

Verbrugge Zeeland Terminals

Principeverzoek overnachting militairen

identificatie

projectnummer:

44003230.20201589

projectleider:

ir. C.A. Louws

auteur(s):

mw. ir. W.E. Westerduin

planstatus

datum:

22-02-2021

opdrachtgever:

Verbrugge Zeeland Terminals B.V.

Inhoud

1. Inleiding	2
1.1. Aanleiding	2
1.2. Leeswijzer	3
2. De inrichting	5
2.1. Locatie en omgeving	5
2.2. Planologische situatie	6
2.3. Vergunnings situatie	6
3. Het initiatief	7
3.1. Beschrijving van het initiatief	7
3.2. Noodzaak van het initiatief	9
4. Effecten van het initiatief	11
4.1. Risicobronnen	11
4.2. Veiligheidszone	11
4.3. Groepsrisico	12
4.3.1. Transport over het spoor	12
4.3.2. Gasleiding	12
4.3.3. Risicovolle inrichtingen	12
4.3.4. Zelfredzaamheid	13
4.3.5. Bestrijdbaarheid	13
4.4. Plaatsgebonden risico	13
4.5. Ontwikkelingen in de omgeving	15
4.6. Milieuaspecten	16
5. Procedures	17
5.1. Planologische procedure	17
5.2. Benodigde toestemmingen	17

Bijlagen:

- 1 Informatie nationaal plan Militaire Mobiliteit
- 2 Voorbeeld besluit TMO
- 3 Onderbouwing functionele binding
- 4 Attribuutrapporten

1.1. Aanleiding

Nederland levert als lid van de NAVO zogenoemde host nation support (HNS): het helpen van een bevriend land bij een militaire operatie. Nederland biedt door de havens en het goede spoor- en wegennet de NAVO logistieke capaciteit om snel grote hoeveelheden militair materieel van en naar het Europese vasteland te verplaatsen.

In dit kader heeft in januari 2021 de ministerraad ingestemd met het nationaal plan Militaire Mobiliteit. Het plan gaat over het belang van Nederland als strategisch militair doorvoerland. Dit nationaal plan kiest er voor om de komende jaren te werken aan het inrichten van drie multimodale corridors, drie routes voor militaire verplaatsingen waarover in beginsel alle *transit* en *host nation* activiteiten plaats zullen vinden. Meer informatie over het nationaal plan Militaire Mobiliteit is opgenomen in bijlage 1 bij dit verzoek.

Jaarlijks vinden nu al militaire operaties plaats van bevriende landen waarbij troepen en materieel in Nederland verblijven. Onderdeel van dergelijke operaties kan zijn het aanlanden van troepen en materieel in de haven van Vlissingen.

De militairen die bij een dergelijke operatie betrokken zijn, verblijven nu tijdens de operatie niet op het terrein in de haven, maar op een legerbasis in de provincie Noord-Brabant. Zij reizen op en neer naar de locatie van de operatie.

Verbrugge Zeeland Terminals drijft een inrichting voor onder andere op- en overslag van bulk- en stukgoed en containers. Wanneer NAVO oefeningen en/of operaties worden uitgevoerd waarbij militairen in Vlissingen aanlanden, is de inrichting van Verbrugge de vaste locatie waar militair materieel per schip wordt aangevoerd en afgevoerd.

In aansluiting op het nationaal plan Militaire Mobiliteit wil Verbrugge binnen haar inrichting de mogelijkheid creëren om tijdens een operatie de daaraan verbonden militairen van NAVO-bondgenoten en bevriende naties te laten overnachten. Dit maakt het voor de militairen mogelijk de operatie uit te voeren volgens het NAVO principe “train as you fight”, waarbij de omstandigheden tijdens de operatie zo veel mogelijk gelijk zijn aan de omstandigheden zoals die tijdens een crisissituatie zouden zijn.

Deze mogelijkheid voor overnachten past niet binnen het bestemmingsplan. Om dit mogelijk te maken is een planologische afweging nodig. Dit principeverzoek bevat deze afweging en vormt de basis voor een planologische procedure.

