825-1 en 2 kan met een lagere frequentie van het ledigen en reinigen dan daarin vermeld worden volstaan indien een lagere frequentie geen nadelige gevolgen heeft met het oog op het doelmatig functioneren van de afscheider.

Het effluent mag niet meer dan 300 mg/l plantaardige of dierlijke oliën of vetten bevatten, bepaald volgens NEN 6671:1994/C1:2000 of NEN 6672:1994/C1:2000.

Als de vergunninghouder gebruik wil maken van een ander analyse of -methode, moet deze geaccrediteerd zijn door de Raad van Accreditatie, of moet door de vergunninghouder worden aangetoond dat verkregen analyseresultaten vergelijkbaar zijn met de analyse volgens de NEN-norm.

#### 12.4.2

De slibvangput en de vetafscheider waardoor bedrijfsafvalwater wordt geleid moeten zo vaak als nodig, maar ten minste éénmaal per jaar deskundig worden gereinigd en op eventuele lekkage gecontroleerd. Een schriftelijk bewijs van de laatste reiniging en controle moet in de inrichting aanwezig zijn.

#### 12.4.3

Na elke lediging moet de vetafscheider direct volledig gevuld worden met schoon water.

#### 12.4.4

De slibvangput en de vetafscheider moeten voldoen aan en worden gedimensioneerd, geplaatst, gebruikt en onderhouden overeenkomstig NEN-EN 1825-1:2004 en NEN-EN 1825-2:2002 of te zijn voorzien van een kwaliteitsverklaring die is afgegeven door een door de Raad van Accreditatie erkende certificeringinstelling waaruit blijkt dat ten minste een gelijkwaardige bescherming voor het milieu wordt bereikt.

#### 12.4.5

Als voor de slibvangput en de vetafscheider geen kwaliteitsverklaring is verstrekt door een instelling, die door de Raad van Accreditatie is gecertificeerd, moet degene, die de inrichting drijft binnen 6 maanden na het definitief worden van de beschikking aan het bevoegd gezag hebben aangetoond dat het effluent en het ontwerp van slibvangput en vetafscheider voldoet aan de kwaliteitseisen, die met de toepasselijke norm NEN-EN 1825-1:2004 en NEN-EN 1825-2:2002 bereikt zouden zijn.

### 12.5 Metingen en onderzoek

#### 12.5.1

Bedrijfsafvalwater dat op een openbaar riool wordt geloosd, moet altijd op een eenvoudige wijze representatief kunnen worden bemonsterd. Het afvalwater moet daartoe door een controlevoorziening worden geleid en op eenvoudige wijze kunnen worden bemonsterd.

*Toelichting: Voor een goede bemonstering moet de diameter van een put ten minste 20 cm bedragen en moet deze zodanig gedimensioneerd zijn dat er ten minste 5 liter afvalwater permanent in blijft staan. Bij voorkeur ligt de instroomzijde van de put 10 cm hoger dan de uitstroomzijde.*

#### 12.5.2

Een controlevoorziening moet altijd goed toegankelijk zijn.

## **13 Bodem**

### **13.1 Doelvoorschriften**

#### **13.1.1**

Het bodemrisico van in paragraaf 6.2. van de aanvraag beschreven bodembedreigende activiteiten moet door het treffen van doelmatige maatregelen en voorzieningen voldoen aan bodemrisicocategorie A zoals gedefinieerd in de NRB.

### **13.2 Vloeren**

#### **13.2.1**

De vloer ter plaatse van de werkplaats moet vloeistofkerend zijn uitgevoerd. De vloer moet zodanig zijn uitgevoerd dat (vloeistof)stoffen of verontreinigd hemelwater niet direct in de bodem of het oppervlaktewater kunnen geraken.

#### **13.2.2**

Ter plaatse van de calamiteitenplaats, de aftankplaats voor dieselolie en wasplaats moet een vloeistofdichte verharding zijn aangebracht. De vloeistofdichte verharding moet een dusdanige afmeting hebben, dat geen vloeistoffen in de bodem kunnen lekken.

#### **13.2.3**

Een vloeistofkerende vloer moet vloeistofdicht aansluiten op eventuele goten en op de trottoirgedeelten. Het afvloeien van vloeistof mag niet worden belemmerd door opstaande kanten van goten en dergelijke. De op de vloeistofdichte vloer of verharding opgevangen vloeistof, hemelwater daaronder ook begrepen, moet blijvend afvloeien naar het afvoersysteem. Het vloeistofdichte oppervlak moet voldoende vlak zijn en op afschot zijn gelegen om plasvorming te voorkomen.

#### **13.2.4**

Bodembeschermende voorzieningen, voorgeschreven in deze vergunning, zoals de aftankplaats, de wasplaats, de vloer van de werkplaats, de calamiteitenplaats en de laad- en losplaats moeten periodiek worden onderhouden. Er dient een onderhoudsprogramma te worden opgesteld, afgestemd op de gekozen voorzieningen en bedrijfsactiviteiten. In het onderhoudsprogramma moet ten minste zijn vermeld:

- welke bodembeschermende voorzieningen moeten worden onderhouden;
- de onderhoudsfrequentie;
- waaruit het onderhoud bestaat;
- wie het onderhoud uitvoert;
- welke middelen daarvoor nodig zijn.

Het onderhoudsprogramma moet altijd op de werkplek van de uitvoerende perso(o)n(en) aanwezig zijn en moet op aanvraag van het bevoegd gezag worden overlegd. De vergunninghouder moet erop toezien dat het programma wordt nageleefd. Na elk uitgevoerd onderhoud moet ten minste worden geregistreerd:

- datum waarop het onderhoud is uitgevoerd;
- bevindingen;
- uitgevoerde reparaties.

De registraties moeten gedurende ten minste 2 jaar worden bewaard.

### **13.3 Beheermaatregelen**

#### **13.3.1**

Lekkages moeten direct worden verholpen en de verspreiding van lekkende (vloeï)stof moet worden beperkt. Daartoe moet bij de werkplaats een container met de volgende voorzieningen aanwezig zijn:

- overmaatse vaten voor lekkende emballage;
- materiaal om lekkages te stoppen;
- de mogelijkheid om binnen redelijke termijn volgelopen opvangbakken/rioleringen leeg te pompen.

Deze container moet binnen afzienbare tijd naar de locatie waar lekkende vloeistof zich verspreidt, kunnen worden gebracht.

#### **13.3.2**

Gemorste vloeistoffen moeten direct worden geabsorbeerd. Hiertoe moeten in de werkplaats, bij de wasplaats, de tankplaats en de calamiteitenplaats voldoende absorptie- en neutralisatiemiddelen voor onmiddellijk gebruik aanwezig zijn. Gebruikte absorptie- en neutralisatiemiddelen moeten als gevaarlijke afvalstof worden behandeld.

#### **13.3.3**

De controle, het onderhoud en het beheer van bodembeschermende voorzieningen moet in eenduidige bedrijfsinterne procedures en werkinstructies ter bescherming van de bodem worden vastgelegd.

#### **13.3.4**

In de bedrijfsinterne procedures en werkinstructies moet ten minste worden aangegeven op welke wijze:

- de staat en goede werking van bodembeschermende voorzieningen, verpakkingen en apparatuur waarin vloeibare bodembedreigende stoffen worden opgeslagen of getransporteerd, wordt gecontroleerd;
- er voor zorg wordt gedragen dat zo vaak als de omstandigheden daarom vragen inspecties op morsingen en lekkages plaatsvinden, en
- is gewaarborgd dat gemorste of gelekte stoffen direct worden opgeruimd.

#### **13.3.5**

Degene die de inrichting drijft, moet ervoor zorgen dat de medewerkers die binnen de inrichting bodembedreigende activiteiten verrichten, op de hoogte zijn van de bedrijfsinterne procedures en werkinstructies, dat deze worden nageleefd en binnen de inrichting zodanig aanwezig zijn dat een ieder daarvan op eenvoudige wijze kennis kan nemen.

#### **13.3.6**

De controle, het onderhoud en het beheer van bodembeschermende voorzieningen moet zodanig plaatsvinden dat vrijgekomen stoffen zijn verwijderd voordat deze in de bodem kunnen geraken.

## **13.4 Bedrijfsrioleringen**

### **13.4.1**

Riolsystemen moeten zijn ontworpen en aangelegd volgens de criteria genoemd in CUR/PBV-aanbeveling 51 zodat breuk ten gevolge van verzakking en daardoor lekkage uit de systemen wordt voorkomen.

*Toelichting: Wanneer het bedrijfsafvalwater betreft met sterk verontreinigende afvalstoffen dan vloeistofdichtheidsklasse A toepassen verwaarloosbaar risico. Bijvoorbeeld toepassen voor afvalwaterstromen naar een AWZI. Voor bedrijfsafvalwater dat op het oppervlaktewater wordt geloosd vloeistofdichtheidsklasse B toepassen. Voor verontreinigd hemelwater en huishoudelijk afvalwater geldt vloeistofdichtheidsklasse C.*

### **13.4.2**

Riolsystemen moeten aantoonbaar vloeistofdicht zijn volgens de criteria genoemd in CUR/PBV-aanbeveling 44 en bestand tegen de daardoor afgevoerde (vloeï)stoffen. Uitgezonderd hierop zijn riolsystemen voor de afvoer van schoon hemelwater en koelwater.

*Toelichting: Vloeistofdicht volgens de CUR/PBV 44 houdt in voor rioolpersleidingen en bijbehorende componenten geen lekverlies, voor ontvangputten, afscheidingsinstallatie en overige componenten eveneens geen lekverlies. Voor leidingen onder vrijval is een gering lekverlies toegestaan van 3% van het wandoppervlak (uitgedrukt in m<sup>2</sup>) gedurende de meettijd (uitgedrukt in het aantal liters) zie ook paragraaf 6.2.1 van de CUR/PBV 44.*

### **13.4.3**

Riolsystemen moeten op de volgende tijdstippen aan de hand van NEN 3399/NEN 3398 worden geïnspecteerd op gebreken:

- voor ingebruikname;
- binnen tien jaar na ingebruikname;
- eenmaal per vijf jaar na de onder b genoemde inspectie.

Bij afkeur moet zo snel mogelijk maar uiterlijk binnen zes maanden voldaan worden aan de eisen als genoemd in de NEN 3399/NEN 3398.

## **13.5 Beheersprogramma**

### **13.5.1**

Wijzigingen van het beheersprogramma, waarin is beschreven op welke wijze de bedrijfsriolering wordt beheerd en geïnspecteerd, moeten aan het bevoegd gezag worden overgelegd.

### **13.5.2**

Overeenkomstig voorschrift 13.5.3 moet een beheersprogramma worden overgelegd waarin is beschreven op welke wijze de bedrijfsriolering wordt beheerd en geïnspecteerd. Hierbij moet het CUR-rapport 2001-3 "Beheer bedrijfsriolering bodembescherming" worden gehanteerd.

### 13.5.3

Vergunninghouder moet uiterlijk na zes maanden na het onherroepelijk worden van de vergunning aan het bevoegd gezag een plan met beheermaatregelen voor de bodembeschermende voorzieningen aan het bevoegd gezag toe zenden. In dit plan moet ten minste het volgende zijn uitgewerkt:

- welke voorzieningen geïnspecteerd en onderhouden worden;
- de inspectie- en onderhoudsfrequentie;
- de wijze van inspectie (visueel, monsterneming, metingen etc.);
- waaruit het onderhoud bestaat;
- de gerealiseerde maatregelen om bodemincidenten tijdig te kunnen signaleren;
- hoe eventuele verspreiding van bodemverontreinigende stoffen wordt beperkt;
- hoe de resultaten van inspectie en onderhoud en de evaluatie van bodemincidenten worden gerapporteerd en geregistreerd;
- de verantwoordelijke functionaris voor inspectie, onderhoud en de afhandeling van bodemincidenten.

## 13.6 Bodembelastingsonderzoek

### 13.6.1

Ter vaststelling van de kwaliteit van de bodem, als referentiesituatie, moet:

- a. uiterlijk zes maanden na het onherroepelijk worden van de vergunning een bodembelastingonderzoek naar de nulsituatie zijn uitgevoerd;
- b. het resultaat moet uiterlijk acht maanden nadat de vergunning in werking is getreden aan het bevoegd gezag zijn overgelegd;
- c. het onderzoek moet betrekking hebben op plaatsen binnen de inrichting waar bodembelasting zou kunnen ontstaan;
- d. het onderzoek inclusief monsterneming en analyse van de monsters moet zijn uitgevoerd overeenkomstig NEN 5740 en NEN 5725;
- e. ter zake van de uitvoering van het bodemonderzoek kunnen - binnen 8 weken nadat voornoemde rapportage is overgelegd - nadere eisen worden gesteld door het bevoegd gezag; inhoudende dat meerdere monsternemingen of analyses moeten worden verricht, indien dit op grond van de overgelegde hypothese(n) en onderzoeksstrategie noodzakelijk blijkt;
- f. het bevoegd gezag biedt in tegenstelling tot het in a tot en met e gestelde, de mogelijkheid om af te wijken van de intensieve bemonsteringsstrategie volgens NEN 5740 en NEN 5725. In dat geval moet ten minste één maand voordat een bodembelastingonderzoek naar de nulsituatie wordt uitgevoerd, een onderzoeksopzet ter goedkeuring naar de DCMR te worden gestuurd. Bij het aantonen van de bodemkwaliteit in dit kader kunnen, een en ander ter beoordeling van het bevoegd gezag, de reeds uitgevoerde bodemonderzoeken deel uit maken. Deze bodemonderzoeken mogen in ieder geval niet ouder zijn dan vier jaar.

### 13.6.2

Bij beëindiging van (een deel van) de bedrijfsactiviteiten waarbij potentieel bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden, moet ter vaststelling van de effectiviteit van bodembeschermende voorzieningen en de invloed van de inrichting op de kwaliteit van de bodem (grond en grondwater) binnen vier weken na beëindiging een eindsituatieonderzoek worden uitgevoerd.

Het eindsituatieonderzoek moet ten minste voldoen aan NEN 5740 of overeenkomstig de strategie die door het bevoegd gezag is goedgekeurd.

#### 13.6.3

Het eindsituatieonderzoek moet worden verricht op de tijdens het nulsituatie-bodemonderzoek onderzochte locaties en op alle overige locaties in de inrichting waar bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Monsterneming moet direct na beëindiging van de activiteiten plaatsvinden. Ter plaatse van de tijdens het nulsituatie-bodemonderzoek onderzochte locaties moet het eindsituatieonderzoek dezelfde opzet en intensiteit hebben als het nulsituatie-bodemonderzoek.

#### 13.6.4

De resultaten van het eindsituatieonderzoek moeten binnen twee maanden na uitvoering van het bodemonderzoek aan het bevoegd gezag zijn gezonden.

#### 13.6.5

Indien uit de resultaten van het eindsituatieonderzoek blijkt dat er een toename is van de concentraties aan verontreinigende stoffen dan moet in overleg met het bevoegd gezag een onderzoek worden uitgevoerd naar de oorzaak van de toename van concentraties.

Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek moet het volgende worden uitgevoerd:

- Zodanige maatregelen worden genomen om verdere verontreiniging te voorkomen, verspreiding van de verontreiniging te beperken en de ontstane verontreiniging ongedaan te maken;
- Aan het bevoegd gezag gegevens worden verstrekt over de aard, de mate en de omvang van de verontreiniging en de wijze van saneren;
- Eventuele tanks of andere objecten (zoals bijvoorbeeld kabels, leidingen en buizen), die met verontreinigende stoffen in aanraking zijn geweest worden gecontroleerd op aantasting en, indien nodig, worden hersteld of vervangen.

### 13.7 Herstelplicht (bodemsanering)

#### 13.7.1

Indien uit eindonderzoek, bedoeld in voorschrift 13.6.5, blijkt dat de bodem als gevolg van de activiteiten in de inrichting is aangetast of verontreinigd, draagt degene die de inrichting drijft er zorg voor dat binnen zes maanden na toezending van dat rapport aan het bevoegd gezag de bodemkwaliteit is hersteld tot de nulsituatie zoals vastgelegd in het onderzoek als bedoeld in voorschrift 13.6.1.

Het herstel van de bodemkwaliteit geschiedt door een persoon of een instelling die beschikt over een erkenning op grond van het Besluit bodemkwaliteit.

#### 13.7.2

Indien de Wet bodembescherming niet van toepassing is op de wijze van saneren moet sanering plaats vinden overeenkomstig door het bevoegd gezag te stellen nadere eisen.

### 13.8 Aanvullende voorschriften preventiemaatregelen

#### 13.8.1

Vergunninghouder dient lekkages te verhelpen en morsingen op te ruimen ongeacht de zwaarte van de getroffen voorzieningen (good housekeeping).

## **14 Energie**

### **14.1 Niet-MJA bedrijf**

#### **14.1.1**

Jaarlijks dient het verbruik van alle energiedragers (elektriciteit en (aard)gas) te worden geregistreerd uitgesplitst naar voorziening en equipment. De vergunninghouder houdt deze gegevens drie jaar in het bedrijf ter inzage voor de vergunningverlener. Deze registratie wordt eventueel gecombineerd met de integrale milieuregistratie.

*Toelichting: Deze registratie mag eventueel gecombineerd worden met het centraal registratiesysteem*

#### **14.1.2**

Bij aanschaf van apparatuur zal voor het aspect energie voldaan moeten worden aan de stand der techniek op het moment van aanschaf. Onder apparatuur wordt onder andere verstaan:

- verwarming van kantoren en werkplaatsen;
- (terrein)verlichting;
- ventilatie van kantoren en werkplaatsen.

## **15 Werkplaats voor transportmiddelen**

### **15.1.1**

Oliën, vetten of water mogen niet van de vloer van een ruimte waar herstelwerkzaamheden worden uitgevoerd naar buiten worden geschrobd of gespoten. De vloer mag niet afwaterend naar een uitgang zijn gelegd.

### **15.1.2**

Het proefdraaien van verbrandingsmotoren mag uitsluitend plaatsvinden in een ruimte waar herstelwerkzaamheden worden uitgevoerd. Bij het proefdraaien van verbrandingsmotoren moeten de uitlaatgassen op doelmatige wijze op de buitenlucht worden afgevoerd door middel van een op de uitlaat van de verbrandingsmotor bevestigde slang van doelmatig materiaal. De slang moet zijn aangesloten op een afzuigventilator die de uitlaatgassen afvoert door een uitsluitend voor dit doel bestemde leiding van doelmatig en onbrandbaar materiaal tot ten minste 1 m boven de hoogste daklijn van het pand.

### **15.1.3**

Een werkplaats is zodanig geventileerd dat, ter voorkoming van brand- of explosiegevaar, voldoende ventilatie is gewaarborgd om gassen of dampen die ontstaan bij lekkage of werkzaamheden, af te voeren.

*Toelichting: Voor de ventilatievoud kan als regel 1/3000 deel van het vloeroppervlak van de te ventileren ruimte worden gehanteerd. De afmetingen van deze openingen zijn mede gebaseerd op het voorkomen van te hoge concentraties koolmonoxide in een werkplaats, aangenomen dat van de in voorschrift 15.2 beschreven voorziening voor het afvoeren van uitlaatgassen effectief gebruik wordt gemaakt.*

### **15.1.4**

Het is verboden in de inrichting:

- werkzaamheden te verrichten, waarbij vuur wordt gebruikt in de onmiddellijke nabijheid van een brandstofreservoir en andere delen van een motorvoertuig of werktuig, die brandstof bevatten of kunnen bevatten;
- buiten het bebouwde deel herstelwerkzaamheden uit te voeren;
- uitdeukwerkzaamheden te verrichten;
- motorvoertuigen, werktuigen of onderdelen te verven, te lakken of te plamuren met behulp van een verfspuit;
- afvalstoffen, zoals gebruikte poetsdoeken en lege verblikken, anders te bewaren dan in gesloten bussen, vaten of bakken van onbrandbaar materiaal.

### **15.1.5**

De opslag van accu's moet plaatsvinden in een vloeistofdichte bak die bestand is tegen het in de accu's aanwezige elektrolyt. Indien de bak buiten is opgesteld, moet deze tegen inregenen zijn beschermd. Het opladen van accu's moet plaatsvinden op een vloeistofdichte vloer en op een goed geventileerde plaats.

#### 15.1.6

Het schoonmaken van onderdelen met behulp van organische oplosmiddelen, moet plaatsvinden in een afsluitbare bak of in een afsluitbaar vat, dan wel in een speciaal reinigingsstelsysteem, waarbij de vloeistof wordt gerecirculeerd en in een gesloten vat wordt bewaard. Een deksel van een dergelijke bak of vat mag alleen worden geopend voor het vullen of leeghalen van de reinigingsvloeistof of voor het in- en uithalen van de te reinigen materialen.

#### 15.1.7

In een ruimte waar herstelwerkzaamheden worden uitgevoerd alsmede in enig ander gebouw van de inrichting mogen geen brandstofreservoirs van motorvoertuigen of werktuigen worden bijgevoerd.

De brandstofreservoirs van motorvoertuigen of werktuigen moeten behoudens tijdens aan deze reservoirs te verrichten werkzaamheden goed zijn gesloten.

#### 15.1.8

In een ruimte waar herstelwerkzaamheden worden uitgevoerd alsmede in enig ander gebouw van de inrichting mogen geen voertuigen en tankcontainers aanwezig zijn, bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen genoemd in het ADR, tenzij de tank door een door het bevoegd gezag aanvaarde deskundige gasvrij is gemaakt c.q. is gereinigd en hiervan een bewijs aanwezig is.

## Overwegingen en toetsingen

### Inleiding

De aanvraag heeft betrekking op reviseren van de vigerende beschikkingen en veranderen van de werking van een inrichting of mijnbouwwerk als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, aanhef en onder e van de Wabo. De Wabo omschrijft in artikel 2.14 het milieuhygiënische toetsingskader van de aanvraag. Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden.

### Toetsing revisie

Gelet op artikel 2.14, lid 1, onder a van de Wabo hebben wij de volgende aspecten betrokken bij de beslissing op de aanvraag:

1. de bestaande toestand van het milieu, voor zover de inrichting daarvoor gevolgen kan veroorzaken;
2. de gevolgen voor het milieu, mede in hun onderlinge samenhang bezien, die de inrichting kan veroorzaken, mede gezien de technische kenmerken en de geografische ligging daarvan;
3. de mogelijkheden tot bescherming van het milieu, door de nadelige gevolgen voor het milieu, die de inrichting of het mijnbouwwerk kan veroorzaken, te voorkomen, of zoveel mogelijk te beperken, voor zover zij niet kunnen worden voorkomen.

Wij beperken ons tot die onderdelen van het toetsingskader die ook daadwerkelijk op onze beslissing van invloed (kunnen) zijn. Voor veel aspecten geldt dat een meer uitgebreide toetsing heeft plaatsgevonden in het afzonderlijke toetsingdocument milieu dat is opgenomen in deze beschikking.

### Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit)

De inrichting waarop de vergunningaanvraag betrekking heeft, is een type C inrichting als bedoeld in het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). De inrichting is dan ook vergunningplichtig met dien verstande dat een aantal voorschriften uit het Activiteitenbesluit rechtstreeks, dus zonder dat deze in deze beschikking expliciet zijn opgenomen, van toepassing is. Zoals blijkt uit de aanvraag vinden daarbinnen de volgende, in het Activiteitenbesluit genoemde, activiteit(en) plaats:

- het lozen van hemelwater;
- het lozen van huishoudelijk afvalwater;
- het opslaan van (gevaarlijke) afvalstoffen;
- het in werking hebben van een installatie voor het reduceren van aardgasdruk, meten en regelen van aardgashoeveelheid of aardgaskwaliteit;
- het wassen van motorvoertuigen of carrosserieonderdelen daarvan;
- het opslaan van vloeibare brandstof en afgewerkte olie in ondergrondse opslagtanks;
- het op- en overslaan van (inerte) goederen.

Wij merken op dat deze activiteiten volgens artikel 1.4 van het Activiteitenbesluit moeten plaatsvinden overeenkomstig de voorschriften uit dat besluit en de daarop gebaseerde ministeriële regeling.

### Milieueffectenrapportage / Bestemmingsplan

De aangevraagde activiteiten vallen niet onder onderdeel D van de bijlage van het besluit milieueffectrapportage. Dit betekent dat gelet op artikel 2 lid 5 onder b van het Besluit milieueffectrapportage wij als bevoegd gezag, op grond van de in bijlage III bij de EEG richtlijn 85/337/EEG (gewijzigd bij richtlijn 97/11/EG en richtlijn 2003/35/EG) genoemde criteria, geen toepassing hoeven te geven aan een m.e.r. beoordeling als bedoeld in artikel

7.16 t/m 7.19 van de Wm als niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

De aangevraagde bedrijfsactiviteiten zijn getoetst aan het bestemmingsplan "Bebouwingsvoorschriften I uitbreidingsplan Vlaardingen" en de "Provinciale structuurvisie". De gronden zijn bestemd voor watergebonden bedrijven met bedrijfsgebouwen. Er bestaat geen bezwaar tegen het uitvoeren van de aangevraagde bedrijfsactiviteiten.

## BESTE BESCHIKBARE TECHNIEKEN

### Algemeen

Richtlijn 96/61/EG (gecodificeerd: Richtlijn 2008/1/EG) van de Raad van de Europese Unie van 24 september 1996 inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging - hierna: de IPPC-richtlijn - verplicht het bevoegd gezag een milieuvergunning op te stellen, die voldoet aan de in deze richtlijn geformuleerde eisen voor nieuwe en bestaande installaties. De IPPC-Richtlijn is van toepassing op activiteiten die zijn opgenomen in Bijlage I van de Richtlijn.

In de beoordeling van de milieugevolgen wordt de aanvraag getoetst aan de in de IPPC-richtlijn geformuleerde eisen. Dit betekent onder andere dat door de inrichting alle passende preventieve maatregelen (moeten) worden getroffen om verontreiniging van bodem, water en lucht te voorkomen dan wel te beperken door toepassing van de beste beschikbare technieken (BBT), met inbegrip van maatregelen betreffende afvalpreventie en energiebesparing om aldus een hoog niveau van bescherming van het milieu in zijn geheel te waarborgen.

Voor de beoordeling van de aanvraag worden zogenaamde BAT Reference Documents (= BREF's) opgesteld. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen zogenaamde verticale BREF's - deze zijn branche gebonden - en zogenaamde horizontale BREF's die branche overstijgend zijn.

Op 1 december 2005 is de IPPC-richtlijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Sinds die datum verplicht de wet ertoe om in het belang van het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu aan de vergunning voorschriften te verbinden, die nodig zijn om de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk - bij voorkeur bij de bron - te beperken en ongedaan te maken.

Daarbij wordt ervan uitgegaan dat in de inrichting ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende BBT worden toegepast.