Naar aanleiding van een concept van dit principeverzoek heeft de Veiligheidsregio Zeeland (VRZ) een concept advies uitgebracht. De aanbevelingen uit dit advies zijn in het definitieve principeverzoek verwerkt.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit principeverzoek wordt de locatie van het initiatief en de omgeving beschreven. In hoofdstuk 3 wordt beschreven wat het initiatief inhoudt en waarom dit noodzakelijk is. In hoofdstuk 4 wordt het effect van het initiatief op de omgeving en vice versa beschreven. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 beschreven welke toestemmingen nodig zijn om het initiatief te realiseren.

2. De inrichting

5

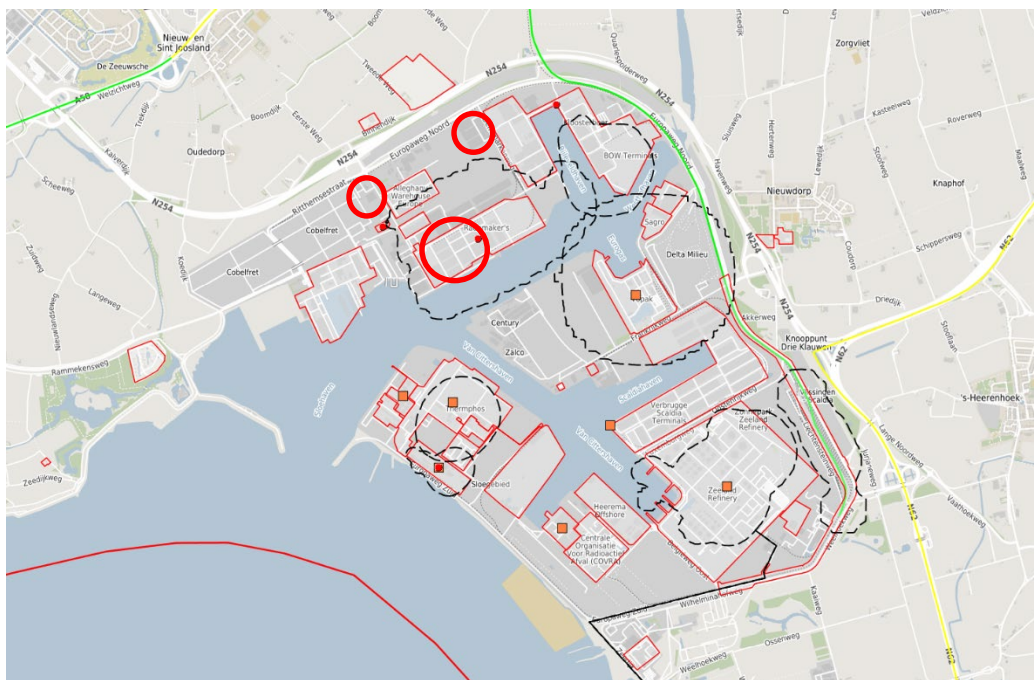
2.1. Locatie en omgeving

Verbrugge Zeeland Terminals B.V. drijft een inrichting voor onder andere op- en overslag van bulk- en stukgoed en containers aan de Engelandweg 12 te Vlissingen. Wanneer NAVO oefeningen en/of operaties worden uitgevoerd waarbij militairen in Vlissingen aanlanden, is de inrichting van Verbrugge de vaste locatie waar militair materieel per schip wordt aangevoerd en afgevoerd.

Verbrugge is gelegen aan de Engelandweg te Ritthem, op het zeehaven- en industrieterrein Vlissingen-Oost (bekend als het Sloegebied). Aan de zuidzijde wordt de inrichting begrensd door de Quarleshaven en de Sloehaven, aan de noord-oostzijde door de Denemarkenweg en aan de noord-west- en zuid-westzijde door de Engelandweg.

Het zeehaven- en industrieterrein Vlissingen-Oost wordt gekenmerkt door havengerelateerde industrie. Verbrugge wordt omringd door verschillende haven- en transportgerelateerde bedrijven, zoals een scheepswerf, op- en overslag van auto's en dienstverlenende bedrijven.

Voor de overnachtingsmogelijkheid zijn drie locaties in beeld. Twee hiervan zijn gelegen binnen de inrichting van Verbrugge, één in de directe nabijheid. Deze locaties zijn aangegeven met een rode cirkel in figuur 1. In de omgeving zijn ook verschillende inrichtingen gelegen waar risicovolle activiteiten worden uitgevoerd. Deze risicobronnen zijn ook te zien in figuur 1.