Gelet op de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het Besluit omgevingsrecht, hebben wij, rekening houdend met de voorzienbare kosten en baten van maatregelen, en met het voorzorg- en het preventiebeginsel bij de bepaling van BBT de volgende aspecten betrokken:

- de toepassing van technieken die weinig afvalstoffen veroorzaken;
- de toepassing van minder gevaarlijke stoffen;
- vergelijkbare processen, apparaten of wijzen van bedrijfsvoering die met succes in de praktijk zijn beproefd;
- de vooruitgang van de techniek en de ontwikkeling van de wetenschappelijke kennis;
- de aard, de effecten en de omvang van de betrokken emissies;
- de data waarop de installaties in de inrichting in gebruik zijn of worden genomen;

- de tijd die nodig is om een betere techniek toe te gaan passen;
- het verbruik en de aard van de grondstoffen, met inbegrip van water en de energie-efficiëntie;
- de noodzaak om het algemene effect van de emissies op en de risico's voor het milieu te voorkomen of tot een minimum te beperken;
- de noodzaak ongevallen te voorkomen en de gevolgen daarvan voor het milieu te beperken.

Voor installaties als bedoeld in bijlage 1 van de IPPC-richtlijn moet in ieder geval rekening worden gehouden met de in bijlage 1, tabel 1 bij de Regeling omgevingsrecht opgenomen lijst met aangewezen BBT-documenten.

Met de in tabel 2 van deze bijlage opgenomen documenten moet - ook als zich geen gpbv-installaties binnen de inrichting bevinden - rekening worden gehouden, voor zover deze betrekking hebben op onderdelen van of activiteiten binnen de inrichting.

De vergunningaanvraag betreft het oprichten van een inrichting waarvan geen gpbv-installatie deel uitmaakt.

#### Overige BBT documenten

Daarnaast hebben wij bij de bepaling van BBT gebruik gemaakt van de in bijlage 1, tabel 2 bij Regeling omgevingsrecht opgenomen lijst met Nederlandse informatiedocumenten over BBT, namelijk:

- Circulaire energie in de milieuvergunning;
- Handreiking wegen naar preventie bij bedrijven;
- Werkboek wegen naar preventie bij bedrijven;
- NeR Nederlandse emissierichtlijn lucht;
- Nederlandse richtlijn bodembescherming (NRB);
- PGS 15: Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen en errata;
- PGS 28: Vloeibare aardolieproducten - Afleverinstallaties en ondergrondse opslag.
- PGS 30: Vloeibare aardolieproducten, Buitenopslag in kleine installaties

## **BRANDPREVENTIE**

### Besluit brandveilig gebruik bouwwerken (Gebruiksbesluit)

Brand is een van de aspecten die tot nadelige gevolgen voor het milieu kunnen leiden. In beginsel valt de brandveiligheid van bouwwerken onder de reikwijdte van het Besluit brandveiligheid gebruik bouwwerken (Gebruiksbesluit). Dit Gebruiksbesluit is op 1 november 2008 in werking getreden en is gebaseerd op artikel 8, achtste lid van de Woningwet. Met het Gebruiksbesluit worden de voorschriften over het brandveilig gebruik van bouwwerken en over de brandveilige opslag van brandbare niet-milieugevaarlijke stoffen zoals hout, rubber banden en kunststoffen in bouwwerken of op open erven en terreinen landelijk geüniformeerd.

In de onderhavige inrichting is er sprake van de opslag van alle ADR klassen gevaarlijke stoffen. Op grond van tabel 2.1.8 van het Gebruiksbesluit is de Wet milieubeheer/WABO het wettelijke kader. Derhalve zijn er in deze vergunning wel brandveiligheidsvoorschriften opgenomen.

De hoofdactiviteit van DFDS betreft het stallen van trailers en koeltrailers op het terrein waarvoor deze vergunning wordt aangevraagd. De trailers bevatten voornamelijk koopmansgoederen en in de trailers kunnen gevaarlijke stoffen en ontplofbare stoffen aanwezig zijn. Ten aanzien van de wijze van stallen (om en om ) van vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen worden voorschriften en maximale toegelaten hoeveelheden opgenomen in deze beschikking.

Om in geval van brand, brandoverslag en straling buiten de terreingrens te beperken dient een ruimte te worden vrijgehouden tussen de terreingrens en de opgestelde trailers. Het overgrote deel van de terreingrens wordt bepaald door open water of open grond. Hier kan volstaan worden met een vrije ruimte van ten minste 1 meter tussen de erfgrens en de vervoerseenheden.

Er zijn locaties waar een gebouw van derden dicht bij de erfgrens van DFDS is gelegen, Daar waar de betreffende gebouwen binnen 5 meter van de gezamenlijke erfgrens zijn gelegen dient de minimum afstand van gestalde vervoerseenheden van DFDS tot de erfgrens ten minste 5 meter te bedragen. Een en ander heeft tot doel om ter plaatse de vuurlastnorm niet boven de 15 kW/m<sup>2</sup> uit te laten komen. Overigens is bij DFDS altijd dag en nacht iemand aanwezig, zodat bij een mogelijke brand direct ingegrepen kan worden. Verder is ter plaatse een ondergrondse bluswaterleiding aanwezig en moeten de vervoerseenheden waarin zich gevaarlijke stoffen bevinden op eenvoudige wijze kunnen worden weggereden.

Het advies van de brandweer van begin januari 2011 komt er met name op neer dat de bestaande voorschriften genoemd in de veranderingsvergunning van 22 maart 2011 van DFDS eveneens van toepassing kunnen zijn op de voorliggende beschikking. Verder wordt aandacht gevraagd voor de afstanden tussen vervoerseenheden van DFDS en de erfgrens vooral bij opstallen van derden. Daar waar hier sprake van is, zal hier invulling aan worden gegeven.

Wij zijn van mening dat in geval er sprake is van opslag van goederen of nieuwbouw buiten de erfgrens zijnde nieuwbouw van derden, de kwestie opnieuw moet worden beoordeeld voor die specifieke locaties. Uitgangspunt bij deze vergunningprocedure blijft de op dit moment actuele situatie.

Om de risico's voor de externe veiligheid als gevolg van deze activiteiten te beperken zijn diverse richtlijnen van toepassing.

#### Brandveiligheidsplan

Binnen de inrichting worden gevaarlijke stoffen in grote hoeveelheden op- en overgeslagen. Gezien de gevaareigenschappen van de aangevraagde gevaarlijke stoffen bestaat de kans dat in geval van brand of ongevallen met toxische stoffen een bijzonder gevaar voor de openbare veiligheid ontstaat.

Om deze reden is in een voorschrift opgenomen dat de vergunninghouder uiterlijk binnen twee maanden na het van kracht worden van de vergunning een brandveiligheidsplan moet indienen.

#### Op- en overslag van gevaarlijke stoffen

Ten behoeve van de op- en overslag van gevaarlijke stoffen zijn richtlijnen opgesteld in de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) waarmee een aanvaardbaar beschermingsniveau voor mens en milieu wordt gerealiseerd. Deze PGS richtlijnen zijn vermeld als BBT-documenten in de Regeling aanwijzing BBT-documenten.

Voor de opslag en/of overslag van containers geladen met gevaarlijke stoffen is de PGS-15 opgesteld. In deze vergunning is vastgelegd dat aan de PGS-15 moet worden voldaan.

#### Op- en overslag van ontplofbare stoffen

In Nederland staat in het externe veiligheidsbeleid de risicobenadering centraal. Deze vormt het uitgangspunt van het Nederlandse milieubeleid sinds de nota Omgaan met risico's (bijlage bij het eerste Nationaal Milieubeleidsplan). Met behulp van de risicobenadering wordt voor externe veiligheid een relatie gelegd tussen de kans dat een ongeval met gevaarlijke stoffen zich voordoet en het effect van dat voorval op de omgeving van de inrichting. Voor een aantal specifieke beleidsterreinen, zoals het vuurwerkbeleid en het ontplofbare stoffenbeleid, staan niet de risico's van een ongeval centraal, maar de effecten daarvan. De veiligheidseisen worden in dat geval uitsluitend op het effect gebaseerd. De kans op een ongeval blijft dan buiten beschouwing. De belangrijkste reden daarvoor is dat een explosie zeer plotseling en zonder waarschuwing vooraf kan optreden en dat de effecten dan ook momentaan optreden. Daardoor is er geen tijd om tot ontruiming over te gaan. De explosies in Culemborg (1991) en Enschede (2000) hebben dat duidelijk gemaakt. Het effectgerichte beleid is onder andere vastgelegd in het Vuurwerkbesluit (uit 2002 en nadien een aantal maal aangepast), in de circulaire Opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik (uit 2006) en in de circulaire Van Houwelingen (uit 1988) voor opslagplaatsen met munitie van de Nederlandse krijgsmacht.

De door DFDS aangevraagde activiteiten betreffen het laden en lossen van containers van (zee)schepen geladen met ontplofbare stoffen van de ADR subklasse 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 (enkele UN-nummers) en 1.6 en het tijdelijk op het terrein van de inrichting plaatsen (nederleggen) van genoemde stoffen in afwachting van verder vervoer.

Ten aanzien van het nederleggen van ontplofbare stoffen bevindt zich een lacune in het Nederlandse beleid. Deze lacune wordt ook door de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen onderkend en benoemd in de publicatie "Ontplofbare stoffen – Op weg naar integrale ketenveiligheid" uit 2007. In deze publicatie concludeert de Adviesraad: "De wet- en regelgeving voor ontplofbare stoffen en artikelen is weinig overzichtelijk, niet op elkaar aansluitend en regelt onvoldoende de veiligheid in de keten, met name van nederlegging en tijdelijke opslag." Ontplofbare stoffen en artikelen kunnen grofweg worden ingedeeld in: 1. vuurwerk, 2 ontplofbare stoffen voor civiel gebruik en 3 militaire ontplofbare stoffen en munitie. Alleen voor het nederleggen van vuurwerk is er een publicatie opgesteld: Vuurwerk in zeehavens – Een handreiking voor nederleggen tijdens vervoer (hierna publicatie Vuurwerk in zeehavens). Voor het nederleggen van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik en militaire ontplofbare stoffen ontbreekt een beleidskader. Hierdoor zal het bevoegd gezag na advies te hebben ingewonnen bij de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond zelf op basis van de mogelijke effecten een afweging moeten maken van de aanvaardbaarheid hiervan.

In Nederland wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Ministerie van Defensie gebruik gemaakt van de Allied Ammunition Storage and Transport Publication-1 richtlijn (hierna AASTP-1-richtlijn) voor de berekening van massa-explosieve effecten van de opslag van ontplofbare stoffen. Aangezien de AASTP-1 richtlijn ook is gebruikt voor het berekenen van effectafstanden bij de publicatie Vuurwerk in zeehavens, is besloten om deze richtlijn ook te gebruiken voor het bepalen van de effectafstanden van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik en militaire ontplofbare stoffen tijdens het *nederleggen*. Met andere woorden, de afstanden genoemd in de publicatie Vuurwerk in zeehavens, worden ook

toegepast om de activiteiten van DFDS met betrekking tot ontplofbare stoffen voor civiel gebruik en voor militaire ontplofbare stoffen te toetsen.

Tot slot wordt nog vermeld dat in de AASTP-1-richtlijn onderscheid wordt gemaakt in een A-zone (veiligheidszone waarbinnen de verblijftijd van personen zo kort mogelijk moet zijn), B-zone (veiligheidszone waarbinnen geen permanente of langdurige aanwezigheid van personen moet plaatsvinden) en C-zone (veiligheidszone waarbinnen geen gebouwen moeten staan die slecht bestand zijn tegen overdruk). De C-zone is alleen van toepassing voor ontplofbare stoffen uit de ADR subklasse 1.1.

Op 11 februari 2011 is de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (hierna: de VRR) verzocht om in verband met de overslag en het nederleggen van ontplofbare stoffen advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. Op 4 mei 2011 is een advies van de VRR, gericht aan het college van Burgemeester en wethouders van gemeente Vlaardingen, ontvangen. Bij de overwegingen tot de verlening van deze vergunning is het advies van de VRR meegewogen.

#### *ADR subklasse 1.1*

ADR subklasse 1.1 betreffen stoffen en voorwerpen met gevaar voor massa-explosie (een massa-explosie is een explosie die praktisch op hetzelfde ogenblik plaatsvindt in nagenoeg de gehele lading). In de aanvraag wordt één container met subklasse 1.1 op jaarbasis verwacht en aangevraagd. In de aanvraag staat dat deze container uiterlijk binnen drie uur de terminal heeft verlaten. In de aanvraag staat dat de hoeveelheid Netto Explosieve Massa (NEM) in de container maximaal 6.000 kg bedraagt en dat de B-zone 480 meter en de C-zone 760 meter is. De opgegeven C-zone is echter te klein, aangezien C-zone ligt op een afstand van twee maal de B-zone ( $2 \times 480 = 960$  meter). De VRR acht gezien de grootschalige effecten van een eventueel incident en vanuit het oogpunt van rampenbestrijding de aanwezigheid van subklasse ADR 1.1 binnen de inrichting en transport van en naar de inrichting niet wenselijk en adviseert om ADR subklasse 1.1 niet te vergunnen. Besloten wordt om dit advies op te volgen en de vergunning op dit punt te weigeren.

#### *ADR subklasse 1.2 en 1.3*

ADR subklasse 1.2 betreffen stoffen en voorwerpen met gevaar voor scherfwerking, maar niet met gevaar voor massa-explosie. ADR subklasse 1.3 betreffen stoffen en voorwerpen met gevaar voor brand (massa-brand) en met een gering gevaar voor luchtdruk of scherfwerking of met gevaar voor beide, maar niet met gevaar voor massa-explosie,

- waarvan de verbranding aanleiding geeft tot een aanzienlijke warmtestraling, of
- die één voor één uitbranden, waarbij een geringe luchtdruk- of scherfwerking of beide optreden.