Figuur 1: ligging locaties (rode cirkel) ten opzichte van risicobronnen (bron: risicokaart.nl)

2.2. Planologische situatie

De gronden waarop de inrichting van Verbrugge is gelegen zijn bestemd in het bestemmingsplan Zeehaven- en industrieterrein Sloe 2018, deels binnen de gemeente Vlissingen en deels binnen de gemeente Borsele. Ter plaatse van de inrichting gelden onder andere de volgende bestemmingen en aanduidingen:

- Bestemming Bedrijventerrein – Zeehaven;
- Functieaanduiding ‘bedrijf tot en met categorie 6’;
- Gebiedsaanduiding ‘overige zone – gezoneerd industrieterrein’;
- Gebiedsaanduiding ‘overige zone – zoekgebied kerncentrale’;
- Gebiedsaanduiding ‘veiligheidszone – bevi 1’;
- Gebiedsaanduiding ‘vrijwaringszone – radar’.

Op deze gronden is nachtverblijf niet toegestaan, met uitzondering van nachtverblijf van de eigen bemanning op het eigen schip.

2.3. Vergunnings situatie

Verbrugge beschikt over een omgevingsvergunning milieu (31 augustus 2010, kenmerk 10027707) voor op- en overslag van bulk- en stukgoed en containers. Later zijn aanvullend diverse veranderingen vergund middels diverse omgevingsvergunningen. Vanwege de op- en overslag van gevaarlijke stoffen wordt de inrichting gekenmerkt als een Bevi-inrichting. Het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning milieu is de gemeente Vlissingen.

In de vergunning van Verbrugge zijn “incidenteel in- en ontschepen van militaire konvooien en tweemaandelijks militair transport” opgenomen als vergunde activiteiten. Ook een verblijfs/overnachtingsgebouw maakt onderdeel uit van de vergunde voorzieningen.

3.1. Beschrijving van het initiatief

Het initiatief bestaat eruit gelegenheid te geven aan militairen tijdens operaties te verblijven op de inrichting van Verbrugge (inclusief overnachtingen). Het gaat om de aanwezigheid van 100 tot maximaal 1.000 personen, gedurende 10 tot maximaal 25 aaneengesloten dagen, gemiddeld eenmaal, tot maximaal drie maal per jaar. Het maximale aantal personen zal niet gedurende de gehele operatie aanwezig zijn: gedurende de operatie bouwt het aantal militairen op tot 1.000 en dit aantal zal gedurende maximaal een week aanwezig zijn.

Voor de duur van de operatie zal één van de loodsen binnen de inrichting ter beschikking gesteld worden als verblijfs- en overnachtingsruimte aan buitenlandse militairen. De hal wordt hiervoor vrijgemaakt van goederen. Tijdens de operatie worden alle benodigde voorzieningen, zoals overnachtingsaccommodatie (tenten of mobiele verblijven) en sanitair opgebouwd in de loods. Na afloop van de operatie worden deze weer verwijderd en wordt de loods weer voor de reguliere opslag in gebruik genomen. Door Verbrugge worden naast het gebruik van de loods faciliteiten geleverd als gebruik van water en energie en afvoer van afvalwater en afval.

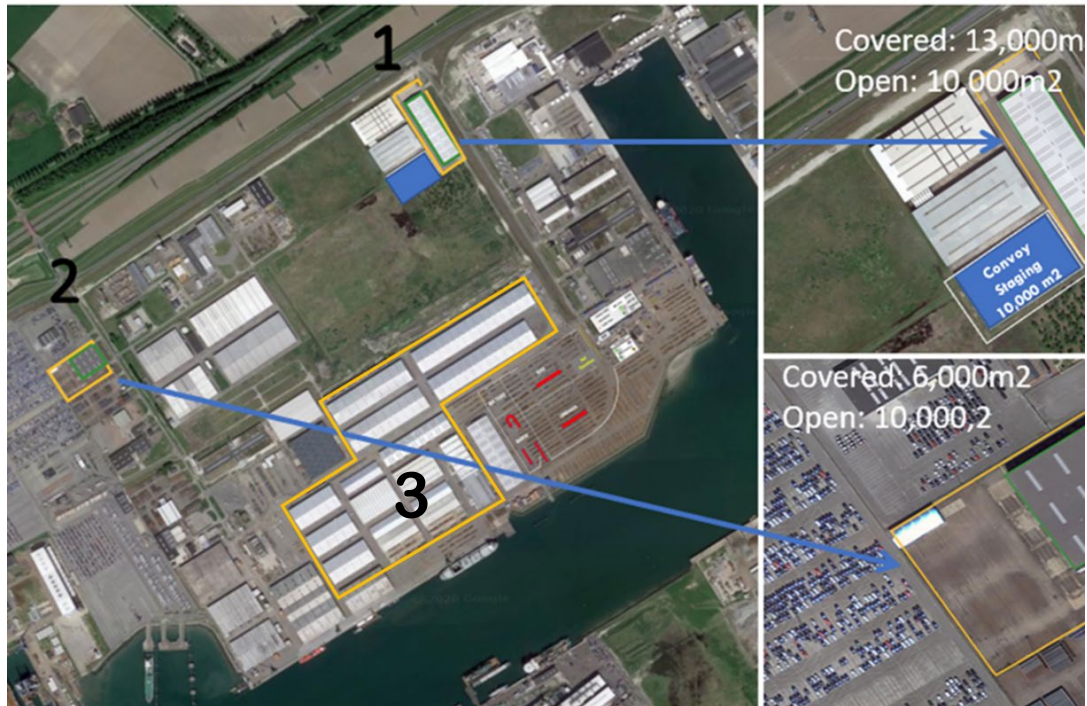
Deze gewenste mogelijkheid tot verblijf is van toepassing op iedere NAVO-partner, maar zal in de praktijk met name gebruikt worden door de US Army, die de meeste en grootste troepenverplaatsingen in en uit Europa uitvoert.

Gedurende de operatie wordt de loods in gebruik genomen door Defensie en aangewezen tot Tijdelijk Militair Object (TMO). Defensie heeft dan de algehele controle over dat aangewezen gebied. Dit geeft Defensie de bevoegdheid het terrein te bewaken en te beveiligen (uitsluitend door Nederlandse militairen en/of de Koninklijke Marechaussee). Alleen militairen en bevoegde personen ten dienste van de operatie hebben dan toegang tot het terrein.

Het aanwijzen als TMO gebeurt door middel van een besluit van het Ministerie van Defensie. Dit besluit wordt steeds genomen voor een afgebakende periode, wat de tijdelijke aard van het verblijf van de militairen bevestigt. Een voorbeeld van een dergelijk besluit is opgenomen in bijlage 1. In dit voorbeeldbesluit is de duur van de aanwijzing tot TMO langer dan de maximaal drie weken die Verbrugge aanvraagt. De reden hiervoor is dat voorafgaand aan het verblijf van de militairen tijd nodig is om voorbereidingen te treffen in de beveiliging. Tevens wordt tijd gereserveerd om eventueel materiaal dat na het vertrek van de militairen achterblijft te kunnen bewaken en afvoeren.

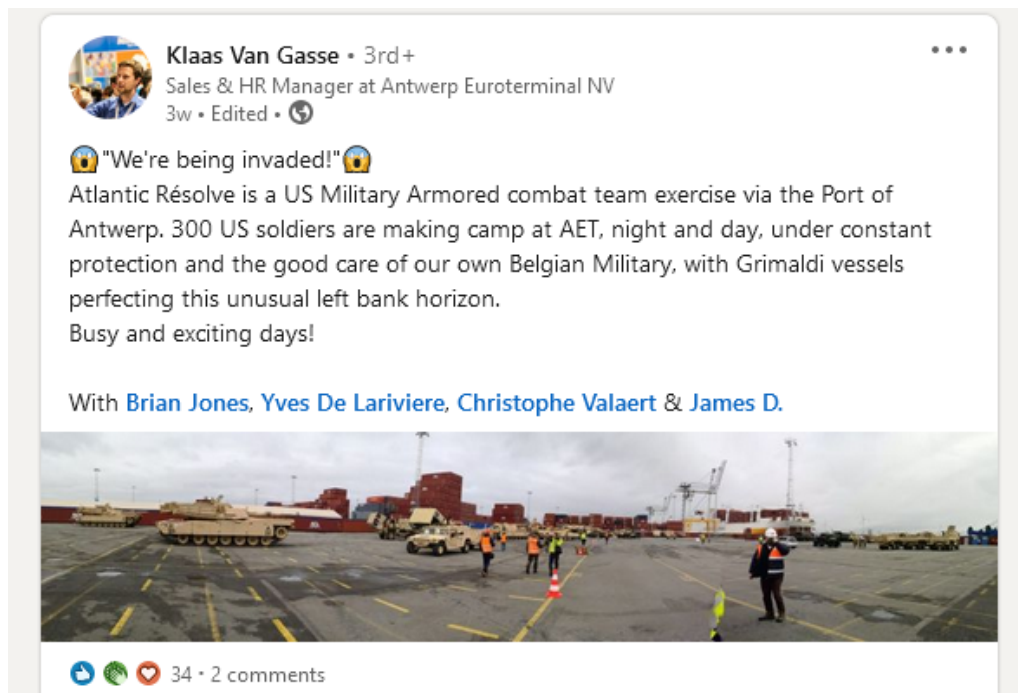
Behoudens de noodzakelijke bewapening voor de beveiliging van het TMO, zullen wapens en munitie tijdens de verplaatsingsoperatie niet binnen de inrichting aanwezig zijn. Transporten van munitie vinden niet gelijktijdig met de operatie plaats.