In de aanvraag worden in totaal 100 containers met ADR subklasse 1.2 of 1.3 verwacht en aangevraagd. De containers worden maximaal voor een periode van 14 dagen nedergelegd. In de aanvraag staat dat de hoeveelheid Netto Explosieve Massa (NEM) in een container met klasse 1.3 maximaal 1.000 kg bedraagt en dat de B-zone 60 meter bedraagt. De hoeveelheid NEM voor een container met klasse 1.2 wordt niet in de aanvraag vermeld. Wel staat in de aanvraag vermeld dat de hoeveelheid NEM voor klasse 1.2 en 1.3 voor een 20 voet container nooit meer dan 5 ton kan bedragen. Deze waarde komt overeen met de in de publicatie Vuurwerk in zeehavens genoemde waarde. Voor de beoordeling van de aanvraag wordt derhalve uitgegaan van maximaal 5 ton NEM voor een container met ADR subklasse 1.2 en 1.3. Verder bevat de aanvraag een tekening waarop de stack-lijn staat aangegeven waar de

containers tijdelijk worden nedergelegd. Tot slot wordt nog opgemerkt dat in de aanvraag geen informatie is opgenomen over het maximum aantal containers 1.2 en 1.3 dat tegelijk aanwezig kan zijn binnen de inrichting.

De VRR geeft in haar advies aan dat voor de subklassen 1.2 en 1.3 in de diverse beleidsdocumenten interne en externe veiligheidsafstanden aangehouden van enkele honderden meters. Met name de scherfwerking van subklasse 1.2 kan tot op enkele honderden meters afstand beschadiging van containers en vervoerseenheden veroorzaken. Als containers of vervoerseenheden die gevaarlijke stoffen bevatten beschadigd raken, kunnen deze stoffen vrij komen en zich verspreiden. Het vrijkomen van gevaarlijke stoffen kan grootschalige effecten hebben, zoals beschreven in het Bevi-advies. Vanuit het oogpunt van rampenbestrijding acht de VRR aanwezigheid van subklasse 1.2 en 1.3 binnen de inrichting en transport van en naar de inrichting niet wenselijk. Mocht het bevoegd gezag deze klasse wel acceptabel vinden, dan dienen hiervoor voorschriften te worden opgenomen.

In de publicatie Vuurwerk in Zeehavens staan interne en externe veiligheidsafstanden vermeld, waaraan de gevraagde activiteiten van DFDS zijn getoetst. Op grond van Tabel 4 uit paragraaf 3.2 van de publicatie Vuurwerk in zeehavens bedraagt de minimaal aan te houden externe veiligheidsafstand tot kwetsbare objecten 270 meter (ongeacht de hoeveelheid NEM in een container aanwezig). Verder blijkt op grond van Tabel 4 en uit uitgevoerde controleberekeningen dat voor één 20 voet container met 5.000 kg NEM een minimale afstand dient te worden aangehouden tot kwetsbare objecten van 380 meter. De kortste afstand van de stack-lijn tot de dichtstbijzijnde gelegen woning (geen bedrijfswoning zijnde) aan de Spoorsingel in Vlaardingen bedraagt 385 meter. Verder blijkt dat op grond van de ligging van de stack-lijn en tabel 5 van de publicatie Vuurwerk in zeehavens (uitgaande van één 20 voet container met 5.000 kg NEM) het kantoorpand van Vopak op voldoende afstand is gelegen van de stack-lijn. Conclusie luidt dan ook dat op grond van het bovenstaande de activiteit zou kunnen worden toegestaan. Echter de aanvraag geeft geen uitsluitel over het aantal containers (en de hoeveelheid NEM) die maximaal op enig moment binnen de inrichting aanwezig is. Uit onderzoek van het bevoegd gezag blijkt dat bij zeker vier containers en mogelijk al bij drie containers (met elk 5.000 kg NEM) niet meer aan de interne afstandseisen (tabel 1, 2 en 3) en externe afstandseisen (tabel 4 en 5) genoemd in de publicatie Vuurwerk in zeehavens door DFDS kan worden voldaan.

*Toelichting: De stack-lijn bevindt zich op de kortste afstand op 385 meter en op de grootste afstand 610 meter van de woningen aan de Spoorlaan. Bij vier containers bedraagt de minimaal aan te houden afstand reeds 600 meter (tabel 4 van de publicatie Vuurwerk in zeehavens). Hierbij wordt nog opgemerkt dat tevens rekening dient te worden gehouden met de intern aan te houden afstanden tussen de containers onderling. De aan te houden afstand bij drie containers bedraagt 550 meter tot kwetsbare bestemmingen. Tot slot is het twijfelachtig of DFDS bij vier containers kan voldoen aan de aan te houden afstand tussen de containerstack en het kantoorpand van Vopak (tabel 5 van de publicatie Vuurwerk in zeehavens).*

Aangezien de aangevraagde activiteiten, het nederleggen van ADR subklasse 1.2 en 1.3 aan de interne en externe veiligheidsafstanden zou kunnen voldoen, is er geen grond om deze activiteit op voorhand te weigeren. Gezien de onduidelijkheden (hoeveelheid NEM per container en het maximum aantal containers dat op enig moment aanwezig is) verbindt het bevoegd gezag aan deze vergunning een voorschrift dat stelt dat het bedrijf eerst een plan van aanpak ter goedkeuring bij het bevoegd gezag dient in te dienen, waarin wordt aangegeven hoe en op welke wijze het bedrijf invulling geeft aan de eisen gesteld in de publicatie Vuurwerk in zeehavens. Met het overslaan en nederleggen van ADR subklasse 1.2

en 1.3 mag pas worden aangevangen als het bevoegd het plan van aanpak heeft goedgekeurd. In lijn met het advies van de VRR zijn in de vergunning voorschriften opgenomen voor het nederleggen van de ADR klasse 1.2 en 1.3.

#### *ADR subklasse 1.4*

ADR subklasse 1.4 betreffen stoffen en voorwerpen die slechts een gering explosiegevaar opleveren indien ze tijdens het vervoer tot ontsteking of inleiding komen. De gevolgen blijven in hoofdzaak beperkt tot het collo en leiden niet tot scherfwerking van enige omvang of reikwijdte. Een van buitenaf inwerkende brand mag niet leiden tot een explosie op praktisch hetzelfde ogenblik van vrijwel de gehele inhoud van het collo.

In de aanvraag worden in totaal 200 containers met ADR subklasse 1.4 verwacht en aangevraagd. De containers worden maximaal voor een periode van 14 dagen nedergelegd. In de aanvraag wordt een aan te houden effectafstand genoemd van tussen de 8 en 20 meter.

Op grond van de publicatie Vuurwerk in zeehavens dient te worden uitgegaan van een minimale veiligheidsafstand van 25 meter. Ook de VRR geeft in haar advies aan dat op grond van wetgeving uitgegaan dient te worden van een minimale veiligheidsafstand van 25 meter. Deze afstandseis zal als voorschrift in de vergunning worden opgenomen. Verder staan in de publicatie nog andere voorschriften vermeld, welke aan de vergunning zullen worden verbonden.

#### *ADR subklasse 1.5*

De VRR adviseert om het advies van het RIVM (brief 12 juni 2002) over te nemen en adviseert om voor ontplofbare stoffen in de subklasse 1.5 dezelfde veiligheidsafstanden te hanteren als voor stoffen van subklasse 1.1. Besloten wordt om dit advies van de VRR op te volgen en de vergunning op dit punt te weigeren.

#### *ADR subklasse 1.6*

Ontplofbare stoffen van subklasse 1.6 zijn niet gevoelig voor een reactie en hebben een beperkte effectafstand van 25 meter. Gesteld wordt om deze subklasse 1.6 gelijk aan subklasse 1.4 te beschouwen.

## **EXTERNE VEILIGHEID**

### Algemeen

Bij DFDS worden gevaarlijke stoffen op- en overgeslagen.

De processen, de aard en hoeveelheid van de gebruikte gevaarlijke stoffen zoals vermeld in de aanvraag kunnen een risico vormen voor de omgeving.

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van activiteiten voor de omgeving (mens en milieu). Het gaat hierbij onder meer om de risico's die verbonden zijn aan de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen.

Zoals in het NMP4 (Vierde Nationaal Milieubeleidsplan) is aangegeven, is de basis van het huidige risicobeleid dat het gevaar van een activiteit acceptabel is wanneer:

- Het plaatsgebonden risico niet hoger is dan is genormeerd;
- De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers kan worden verantwoord (het groepsrisico).

Het plaatsgebonden risico is een maatstaf om te bepalen welke afstand nodig is tussen de risicodragende activiteit en de bebouwde omgeving.

Het plaatsgebonden risico is de kans dat zich op een bepaalde plaats over een periode van één jaar een dodelijk ongeval voordoet als direct gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen, indien zich op die plaats 24 uur per dag en onbeschermd een persoon zou bevinden.

De gehanteerde norm voor het plaatsgevonden risico in Nederland is in beginsel  $10^{-6}$  per jaar (d.w.z. een kans van 1 op de miljoen per jaar). Deze norm is opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Het groepsrisico voegt daar als maatstaf aan toe de verwachte omvang van een ongeval uitgedrukt in het aantal dodelijke slachtoffers, gegeven de kans op dat ongeval. Het groepsrisico geeft de kans aan dat in een keer een groep personen die zich in de omgeving van de risicosituatie bevindt overlijdt vanwege een ongeval met gevaarlijke stoffen. Met de grootte van het groepsrisico is getracht een maat voor maatschappelijke ontwrichting te creëren. In het Bevi is een niet-normatieve benadering van het groepsrisico neergelegd. Het groepsrisico moet altijd verantwoord worden. Bij de beoordeling van het groepsrisico is de vraag aan de orde welke omvang van een ramp, gegeven de kans daarop, maatschappelijk aanvaardbaar is.

#### Registratiebesluit/Regeling provinciale risicokaart

Op 30 maart 2007 is het Registratiebesluit externe veiligheid in werking getreden. Dit besluit geeft aan welke inrichtingen en welke informatie opgenomen moet worden in het Risicoregister. Daarnaast moeten ook inrichtingen die vallen onder de reikwijdte van de Regeling provinciale risicokaart worden opgenomen in het register. De criteria van het besluit en de regeling zijn samengevoegd in de drempelwaardentabel die is opgenomen in de Leidraad Risico Inventarisatie. DFDS valt onder de criteria van het Registratiebesluit en/of de Regeling; na afronding van de vergunningprocedure worden de gegevens in het risicoregister geactualiseerd.

#### Beoordeling plaatsgebonden risico en groepsrisico

Op grond van artikel 2, eerste lid, sub c, valt de inrichting onder de reikwijdte van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Op grond van artikel 4 betreft het een zogenaamd niet-categoriaal bedrijf. Door het bedrijf is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd. De resultaten uit de QRA zijn getoetst aan het Bevi. De uitgangspunten voor de QRA zijn vastgelegd door dat QRA uit de aanvraag onderdeel uit maakt van deze vergunning.

#### Plaatsgebonden risico

De norm voor het plaatsgebonden risico (PR) is  $10^{-6}$ /jaar. De risicocontour  $10^{-6}$ /jaar komt buiten de inrichting. Binnen de PR  $10^{-6}$ /jaar contour bevinden zich geen geprojecteerde/aanwezige beperkt/kwetsbare objecten. Hiermee wordt voldaan aan de normering voor het plaatsgebonden risico.

#### Groepsrisico

Het groepsrisico is verantwoord aan de hand van de volgende punten:

- de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting;
- de vergelijking van groepsrisico met de oriëntatiewaarde;
- de verandering van het groepsrisico;
- maatregelen om het (groeps)risico te beperken;
- mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en van beperking van een ramp;
- de zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied.

De Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (hierna Handreiking GR) is toegepast als achtergronddocument.

Op 21 januari 2011 is de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (hierna: de VRR) verzocht om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van ramp op zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting. Op 7 april 2011 en 24 augustus 2011 zijn adviezen van de VRR ontvangen. De adviezen zijn gericht aan het college van Burgemeester en wethouders van gemeente Vlaardingen. Bij overwegingen tot de verlening van deze vergunning zijn het Bevi-adviezen meegewogen.

Maatregelen die aan een vergunning kunnen worden verbonden hebben in hoofdzaak betrekking op de inrichting zelf. In het kader van rampenbestrijding en zelfredzaamheid is het echter van belang dat ook maatregelen buiten de inrichting worden getroffen (zoals alarmering van en voorlichting in woonwijken). Dit kan echter niet binnen de scope van deze vergunning worden geregeld.

Vanwege de ongunstige situering van de inrichting met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's voor zowel de directe als de indirecte omgeving van DFDS, heeft de VRR het bevoegd gezag geadviseerd om activiteiten met gevaarlijke stoffen van bepaalde stofcategorieën te weigeren. De VRR stelt dat slechts door het weigeren van bepaalde gevaarlijke stoffen ervoor kan zorgen dat de omvang van een ramp aanvaardbaar kan worden beperkt. Daarbij wordt genoemd; het verbieden van de specifieke (toxische) stofcategorieën op basis van de S3B-methode: LT2, LT3, LT4, GT4 en GT5. Opgemerkt wordt dat tankcontainers LT4 en GT5 niet zijn aangevraagd en derhalve ook niet wordt vergund. De VRR stelt dat wanneer deze stofcategorieën aanwezig zijn in tankcontainers en tankwagens deze - bij het vrijkomen van de gehele inhoud - grote effectstanden kunnen veroorzaken.

In de QRA DFDS, rapport I.2010.0438.04R001, d.d. 17 januari 2011, is voor de aangevraagde activiteiten het groepsrisico vastgesteld. Het groepsrisico voor de aangevraagde activiteiten is maximaal 0,76 (factor) maal de oriëntatiewaarde, namelijk bij 200 slachtoffers maximaal  $1,9 \times 10^{-8}$  (frequentie van optreden). De maatgevende scenario's zijn ten gevolge van op- en overslag activiteiten van tankcontainers gevuld met zeer toxische vloeistoffen. In de QRA zijn deze overeenkomstig de S3B methodiek gemodelleerd met de voorbeeldstof acroleïne (LT3, liquid toxic).

- Zeer toxische vloeistoffen

In de QRA tabel 1 'Verwachte aantallen gevulde tankcontainers' staat dat 20 tankcontainer overslagen per jaar met zeer toxische vloeistoffen LT3 worden verwacht. De effectafstanden behorend bij de ongevalsscenario's van de verlading van een tankcontainer met LT3 zijn zeer groot. De effectafstanden (1% letaal) van voor het scenario 'instantaan falen tankcontainer' met de gebruikte voorbeeldstof voor LT3 (acroleïne) zijn bij de weerstabiliteit D5 (overdag) ca. 1,5 km en bij de weerstabiliteit F1,5 ('s nachts) meer dan 5 km. Binnen dit effectgebieden liggen woonkernen van Vlaardingen en Schiedam. Voor de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid zijn naast de effectafstand ook de 'levensbedreigende waarde' (hierna LBW) en de 'alarmeringsgrenswaarde' (hierna AGW) relevant. De LBW en AWG van voor het scenario 'instantaan falen tankcontainer' met LT3 zijn bij de weerstabiliteit D5 respectievelijk ca. 2,7 km en 20 km en bij de weerstabiliteit F1,5 respectievelijk ca 17 km en 45 km.

Uit aanvullende berekeningen met de rekenfile (PSU) van de QRA door de DCMR blijkt dat het groepsrisico van de aangevraagde activiteiten zonder de verlading van 20 tankcontainers LT3 per jaar significant lager ligt. De verlading van het beperkte aantal van 20 tankcontainers LT3 is dominant op het groepsrisico. Zonder de verlading van tankcontainers LT3 wordt de toename in het groepsrisico gereduceerd van een factor 0,76 maal de oriëntatiewaarde (bij 200 pers. bij  $1,9 \times 10^{-8}$ ) tot een factor van 0,16 maal de oriëntatiewaarde (bij 15 pers. bij  $7,2 \times 10^{-7}$ ).

De DCMR heeft bij de advisering om te komen tot een vergunning het standpunt van de VRR ten aanzien van de op- en overslag activiteiten van tankcontainers van met name toxische vloeistoffen in overweging genomen. Hierbij zijn de volgende overwegingen meegenomen:

1. De hoogte van het groepsrisico: Het beperkte aantal van 20 tankcontainers LT3 is bepalend voor het groepsrisico.
2. Het aantal personen in het invloedsgebied: Het effectgebied komt over drukbevolkte gebieden te liggen, waar in de huidige situatie, de bevolking niet wordt blootgesteld aan toxische scenario's.
3. De mogelijkheden voor risicovermindering: Er zijn geen alternatieven binnen de inrichting om de aangevraagde activiteit met LT3 tankcontainers uit te voeren.
4. De (ruimtelijke) alternatieven: Binnen het Rijnmondgebied zijn meerdere alternatieve locaties om deze activiteiten uit te voeren.
5. De mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid: Scenario's met tankcontainers LT3 vallen 's nachts onder maatramptype V (conform Leidraad Maatramp is uitgegeven door het Ministerie van BZK). De VRR kan maximaal Maatramptype III aan. In geval van maatramp V moet de VRR een beroep doen op omliggende veiligheidsregio's.

De aanvraag om een vergunning voor het stallen en de overslag activiteiten met tankcontainers LT3 wordt geweigerd.

De DCMR heeft bij de advisering om te komen tot een vergunning het standpunt van de VRR ten aanzien van de op- en overslag activiteiten van tankcontainers LT2 en GT4 in overweging genomen. Door het vergunnen van de aangevraagde activiteiten zonder de 20 tankcontainer verladingen LT3 is het groepsrisico beperkt tot een factor van 0,16 maal de oriëntatiewaarde (bij 15 pers. bij  $7,2 \times 10^{-7}$ ). In de brief van de VRR d.d. 9 september 2011 kenmerk IV/JT/MB/, ontvangen per e-mail d.d. 9 september 2011, is met een nadere toelichting over het Bevi-advies, gerefereerd aan het Beleidskader Groepsrisico Rotterdam d.d. 21 februari 2011. Dit beleidskader wordt in de regio Rijnmond gehanteerd als toetsingsinstrument, het is echter niet door de gemeente Vlaardingen ondertekend en is daarom in de gemeente Vlaardingen niet rechtsgeldig. Omdat de situatie bij DFDS te vergelijken met de bedrijfssituatie bij veel bedrijven in Rotterdams gebied, wordt het Beleidskader Groepsrisico Rotterdam gebruikt als leidraad. De VRR verwacht dat als in het geval de gevaarlijke stoffen ingedeeld in categorie LT3 niet worden toegestaan dit tot gevolg heeft dat het GR van de categorie "middel" naar de categorie "laag" gaat. De DCMR heeft berekeningen uitgevoerd en komt tot de conclusie dat als de gevaarlijke stoffen van categorie LT3 worden geweigerd, het groepsrisico met een factor van maximaal 0,16 maal de oriëntatiewaarde komt te liggen en wordt geclassificeerd als 'licht'. Hierbij wordt de omgevingsvergunning niet belemmerd door de hoogte van het groepsrisico en is in het advies van de DCMR in lijn met advies van de VRR. De DCMR ziet geen grond om restricties te verbinden aan de aangevraagde op- en overslag activiteiten van LT2 en GT4 in tankcontainers.

### Besluit risico's zware ongevallen

Het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999) is met de Regeling risico's zware ongevallen (Rrzo 1999) een uitvloeisel van de Seveso II-richtlijn. Deze dienen om risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen beter te beheersen.

In artikel 2 van het Brzo 1999 zijn inrichtingen die "geheel of nagenoeg geheel bestemd zijn voor de opslag in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen, al dan niet in combinatie met andere stoffen en producten" uitgezonderd. De toelichting van het besluit geeft aan dat voldaan moet worden aan de volgende drie punten, namelijk:

- er is sprake van een kortstondige aanwezigheid van verpakte gevaarlijke stoffen;
- aansluitend vervoer is daadwerkelijk geregeld (de ontvanger is dus bekend);
- gevaarlijke stoffen blijven in hun oorspronkelijke verpakking.

Het begrip "kortstondig" is niet gedefinieerd. Om hier toch invulling aan te geven is in samenspraak met de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (= regionale brandweer) en de Arbeidsinspectie Zuid-West een termijn van 14 dagen gekozen.

Het Brzo is derhalve niet van toepassing op de inrichting.

Op 25 februari 2004 is het ARIE-besluit (gepubliceerd in Staatsblad 69, 2004) in werking getreden. Het ARIE besluit is onder andere van toepassing op vervoersgebonden bedrijven. In het ARIE-besluit zijn eisen opgenomen ten aanzien van een veiligheidsbeleid, veiligheidsbeheerssysteem (VBS) en een noodplan. De voorwaarden ten aanzien van de inhoud van het VBS en het noodplan zijn opgenomen in de Arbeidsomstandighedenregeling, welke bij besluit van 20 februari 2004 hierop is aangepast (ARIE-regeling, Staatscourant 25 februari 2004, nr. 38).

### Registratiebesluit

Het Registratiebesluit externe veiligheid geeft aan welke inrichtingen en welke informatie opgenomen moet worden in het Risicoregister (RRGS).

## **AFVALWATER**

### Algemeen

De uitgangspunten voor de bescherming van het milieu tegen verontreiniging door de lozing van afvalwater zijn vastgelegd in de Waterwet (Wtw), de Wet milieubeheer (Wm) en de Instructieregeling lozingsvoorschriften milieubeheer. De drie belangen die deze wetten en regeling ten aanzien van afvalwater behartigen zijn:

- de doelmatige werking van het rioolstelsel en de verwerking van het slib uit het riool;
- de doelmatige werking van de (externe) rioolwaterzuiveringsinstallatie;
- de bescherming van de kwaliteit van het oppervlaktewaterlichaam.

Bij de toepassing van deze regelgeving moet onderscheid gemaakt worden tussen directe en indirecte lozingen. Van een indirecte lozing is sprake als er wordt geloosd met een werk op een ander werk. Ten aanzien van indirecte lozingen zijn er twee mogelijkheden;

- indirecte lozingen op een openbaar vuilwaterriool van waaruit het afvalwater in een zuiveringstechnisch werk (een rioolwaterzuiveringsinstallatie) wordt gebracht deze vallen onder de Wm overige indirecte lozingen en lozingen rechtstreeks op een zuiveringstechnisch werk deze vallen onder de Wtw;
- het direct lozen van afvalwater op een oppervlaktewaterlichaam valt altijd onder de Wtw.

Binnen de inrichting ontstaan de volgende afvalwaterstromen:

- sanitair afvalwater afkomstig van het kantoor en bedrijfsrestaurant;
- sanitair afvalwater afkomstig van de werkplaatsen;
- waswater en hemelwater afkomstig van de was- en tankplaats;
- hemelwater afkomstig van het buitenterrein.

Het afvalwater wordt geloosd op het bedrijfsriool.

Zoals blijkt uit de aanvraag vinden binnen de inrichting de volgende, in het Activiteitenbesluit genoemde, activiteiten plaats:

- lozen van hemelwater, dat niet afkomstig is van een bodembeschermende voorziening (paragraaf 3.1.3.);
- lozen van huishoudelijk afvalwater op locatie (paragraaf 3.1.4.);
- het wassen van motorvoertuigen of carrosserie-onderdelen daarvan (paragraaf 3.3.2.);
- opslaan van vloeibare brandstof in ondergrondse tanks(3.3.5).

Wij merken op dat de met deze activiteiten samenhangende lozingen volgens artikel 1.4 van het Activiteitenbesluit moeten plaatsvinden overeenkomstig de voorschriften uit dat besluit en de daarop gebaseerde ministeriële regeling. De in deze beschikking opgenomen voorschriften met betrekking tot lozingen gelden niet voor deze activiteiten.

De samenstelling van het afvalwater is van dien aard, dat voor de ondoelmatige werking van het riool en de rioolwaterzuiveringsinstallatie niet hoeft te worden gevreesd.

## GELUID

### Locatie

DFDS is gevestigd aan de Vulcaanweg 20 te Vlaardingen op het gezoneerde industrieterrein Vulcaanhaven / Koningin Wilhelminahaven / Vettenoord. De dichtstbijzijnde woningen bevinden zich aan de Spoorsingel ten noordwesten van de inrichting op een afstand van circa 80 meter.

### Akoestische gegevens

De geluidvoorschriften zijn gebaseerd op het akoestisch onderzoeksrapport "DFDS Seaways – revisievergunning containers" van DGMR Raadgevende Ingenieurs B.V., nummer: I.2010.0438.01.R002, d.d. 24-02-2011.

DFDS was ten tijde van de vergunningaanvraag nog aan het experimenteren met maatregelen om de piekniveaus vanwege het rijden van trailers over de laadklep van de schepen te verlagen (zie *Beste Beschikbare Technieken*). DFDS is nog op zoek naar een permanente oplossing waarbij, naast geluidsreductie ook gekeken wordt naar veiligheid, duurzaamheid en kosten. Wij hebben eerder, bij de veranderingsvergunning van kracht geworden op 22 maart 2011, in een voorschrift bepaald dat DFDS uiterlijk 6 maanden na inwerkingtreding van de bedoelde beschikking een onderzoeksrapport moet indienen bij het bevoegd gezag. Dit rapport dient voor de beschouwde alternatieven de volgende informatie te bevatten:

- technische beschrijving;
- resultaten van ter plaatse onder representatieve omstandigheden uitgevoerde metingen (spectraal; 31,5 – 8.000 Hz) voor de situatie zonder en met de betreffende voorziening;
- onderbouwde berekening van de kosten.

Uit de onderhavige aanvraag om revisievergunning blijkt dat het bedoelde onderzoek nog niet is afgerond. Deze rapportageplicht is tevens in deze revisievergunning overgenomen.

#### Zonetoets

Voor het gezoneerde industrieterrein Vulcaanhaven / Koningin Wilhelminahaven / Vettenoord is een saneringsprogramma vastgesteld en zijn er Maximaal Toelaatbare Geluidbelastingen (MTG's) vastgesteld in de (woon)omgeving. De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ( $L_{A,r,LT}$ ) ten gevolge van de door DFDS aangevraagde activiteiten leiden niet tot overschrijding van de MTG's. De door DFDS aangevraagde activiteiten zijn daarmee, voor wat betreft de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus, vergunbaar.

#### Maximale geluidniveaus

De maximale geluidniveaus ( $L_{A,max}$ ) ter plaatse van de omliggende woningen bedragen ten hoogste 61, 61 en 58 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. De maximale geluidniveaus worden veroorzaakt door het rijden van de trailers over de laadklep van de schepen. De optredende maximale geluidniveaus zijn inherent aan de bedrijfsactiviteiten van DFDS en kunnen niet voorkomen worden zonder de grondslag van de vergunningaanvraag te verlaten. DFDS past wel rubber matten toe om de piekniveaus tijdens het op- en afrijden van de trailers te verminderen (zie Beste Beschikbare Technieken).

De maximale geluidsniveaus zijn getoetst aan de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening (1998), en voldoen aan de ten hoogst toelaatbare waarden van 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. De door DFDS aangevraagde activiteiten zijn daarmee, voor wat betreft de maximale geluidsniveaus, vergunbaar.