Voor de overnachtingsmogelijkheid zijn drie locaties in beeld. Deze locaties zijn aangegeven in figuur 2. Locaties 1 en 3 zijn gelegen binnen de inrichting van Verbrugge, locatie 2 in de directe nabijheid. Door drie mogelijke locaties te creëren kan afhankelijk van de situatie in de bedrijfsvoering één van de locaties gekozen worden op het moment dat een operatie wordt gepland.



Figuur 2: Mogelijke locaties voor overnachting.

Het verblijf van militairen op locatie vindt ook plaats op andere plaatsen in Europa. Een voorbeeld is Antwerp Euro Terminal (AET) in de haven van Antwerpen. Hier heeft in november 2020 een groep van 300 US militairen verbleven op de terminal, zie ook figuur 3. Het betrof hier de doorvoer van een gehele brigade, bestaande uit ongeveer 3.000 legervoertuigen (m.n. tanks en infanterie gevechtsvoertuigen). De duur en omvang van deze activiteiten is vergelijkbaar met die van de US Army bij Verbrugghe.



Figuur 3: Bericht op LinkedIn.com betreffende verblijf van US militairen op AET te Antwerpen

3.2. Noodzaak van het initiatief

Militairen verblijven tijdens operaties normaliter op een zogenaamde Life Support Area (LSA), die een belangrijke positie inneemt bij een militaire operatie. Het op locatie aanwezig zijn van een LSA is van het allergrootste belang voor veiligheid, efficiency, en snelheid van handelen tijdens de operatie.

Bij eerdere operaties verbleven de militairen niet op het operatie terrein en heeft dat diverse keren geleid tot situaties waarbij de operatie stilgezet diende te worden omdat functioneel specialisten niet aanwezig waren, er veelvuldig tussen de verblijfslocatie en de operatie locatie gependeld diende te worden, en er kostbare tijd verloren is gegaan. Functioneel specialisten zijn er op diverse gebieden, maar bijna alle bij HNS operaties aanwezige militairen zijn specialist, denk hierbij aan technische specialisten voor de pantservoertuigen, belading specialisten die specifieke kennis hebben over het beladen van militaire voertuigen, maar ook veiligheidsdeskundigen die de operatie moeten begeleiden.

Alle HNS operaties vloeien voort uit het NAVO bondgenootschap en deze hanteert het concept “Train as you fight”. Het verblijven van militairen op de locatie van de operatie zelf is een noodzaak om het logistieke proces uitvoering te geven alsof het een crisissituatie betreft (‘train as you fight’). Daarom is het inherent noodzakelijk dat de functionele specialisten te allen tijde on-site aanwezig zijn. Zo kunnen zowel de NAVO als HNS aan de doelstellingen van het verbond voldoen. Dit zal namelijk gedurende een real life crisis situatie ook het geval zijn. Tevens brengt het overnachten (voor beperkte duur van de HNS operatie) op het terrein een grote vermindering van mogelijke operationele veiligheidsincidenten met zich mee. Een nadere toelichting op deze noodzaak wordt gegeven in twee brieven van de US Army en het Ministerie van Defensie, zie bijlage 2.