#### Indirecte hinder

Het bedrijf is gelegen op een gezoneerd industrieterrein. Op basis van jurisprudentie is de indirecte hinder vanwege het verkeer van en naar de inrichting niet kwantitatief beschouwd, echter wel kwalitatief. Uit de kwalitatieve beschouwing blijkt dat er geen alternatieve routes mogelijk zijn van en naar de inrichting.

#### Beste Beschikbare Technieken

De belangrijkste geluidbronnen voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau zijn de terminaltrekkers, de vrachtwagens, en de aangemeerde schepen. Voor deze bronnen is de geluidemissie realistisch voor modern materieel en geldt dat verdergaande geluidreducties redelijkerwijs niet noodzakelijk zijn.

Voor het maximaal geluidniveau is het rijden van terminaltrekkers over de laadklep van de schepen maatgevend. Hierbij treden hoge piekniveaus op. DFDS past op alle drie de aanlegplaatsen rubber matten toe. Doordat de laadkleppen op de rubber matten rusten en niet direct op de kade, treden er lagere piekniveaus op. DFDS voert onderzoek uit naar mogelijke alternatieven voor deze rubber matten. Dit onderzoek is middels een voorschrift bij deze vergunning verplicht gesteld.

De geluidsuitstraling van de inrichting is op basis van het voorstaande in overeenstemming bevonden met de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken (BBT).

### Voorschriften

Naast de gebruikelijke doelvoorschriften met betrekking tot de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidsniveaus, hebben wij twee middelvoorschriften opgenomen in deze beschikking. Het eerste voorschrift betreft de eis dat de schepen voorzien dienen te zijn van een hydraulisch uitgevoerde laadklep. Dit voorschrift is overgenomen uit de oprichtingsvergunning. Het tweede voorschrift betreft de eis dat DFDS op alle aanlegplaatsen tussen de laadklep van de schepen en de linkspan dempingsmateriaal moet toepassen om de piekniveaus vanwege het rijden van trailers over de laadklep te verlagen.

### Beoordelingslocatie, ligging van het vergunningspunt

De geluidsvoorschriften zijn gesteld ter plaatse van een van de dichtstbijzijnde woningen aan de Spoorring en een woning aan de Schiedamseweg die direct zicht heeft op het terrein van DFDS. De in deze beschikking opgenomen VergunningsImmissiePunten (VIP's) zijn tevens zonebewakingspunten van het industrieterrein Vulcaanhaven / Koningin Wilhelminahaven / Vettenoord.

## **LUCHT**

Het wettelijk kader met betrekking tot de luchtkwaliteit staat beschreven in "Titel 5.2. Luchtkwaliteitseisen" van de Wet milieubeheer. De grenswaarden voor de luchtkwaliteit uit Bijlage 2 van de Wm, betreffende de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>), lood, koolmonoxide en benzeen in de lucht worden door ons als toetsingscriterium gehanteerd. Tevens is in deze bijlage een richtwaarde voor ozon gedefinieerd en zijn richtwaarden gegeven voor het totale gehalte in de PM<sub>10</sub> fractie voor arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen.

De grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, in het belang van de bescherming van de gezondheid van de mens en van het milieu in zijn geheel, niet mag worden overschreden. In beginsel dienen ter beperking van de emissies de beste beschikbare technieken te zijn toegepast. Worden er desondanks overschrijdingen van de grenswaarden verwacht en is er sprake van een in betekende mate bijdrage van de inrichting, dan moet worden gezocht naar aanvullende eisen of alternatieven, waardoor de bijdrage van de inrichting per saldo niet groter wordt dan voor het te nemen besluit voor de vergunningverlening.

Alleen ten aanzien van de stoffen die genoemd zijn in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer en waarvan te verwachten is dat deze stoffen door de inrichting in betekende mate worden uitgestoten is het noodzakelijk dat een onderzoek wordt verricht naar de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit door het in werking zijn van de inrichting.

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen wij vergunning verlenen, indien de concentratie in de buitenlucht van de in bijlage 2 van de Wm genoemde luchtverontreinigende stoffen (inclusief eventuele lokale bronnen in de omgeving van de inrichting) vermeerderd met de bijdrage aan de concentratie op leefniveau ten gevolge van de activiteiten binnen de inrichting (inclusief voertuigbewegingen van en naar de inrichting) lager is dan de grenswaarden, zoals vermeld in Bijlage 2 van de Wm.

Indien één of meer grenswaarden (dreigen te) worden overschreden, dient te worden bepaald of de bijdrage van de inrichting aan de concentratie in de buitenlucht groter is dan 3% van de grenswaarden zoals genoemd in Bijlage 2 van de Wm. Uitgezonderd van deze toetsing zijn de gevallen waarin de bijdrage van de aangevraagde activiteiten leiden tot een per saldo verbetering van de luchtkwaliteit.

#### Aanleiding

Door DFDS zijn meerdere luchtkwaliteitsrapportages aangeleverd. Quick scan luchtkwaliteit, DGMR I.2010.0438.02.N001, d.d. 10 december 2010 en DGMR I.2010.0438.02.R001, d.d. 18 januari 2011 en "oplegnotitie aanvullende berekening luchtkwaliteit" I.2010.0438.02 d.d. 1 september 2011 en heeft betrekking op het manoeuvreren met zeeschepen, zijn als aanvullende informatie aan de aanvraag om vergunning toegevoegd en is ten behoeve van deze beschikking beoordeeld.

#### Overwegingen

Het rapport geeft een goed overzicht van de manier waarop de emissie van de bronnen op het terrein van de inrichting zijn berekend en van de bedrijfsuren van die bronnen. De uitgevoerde berekeningen laten zien dat de aangevraagde veranderingen niet zullen leiden tot overschrijding van enige grenswaarde uit de Wet milieubeheer in de beschouwde zichtjaren.

#### Conclusies en aanbevelingen

In het luchtrapport wordt een berekening gepresenteerd waaruit blijkt dat op alle relevante plaatsen voldaan wordt aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit zoals gesteld in de Wet milieubeheer, uitgerekend conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, waardoor de geplande ontwikkeling qua luchtkwaliteit volgens de Wet milieubeheer geen bezwaren kent.

## **BODEM**

#### Algemeen

Het (nationale) preventieve bodembeschermingbeleid is vastgelegd in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming bedrijfsmatige activiteiten (NRB). Het Ministerie van VROM heeft de NRB in overleg met vergunningverleners, onderzoeksinstituten en bedrijfsleven opgesteld. Deze richtlijn is ontwikkeld om vergunningsvoorschriften te uniformeren en harmoniseren. Met de NRB kunnen (voorgenomen) bodembeschermende maatregelen en voorzieningen binnen inrichtingen worden beoordeeld en kan de besluitvorming met betrekking tot een optimale bodembeschermingstrategie worden gestuurd. De NRB beperkt zich tot de normale bedrijfsvoering en voorzienbare incidenten. Bodembescherming ten behoeve van calamiteiten wordt in NRB-kader niet behandeld. Een eventuele calamiteitenopvang echter wel. Uitgangspunt van de NRB is dat door een doelmatige combinatie van bodembeschermende maatregelen en voorzieningen een verwaarloosbaar bodemrisico (bodemrisicocategorie A) wordt gerealiseerd.

#### De potentieel bodembedreigende activiteiten

Binnen de inrichting vinden de volgende potentieel bodembedreigende activiteiten plaats:

- ondergrondse opslagtanks voor HBO met een inhoud van 30 m<sup>3</sup> en 70 m<sup>3</sup>;
- een bovengrondse opslagtank voor Adblue met een inhoud van 5 m<sup>3</sup>;
- een aftankplaats met riolering en afscheider;
- een milieudepot voor de opslag van afvalstoffen;
- een wasplaats met riolering en afscheider;

- een werkplaats voor het onderhoud aan interne transportmiddelen;
- de inpandige ompak locatie voor de lading w.o. gevaarlijke stoffen;
- opstelplaatsen voor (tank)containers.

Het opslaan van vloeibare brandstof in ondergrondse opslagtanks moeten op grond van artikel 1.4 van het Activiteitenbesluit worden uitgevoerd overeenkomstig de voorschriften in dat besluit en de daarop gebaseerde ministeriële regeling.

Het wassen van motorvoertuigen moet op grond van artikel 1.4 van het Activiteitenbesluit worden uitgevoerd overeenkomstig de voorschriften in dat besluit en de daarop gebaseerde ministeriële regeling.

Voor de overige activiteiten zijn ter voorkoming van bodemverontreiniging en/of realisatie van een verwaarloosbaar bodemrisico voorschriften in deze vergunning opgenomen.

Voor alle bodembedreigende activiteiten kan een verwaarloosbaar bodemrisico worden gerealiseerd. De hiervoor noodzakelijke bodembeschermende voorzieningen en maatregelen zijn in de vergunningvoorschriften opgenomen. Bodembeschermende voorzieningen dienen periodiek te worden gecontroleerd en onderhouden. In de vergunning zijn daartoe voorschriften opgenomen.

#### Bodemonderzoeken

Omdat in de inrichting bodembedreigende activiteiten plaatsvinden en bodembedreigende stoffen worden toegepast en opgeslagen, moet er overeenkomstig de NRB een nulsituatiebodemonderzoek worden uitgevoerd. Het preventieve bodembeschermingsbeleid uitgewerkt in de NRB gaat er vanuit dat zelfs de maatregelen en voorzieningen die leiden tot een verwaarloosbaar bodemrisico nooit volledig kunnen uitsluiten dat onverhoopt een belasting van de bodem optreedt. Om die reden blijft bodemonderzoek noodzakelijk.

Zoals blijkt uit de aanvraag is door DFDS verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de bodemkwaliteit. Het betreft de volgende onderzoeken:

- bodemsanering terrein Damen Shipyard;
- bodemsanering Vopak Terminal Vlaardingen;
- bodemsanering en herinrichtingen van het voormalig terrein Vulcaanhaven bv.

De nulsituatie van de bodemkwaliteit ter plaatse van de werk- en wasplaats met olie/water afscheider, de ondergrondse HBO- en dieseltanks met aftankplaats annex calamiteiten plaats en de opstelplaats voor gevaarlijke stoffen op de parkeerplaats moet op de juiste wijze worden vastgelegd.

Gezien het bovenstaande zijn aan deze beschikking voorschriften opgenomen.

Aangezien een groot deel van de bedrijfslocatie wordt gebruikt voor de tijdelijke opslag van goederen en de goederen ook bodembedreigende stoffen kunnen bevatten is deze opslag ook als een bodembedreigende activiteit te beschouwen. Dit betekent dat voor dit deel van de locatie ook de nulsituatie zal moeten worden vastgelegd.

Met de resultaten van een eindsituatiebodemonderzoek kan dan worden bepaald of er bodemverontreiniging is opgetreden ondanks de getroffen bodembeschermende voorzieningen en maatregelen. Bij beëindiging van de werking van de gehele inrichting of het beëindigen binnen de inrichting van alle bodembedreigende activiteiten, dient een eindsituatiebodemonderzoek te worden uitgevoerd. Het uitvoeren van een eindsituatiebodemonderzoek is in de voorschriften vastgelegd.

Gezien het bovenstaande is DFDS in overleg met het bevoegd gezag getreden en overeengekomen dat voordat het aantal van 575.000 verkeersbewegingen wordt bereikt, zij een verkeersonderzoek uitvoert en vervolgens haar medewerking zal verlenen aan het zoeken naar een oplossing om de negatieve gevolgen van de toenemende verkeersbewegingen zoveel mogelijk te beperken. Het hiervoor genoemde is verwoord in de brief van DFDS van 14 september 2011 gericht aan de DCMR.

In de vergunningaanvraag wordt verder aangegeven dat de werknemers zullen worden gestimuleerd om te carpoolen.

## **ENERGIE**

### Energieverbruik

Bij de beoordeling van de vergunningaanvraag is rekening gehouden met het aspect zuinig omgaan met energie. Om vast te stellen of het energieverbruik van de inrichting relevant is, is aangesloten bij de in de Circulaire "Energie in de milieuvergunning" (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het Ministerie van Economische Zaken, Den Haag, oktober 1999) gehanteerde ondergrens. Deze ondergrens is 25.000 m<sup>3</sup> aardgas of 50.000 kWh elektriciteit per jaar. Bedrijven met jaarlijks energieverbruik dat lager ligt dan deze waarden, worden als niet energie relevant bestempeld.

Het jaarlijks energieverbruik bedraagt 14.000 m<sup>3</sup> aardgas, 65.000 kWh elektriciteit.

DFDS heeft in 2009 een besparingsonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat door aanpassingen aan lichtmasten en verwarmingsinstallaties een aanmerkelijke reductie van het energieverbruik mag worden verwacht.

Daarnaast wordt vermeld dat de interne vervoersbewegingen door reachstacker en terminaltrekkers een aanzienlijke bijdrage leveren aan het energie(diesel)verbruik.

Wij zijn van mening dat het bedrijf zich voldoende inspant om het energieverbruik te verminderen. Daarom zijn naast een registratieplicht in deze vergunning geen aanvullende voorschriften opgenomen over energiebesparing. Bij toekomstige vervanging van apparatuur en materieel dient een afweging plaats te vinden of deze voldoen aan de Beste beschikbare technieken.

### **Meerjarenafspraken (MJA) en energie besparingsplan (EBP)**

Deze inrichting behoort niet tot een brancheorganisatie of concern waarmee een Meerjarenafspraak energie-efficiency is afgesloten.

### Huidige situatie

In de inrichting zijn circa 140 werknemers werkzaam. Wegens de slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer zijn geen voorschriften ten aanzien van vervoersmanagement voor het eigen personeel opgenomen. Door DFDS worden voor het eigen personeel mogelijkheden aangeboden voor carpoolen en zijn er mogelijkheden tot telewerken.

#### De in de aanvraag opgenomen maatregelen en voorzieningen ter bescherming van de bodem

In de aanvraag zijn de volgende maatregelen en voorzieningen opgenomen om bodemverontreiniging te voorkomen:

- de werkplaats is voorzien van een vloeistofkerende vloer;
- de wasplaats, tankplaats en calamiteitenplaats zijn voorzien van een vloeistofkerende vloer;
- de bovengrondse enkelwandige tank voor de opslag van Adblue is opgesteld in een lekbak en opgesteld op een vloeistofdichte plaat;
- het afwateringspunt tot en met de olieafscheider betreft een vloeistofdichte voorziening;
- tweemaal per etmaal worden de aanwezige vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen visueel gecontroleerd op lekkage;
- er zijn hulpmiddelen aanwezig voor het behandelen van lekkende vervoerseenheden, vatten e.d. zoals absorptie- en neutralisatiemiddelen, mobiel opvangbak en calamiteitenplaats;
- vaten met bodembedreigende stoffen worden opgeslagen in een lekbak.

#### Beoordeling en conclusie

Wij hebben de bij de aanvraag gevoegde onderdelen met betrekking tot bodembescherming beoordeeld en stemmen in met de uitgangspunten en de resultaten. Hieruit blijkt dat voor alle bodembedreigende locaties wanneer aan de voorschriften in deze vergunning wordt voldaan, het verwaarloosbaar bodemrisico wordt behaald. Bij het stellen van de voorschriften hebben wij met het vorenstaande rekening gehouden.

## **VERKEER EN VERVOER**

#### Beleid

Op grond van de Regeling aanwijzing BBT-documenten is bij de beoordeling van verkeer en vervoer in de aanvraag en bij de op te leggen voorschriften rekening gehouden met de Handreiking "Wegen naar preventie bij bedrijven" en het Werkboek "Wegen naar preventie bij bedrijven".

In artikel 1.1, lid 2 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat onder de bescherming van het milieu ook moet worden verstaan de zorg voor het beperken van de nadelige gevolgen voor het milieu van het personen- en goederenverkeer van en naar de inrichting. De Wet milieubeheer biedt naast de mogelijkheden om de verkeersaantrekkende werking van een inrichting te beperken geen verdere mogelijkheid harde voorschriften met betrekking tot verkeer en vervoer aan de vergunning te verbinden. Het is niet mogelijk in de vergunning een bepaalde vervoerwijze van goederen verplicht voor te schrijven, ook niet voor specifieke goederen stromen. Ook kan geen compleet goederen vervoersplan worden opgelegd. Met betrekking tot het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer kan in de vergunning niet worden voorgeschreven dat personeelsleden uitsluitend met het openbaar vervoer naar het werk mogen gaan. De vergunning is daartoe een te beperkt instrument.

De aanvraag omvat de uitbreiding van activiteiten tot, uiteindelijk 770.000 vervoersbewegingen. Gelet op de verkeersintensiteit en de capaciteit van het wegennet kan dit naar verwachting leiden tot verkeersproblemen en knelpunten voor de bereikbaarheid van het gebied.

DFDS is voor wat betreft de keuze van de vervoersmodaliteit voor en na zeetransport afhankelijk van de klant en kunnen daarop dan ook geen invloed uitoefenen. De transportkilometers over binnenwateren worden gemaakt door een zusteronderneming van DFDS Seaways en de vrachtwagentransportkilometers door verladers en betreft "uitbesteed" vervoer. Het is voor DFDS niet mogelijk een preventieplan op te stellen. Daarom zijn in deze vergunning geen voorschriften opgenomen ten aanzien van vervoersmanagement voor goederentransport.

## **Eindconclusie**

De inrichting voldoet - met inachtneming van de aan dit besluit gehechte voorschriften - aan de beste beschikbare technieken (BBT) ter voorkoming van emissies naar de lucht, de bodem, het water, geluidemissies, afvalpreventie, externe veiligheid en energiebesparing. Voor de overwegingen per milieuthema wordt verwezen naar de desbetreffende paragraaf in de toetsingsdocumenten.

## Begrippen

**\*\* VOOR ZOVER EEN DIN-, NEN-, NEN-EN-, OF NEN-ISO-NORM, ...**

Voor zover in een voorschrift verwezen wordt naar een DIN-, DIN-ISO, NEN-, NEN-EN-, NEN-ISO-, NVN-norm, AI-blad, BRL, CPR, PGS of NPR, wordt de uitgave bedoeld die voor de datum waarop de vergunning is verleend het laatst is uitgegeven met tot die datum uitgegeven aanvullingen of correctiebladen. Indien er sprake is van reeds bestaande constructies, toestellen, werktuigen en installaties is -de norm, BRL, CPR, PGS, NPR of het AI-blad van toepassing die bij de aanleg of installatie van die constructies, toestellen, werktuigen en installaties is toegepast, tenzij in het voorschrift anders is bepaald.

Alle onderstaande verklaringen en definities zijn van toepassing op de in de voorschriften gebruikte benamingen en termen, aangevuld met, dan wel in afwijking van de in NEN 5880 (Afval en afvalverwijdering, Algemene termen en definities) en de NEN 5884 (Afval en afvalverwerking, termen en definities voor bouw- en sloopafval) gegeven verklaringen en definities.

### BESTELADRESSEN

publicaties zijn in ieder geval verkrijgbaar bij de onderstaande instanties:

- overheidspublicaties zoals AI-bladen en CPR-richtlijnen bij:  
SDU Service, afdeling Verkoop  
Postbus 20014  
2500 EA DEN HAAG  
Telefoon : 070 - 378 98 80  
Telefax : 070 - 378 97 83
- PGS-richtlijnen zijn digitaal verkrijgbaar via [www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl](http://www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl)
- *DIN, DIN-ISO, NEN, NEN-EN, NEN-ISO, NVN-normen en NPR-richtlijnen bij*  
Nederlands Normalisatie-instituut (NEN), Afdeling verkoop  
Postbus 5059  
2600 GB DELFT  
Telefoon : 015 - 269 03 91  
Telefax : 015 - 269 02 71  
Internet : [www.nen.nl](http://www.nen.nl)
- *BRL-richtlijnen bij*  
KIWA Certificatie en Keuringen  
Postbus 70  
2280 AB RIJSWIJK  
Telefoon : 070 - 414 44 00  
Telefax : 070 - 414 44 20
- InfoMil is het informatiecentrum in Nederland over milieu wet- en regelgeving.  
Internet : [www.infomil.nl](http://www.infomil.nl)

**ADR:**

Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route.

**BEVOEGD GEZAG**

Gemeente Vlaardingen, p/a DCMR Milieudienst Rijnmond, afdeling Haven en Industrie, Parallelweg 1, Postbus 843, 3100 AV Schiedam, telefoonnummer: 010-246 80 00.

**BEDRIJFSRIOLERING**

Voorziening voor de afvoer van bedrijfsafvalwater vanuit de inrichting naar een openbare riolering of een andere voorziening voor de inzameling en het transport van afvalwater.

**BEVI/REVI**

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen/Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen heeft tot doel de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

**BODEMBESCHERMENDE MAATREGEL**

Handeling in de vorm van controle of onderhoud van een voorziening of proces, om de kans op emissies of immissies te reduceren (overeenkomstig Barim).

**BODEMBESCHERMENDE VOORZIENING**

Een vloeistofkerende voorziening, een vloeistofdichte vloer of verharding of een andere doelmatige fysieke voorziening, ter voorkoming van immissies in de bodem.

**BODEMINCIDENT**

Een incident waarvan op voorhand een redelijk vermoeden bestaat dat vrijgekomen stoffen de bodem zullen belasten, dan wel een incident waarna door middel van lekdetectie of anderszins is vastgesteld dat bodembelasting is opgetreden.

**BODEMRISICO(CATEGORIE)**

Typering van de kans op (en omvang van) een bodembelasting door een specifieke bedrijfsmatige activiteit.

**BODEMRISICOCATEGORIE A**

Verwaarloosbaar bodemrisico.

**BRZO:**

Besluit Risico's Zware Ongevallen.

**CPR:**

Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen.

**CUR/PBV**

Stichting Civieltechnisch Centrum Uitvoering Research en Regelgeving / Projectbureau Plan Bodembeschermende Voorzieningen.

**EMBALLAGE**

Verpakkingsmateriaal, zoals glazen en kunststof flessen, blikken en kunststof cans, metalen en kunststof vaten of fiberdrums, papieren en kunststof zakken, houten kisten, big-bags en intermediate bulkcontainers (IBC's).

#### **GELUIDSNIVEAU IN DB(A)**

Het niveau van het ter plaatse optredende geluid, uitgedrukt in dB(A), overeenkomstig de door de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) terzake opgestelde regels, zoals neergelegd in de IEC-publicatie no. 651, uitgave 1989.

#### **GEVAARLIJKE AFVALSTOF**

Afvalstof die een of meer van de in bijlage III bij de kaderrichtlijn afvalstoffen genoemde gevaarlijke eigenschappen bezit.

#### **GEVAARLIJKE STOFFEN**

Indien sprake is van een opslag volgens CPR 15-1, 15-2, of 15-3:

Stof of preparaat dat bij of krachtens het Besluit verpakking en aanduiding milieugevaarlijke stoffen en preparaten is ingedeeld in een categorie als bedoeld in artikel 9.2.3.1, tweede lid, van de Wet milieubeheer.

Indien sprake is van een opslag volgens PGS 15

Gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 1, lid 1 onderdeel b, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

#### **GROEPSRISICO:**

De kans dat per jaar in één keer een groep van ten minste een bepaalde grootte het slachtoffer wordt van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Het groepsrisico wordt in een FN-curve weergegeven.

#### **KORTSTONDIG OPSLAAN**

Het tijdelijk stallen, parkeren of plaatsen van vervoermodaliteiten met gevaarlijke stoffen voor een maximale duur van twee weken.

#### **KWETSBAAR OBJECT:**

Een object zoals gedefinieerd in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

#### **KWETSBARE OBJECTEN:**

Dit begrip is gedefinieerd in artikel 1.1.1 van het Vuurwerkbesluit.

#### **NEDERLEGGEN TIJDENS VERVOER**

Handeling waarbij sprake is van opslag van ontplofbare stoffen (vuurwerk), voor zover deze plaatsvinden gedurende ten hoogste een beperkt aantal uren/dagen te rekenen vanaf het moment van opslaan en in afwachting van aansluitend vervoer naar een vooraf bekende ontvanger, met inbegrip van het laden en lossen van het vuurwerk en de overbrenging daarvan naar een andere tak van vervoer, voor zover daadwerkelijk in aansluitend vervoer is voorzien en het betrokken vuurwerk in de oorspronkelijke verpakking blijft.

#### **NEN**

Een door de Stichting Nederlands Normalisatie-instituut (NEN) uitgegeven norm.

#### **NEN 5740**

Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek - Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond.

#### **NER**

Nederlandse Emissie Richtlijn Lucht.

## NRB

Nederlandse Richtlijn Bodembescherming bedrijfsmatige activiteiten, Informatiecentrum Milieuvergunningen (InfoMil).

## NULSITUATIE

De kwaliteit van de grond en het grondwater ter plaatse van de inrichting op het moment dat de bedrijfsactiviteiten zijn gestart.

## NULSITUATIE-ONDERZOEK

Onderzoek naar de kwaliteit van de bodem (grond en grondwater) op die plaatsen van de inrichting waar potentieel bodembedreigende activiteiten plaatsvinden of zullen plaatsvinden en dat is gericht op die verontreinigende stoffen die ten gevolge van de activiteiten binnen de inrichting in de bodem kunnen geraken.

## PGS

Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen, onder verantwoordelijkheid van vier departementen uitgebrachte richtlijnen voor opslag en handling van gevaarlijke stoffen (voorheen CPR-richtlijn). De adviesraad gevaarlijke stoffen heeft voor het tot stand komen van deze richtlijnen een adviserende taak. PGS richtlijnen zijn te downloaden via [www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl](http://www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl).

## PGS 28:

Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 28, 'Vloeibare aardolieproducten, Afleverinstallaties en ondergrondse opslag'. Downloaden via [www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl](http://www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl).

## PLAATSGEBONDEN RISICO:

De kans per jaar dat een persoon, indien deze zich permanent en onbeschermd op de plaats zou bevinden, op die plaats overlijdt als een rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval bij risicovolle activiteiten, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

## PREVENTIE

Maatregelen die worden genomen voordat een stof, materiaal of product afvalstof is geworden, ter vermindering van:

- de hoeveelheden afvalstoffen, al dan niet via het hergebruik van producten of de verlenging van de levensduur van producten;
- de negatieve gevolgen van de geproduceerde afvalstoffen voor het milieu en de menselijke gezondheid, of
- het gehalte aan schadelijke stoffen in materialen en producten.

## RISICO

De mate van ongewenste gevolgen van een activiteit in relatie met de kans dat deze zich voordoen.

## VERLADEN

Onder verladen wordt mede verstaan het oppakken, transporteren en storten.

## WERKBOEK WEGEN NAAR PREVENTIE

Aanpak preventie in het kader van de Wet milieubeheer voor Vervoer, Water, Afval en Energie (InfoMil april 2006, kenmerk 3IM06PDO10 PREVENTIE).

#### WERKVOORRAAD

De hoeveelheid aan opgeslagen grond- en hulpstoffen in emballage die nodig is voor de productie van 1 werkdag en niet meer dan 150 kilogram of liter in iedere werkplaats betreft.

*Toelichting: gestreefd moet worden de werkvoorraad zo gering mogelijk te houden. Hierbij kan bijv. gedacht worden aan 1 werkdag.*

#### WERKZAAMHEDEN met gevaarlijke stoffen

Bedrijfsactiviteiten waar een verhoogt gevaar voor calamiteiten of ongevallen met gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden. Hiervan is sprake indien handelingen (verladen) met gevaarlijke stoffen, ontplofbare stoffen, bij calamiteiten, over- of ompakhandelingen worden verricht. Het transporteren alsmede het aan- en afkoppelen van trailers wordt in dit kader niet gezien als een verhoogd gevaar waarvoor de aanwezigheid van een deskundige noodzakelijk wordt geacht.

BIJLAGE: VVGB Natuurbeschermingswet 1998

## Bijlage 1

## HANDELINGEN MET BETREKKING TOT NATURA 2000 GEBIEDEN (NATUURBESCHERMINGSWET 1998)

**Inleiding**

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit op een locatie in de nabijheid van de Natura 2000-gebieden 'Solleveld & Kapittelduinen', 'Voornes Duin' en 'Oude Maas'. De activiteit behelst de uitbreiding van de activiteiten aan de Vulcaanhaven te Vlaardingen op de site van DFDS Seaways (hierna: DFDS) te Vlaardingen.

In de artikelen 46 en 47 van de Natuurbeschermingswet 1998 is bepaald dat de Natuurbeschermingswet wordt aangehaakt aan de omgevingsvergunning, indien voor de vergunningplichtige activiteit tevens een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd.

Bij de aanvraag is het rapport 'Onderzoek stikstofdepositie Natura2000 gebieden' van 9 augustus 2012 met kenmerk I.2010.0438.33.R001 gevoegd.

Gelet hierop overwegen wij het volgende.

**Wettelijk kader**

Het gebied 'Oude Maas' is op 7 december 2004 geplaatst op de communautaire lijst van de Atlantisch biogeografische regio, ter voldoening aan de verplichtingen die voortvloeien uit de Habitatrichtlijn. In gevolge artikel 1, sub n van de wet valt een gebied dat voorkomt op de lijst van communautair belang onder de definitie van Natura 2000-gebied.

Het gebied 'Oude Maas' is op 14 maart 2011 op grond van artikel 10a van de wet aangewezen als Natura 2000-gebied.

Het gebied 'Voornes Duin' (deelgebieden: Breede Water en Quackjeswater) is op 24 maart 2000 aangewezen als speciale beschermingszone, ter voldoening aan de verplichtingen die voortvloeien uit de Vogelrichtlijn. Met de inwerkingtreding van de Natuurbeschermingswet 1998 geldt een dergelijke aanwijzing als een besluit bedoeld in artikel 10a van de wet. In gevolge artikel 1, sub n van de wet valt een gebied dat is aangewezen op grond van artikel 10a onder de definitie van Natura 2000-gebied.

Op 7 december 2004 is het gebied 'Voornes Duin' geplaatst op de communautaire lijst van de Atlantisch biogeografische regio, ter voldoening aan de verplichtingen die voortvloeien uit de Habitatrichtlijn. In gevolge artikel 1, sub n van de wet valt een gebied dat voorkomt op de lijst van communautair belang onder de definitie van Natura 2000-gebied.

Het gebied 'Voornes Duin' is op 19 februari 2008 aangewezen op grond van artikel 10a van de wet aangewezen als Natura 2000-gebied.

Het gebied 'Solleveld' is op 7 december 2004 geplaatst op de communautaire lijst van de Atlantisch biogeografische regio, ter voldoening aan de verplichtingen die voortvloeien uit de Habitatrichtlijn. In gevolge artikel 1, sub n van de wet valt een gebied dat voorkomt op de lijst van communautair belang onder de definitie van Natura 2000-gebied.

Het gebied 'Solleveld & Kapittelduinen' is op 27 september 2011 aangewezen op grond van artikel 10a van de wet aangewezen als Natura 2000-gebied.

Het gebied 'Solleveld' is bij besluit van 16 augustus 1990 aangewezen als Beschermd Natuurmonument.

Het gebied 'Kapittelduinen' is bij besluit van 2 januari 1996 aangewezen als Beschermd Natuurmonument.

Bij besluit van 14 februari 1997 is het gebied dat in eigendom is van de Staat tevens aangewezen als staatsnatuurmonument. Op grond van artikel 60 van de wet geldt een aanwijzingsbesluit op grond van artikel 7 of op grond van artikel 21 van de Natuurbeschermingswet 1967 als aanwijzingsbesluit op grond van artikel 10 van de wet.

Op grond van artikel 15a lid 2 zijn de aanwijzingsbesluiten op grond van artikel 10 voor het gebieden

'Solleveld' en 'Kapittelduinen', daar waar sprake is van overlap met het Natura 2000-gebied, vervallen.

Het bepaalde in artikel 19a leidt er toe dat vanwege de effecten van de voorgenomen handelingen voor deze gebieden een besluit op grond van artikel 16 én op grond van artikel 19d van de wet noodzakelijk is.

Ingevolge artikel 16, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 (verder Nb), is het verboden zonder vergunning van gedeputeerde staten in een Beschermd Natuurmonument handelingen te verrichten, te doen verrichten of te gedogen, die schadelijk kunnen zijn voor het natuurschoon, voor de natuurwetenschappelijke betekenis van het Beschermd Natuurmonument of voor dieren of planten in het Beschermd Natuurmonument of die het Beschermd Natuurmonument ontsieren, dan wel in strijd met de bij een vergunning gestelde voorschriften of beperkingen handelingen te verrichten, te doen verrichten of te gedogen.

Ingevolge artikel 19d, eerste lid, van de Nbw 1998, is het verboden zonder vergunning, of in strijd met aan die vergunning verbonden voorschriften of beperkingen, van gedeputeerde staten, projecten of andere handelingen te realiseren onderscheidenlijk te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstelling, met uitzondering van de doelstellingen, bedoeld in artikel 10a, derde lid, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Zodanige projecten of andere handelingen zijn in ieder geval projecten of handelingen die de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied kunnen aantasten.

Op grond van artikel 19e van de Nbw 1998 moet bij het verlenen van een vergunning als bedoeld in artikel 19d, lid 1, rekening gehouden worden met:

- de gevolgen die een project of andere handeling kan hebben gelet op de instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied;
- een op grond van artikel 19a of artikel 19b vastgesteld beheerplan;
- vereisten op economisch, sociaal en cultureel gebied, alsmede regionale en lokale bijzonderheden.

Ingevolge artikel 19ia, voor zover thans van belang, is, ingeval de instandhoudingsdoelstelling voor een Natura 2000-gebied mede betrekking heeft op doelstellingen als bedoeld in artikel 10a, derde lid, artikel 16, eerste tot en met zesde lid, van overeenkomstige toepassing op handelingen die schadelijk kunnen zijn voor het natuurschoon, voor de natuurwetenschappelijke betekenis van het Natura 2000-gebied anders dan vereist ingevolge de richtlijnen, bedoeld in artikel 10a, tweede lid, of voor dieren en planten in dat gebied, of die het gebied ontsieren.

#### **Beoordeling**

De uitbreiding van de Inrichting is een uitbreiding van bestaande activiteiten. Bij deze uitbreiding zijn in relatie tot de wet enkel de mogelijke effecten van stikstofdepositie relevant.

DFDS heeft sinds 2005 een oprichtingsvergunning in het kader van de Wet milieubeheer. In deze beoordeling is daarom de gehele inrichting meegenomen (bestaande situatie en de uitbreiding).

Door de aanvrager zijn bij de aanvraag stikstofberekeningen gevoegd waarbij de gehele inrichting in kaart is gebracht. Met deze berekeningen is de stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt. Blijkens de depositieberekeningen vindt een stikstofdepositie plaats van maximaal 0,60 mol N/ha/jaar op 'Solleveld & Kapittelduinen', 0,46 mol N/ha/jaar op 'Voornes Duin' en 4,78 mol N/ha/jaar op 'Oude Maas'.

#### ***Beoordeling effecten habitatrichtlijngebieden 'Solleveld & Kapittelduinen' en 'Voornes Duin'***

De gehele inrichting veroorzaakt een zeer beperkte depositie op de Natura 2000-gebieden Solleveld & Kapittelduinen' en 'Voornes Duin'. Bij de beoordeling van de effecten hebben wij rekening gehouden met de specifieke milieukenmerken en omstandigheden van het gebied. Hieronder vallen o.a. de huidige kwaliteit van de betreffende (sub)habitattypen, natuurbeheer en de achtergrond depositiewaarde.

De stikstofgevoelige habitattypen die voorkomen in de gebieden 'Solleveld & Kapittelduinen' en 'Voornes Duin' komen voor op droge weinig verstoorde, kalkrijke bodems. De kalkrijke bodem buffert de effecten van stikstofdepositie en de zeer beperkte stikstofbijdrage van het bedrijf heeft daar geen invloed op. Tevens merken wij op dat de achtergronddepositiewaarden op dit moment voor een groot deel van het areaal onder de kritische depositiewaarden<sup>1</sup> van de verschillende habitattypen liggen.

Voor elk gebied wordt een beheerplan opgesteld. In elk beheerplan worden maatregelen opgenomen voor het behalen van de gestelde instandhoudingsdoelen. Nog niet alle beheerplannen zijn definitief vastgesteld. In verband hiermee hebben wij, vooruitlopend op de vaststelling van het beheerplan met de betreffende terreinbeherende organisaties afspraken gemaakt over de instandhoudingsmaatregelen in het gebied. De zeer geringe effecten van het initiatief zullen geen effecten hebben op het behalen van de instandhoudingsdoelen.

#### ***Beoordeling effecten vogelrichtlijngebied 'Voornes Duin': Breede Water en Quackjeswater***

De leefgebieden van aalscholver, kleine zilverreiger en lepelaar bevinden zich binnen het Natura 2000-gebied 'Voornes Duin' in grote duinmeren (H2190A) waar het water door de uitwerpselen van de vogels ernstig geeutrofeerd is. Hierdoor heeft een extra stikstofbijdrage geen effect op de leefgebieden van deze

<sup>1</sup> KDW: kritische depositiewaarde van een habitat; als deze waarde wordt overschreden kan er sprake zijn van een mogelijk significant effect ten gevolge van stikstofdepositie.

soorten. Effecten op het vogelrichtlijngebied zijn hiermee uitgesloten.

#### *Beoordeling effecten habitatrichtlijngebied 'Oude Maas'*

Ten aanzien van het Natura 2000-gebied 'Oude Maas' blijkt uit de rapportage dat voor de inrichting een relatief lage bijdrage van depositie wordt berekend. De habitattypen in dit gebied hebben een hoge KDW en kunnen gekenmerkt worden als niet stikstofgevoelig. Tevens ligt de achtergrondwaarde lager dan de meest kritische depositiewaarde van de aanwezige habitattypen. Gelet hierop en het feit dat het om een relatief geringe berekende bijdrage gaat zijn wij van mening dat ook voor dit Natura2000-gebied geen nadelige effecten zullen optreden.

#### *Waarden voormalige Beschermde Natuurmonumenten*

Wij beschouwen de beoordeling aan de instandhoudingsdoelstellingen zoals deze zijn opgenomen in het aanwijzingsbesluit Natura2000-gebied 'Solleveld & Kapittelduinen' overlappend met de vastgestelde wetenschappelijke natuurwaarden en de landschappelijke natuurwaarden zoals geformuleerd in de (oude) aanwijzingsbesluiten voor de beschermde natuurmonumenten 'Solleveld' en 'Kapittelduinen'.

Voor de overwegingen ten aanzien van de effecten op Beschermde Natuurmonumenten verwijzen wij naar de overwegingen van de beoordeling van het habitatrichtlijngebied 'Solleveld & Kapittelduinen'.

Nu voor deze habitattypen geen sprake is van effecten, is schade aan het natuurschoon, de natuurwetenschappelijke betekenis van het beschermd natuurmonument of voor dieren of planten in het voormalig beschermd natuurmonument of die het voormalig beschermd natuurmonument ontsieren, als gevolg van de verandering van DFDS uitgesloten.

#### **Conclusie**

Op grond van vorenstaande concluderen wij dat de door de inrichting veroorzaakte stikstofdepositie voor wat betreft de Natuurbeschermingswet 1998 het verlenen van de omgevingsvergunning niet in de weg staat.

Ter bescherming van de aanwezige natuurwaarden en natuurschoon verbinden wij de volgende voorwaarde:

1. Het rapport 'Onderzoek stikstofdepositie Natura2000 gebieden' van 9 augustus 2012 met kenmerk I.2010.0438.33.R001, maakt deel uit van deze verklaring van geen bedenkingen.

Wij wijzen u erop dat indien de voorgenomen activiteit afwijkt van hetgeen in de aangeleverde stukken is vermeld, de uitbreiding opnieuw in het kader van de wet beoordeeld dient te worden.

Voorts behouden wij de mogelijkheid om conform artikel 19ke van de wet in een latere fase passende maatregelen op te leggen om verslechtering van de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitats in een Natura 2000-gebied te voorkomen en om de in het beheerplan voor de desbetreffende Natura 2000-gebieden ten aanzien van die habitats beschreven resultaten, bedoeld in artikel 19a, derde lid, onderdeel a, te verwezenlijken.

Wij verzoeken u om om misverstanden te voorkomen, voor aanvang van de werkzaamheden voor de uitbreiding uiterlijk één week van tevoren schriftelijk een melding te doen bij de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, Afdeling Toezicht en Handhaving, Postbus 550, 3300 AN Dordrecht, telefoonnummer 078 - 770 85 85 (faxnummer 078 - 770 85 84, e-mailadres [meldingnbnwet@ozhz.nl](mailto:meldingnbnwet@ozhz.nl)) onder vermelding van de werkzaamheden.