In dit hoofdstuk worden de effecten van het initiatief op de omgeving en vice versa besproken, evenals de inpasbaarheid van het initiatief binnen de omgeving.

4.1. Risicobronnen

Het projectgebied ligt in het Sloegebied waar verschillende risicobronnen aanwezig zijn. Voor het projectgebied zijn volgens de provinciale risicokaart de hieronder aangegeven risicobronnen relevant vanwege de ligging van het projectgebied binnen het invloedsgebied van het groepsrisico (1% letaliteitscontour) van de risicobronnen (op basis van de professionele risicokaart). Achter de risicobron staat het maatgevende scenario en vervolgens de afstand van het projectgebied tot de risicobron:

- 'Vopak Terminal Vlissingen B.V.' opslag (brandbaar gas, afstand 800 meter);
- 'Kloosterboer Vlissingen VOF' bedrijf in voedingsmiddelen (toxisch, afstand 1 kilometer);
- Spoortraject Sloehaven Roosendaal west (toxisch, afstand 1,8 kilometer);
- Van Citters Beheer (toxisch, afstand 750 meter)¹;
- Westerschelde (toxisch, afstand 1,6 kilometer).

Geen van de drie locaties ligt binnen een PR 10^{-6} contour van een ander bedrijf. Wel liggen ze binnen het invloedsgebied van de bovengenoemde risicobronnen.

4.2. Veiligheidszone

Voor het Sloegebied geldt een veiligheidszone. In bestemmingsplan is deze zone voorzien van de aanduiding 'veiligheidszone – bevi 1'. Binnen deze veiligheidszone geldt het volgende:

- binnen de aanduiding 'veiligheidszone - bevi 1' is geen kwetsbaar object of beperkt kwetsbaar object toegestaan, uitgezonderd objecten met een functionele binding;
- de 10^{-6} /jaar-contour van risicovolle inrichtingen die zijn gelegen binnen de aanduiding 'veiligheidszone - bevi 1', mag niet liggen buiten de aanduiding 'veiligheidszone - bevi 1';
- functies specifiek voor minder zelfredzamen zijn niet toegestaan;
- het totale groepsrisico (GR) van alle risicovolle activiteiten binnen de aanduiding 'veiligheidszone - bevi 1' mag niet boven de oriëntatiewaarde komen.

Het initiatief is inpasbaar binnen de veiligheidszone omdat er sprake is van een (beperkt) kwetsbaar object met een functionele binding met de inrichting van Verbrugge.

(Beperkt) kwetsbaar object

Kwetsbare objecten worden in het Bevi gedefinieerd in artikel 1. Het initiatief betreft overnachting in een ruimte van meer dan 1500 m², gedurende een deel van het jaar. Dit komt met geen van de beschreven objecten in artikel 1 overeen.

De definities die het meest overeenkomen zijn:

¹ Dit betreft de voormalige locatie van Thermphos. Deze inrichting is nog wel opgenomen op de risicokaart, maar de risicovolle activiteiten zijn inmiddels beëindigd. De inrichting is ontmanteld en het terrein is gesaneerd en daarom niet meer van invloed op de risicosituatie ter plaatse van het projectgebied. Om deze reden worden de voormalige activiteiten van Thermphos verder buiten beschouwing gelaten in dit principeverzoek.

- c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren;
 - 1. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object
- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen

Deze definities gaan echter uit van verblijf gedurende het gehele jaar of een groot deel van het jaar. De overnachtingen door militairen vinden slechts plaats gedurende een beperkt deel van het jaar. De rest van het jaar is de locatie als opslaglocatie in gebruik. Om deze reden beschouwen we de overnachtingsplaats als een beperkt kwetsbaar object.

Functionele binding

De overnachtingsmogelijkheid heeft functionele binding met Verbrugge omdat de inrichting van Verbrugge de vaste aanleglocatie is voor de militaire operaties, en zoals eerder beschreven onder “Noodzaak initiatief” maken zowel het ‘train as you fight’-principe als Health and Safety aspecten (waaronder het waarborgen van een onmiddellijke reactie op eventuele incidenten) het noodzakelijk dat de verschillende functionele specialisten van het leger (technisch, operationeel etc.) 24/7 op het terrein aanwezig zijn.

Door deze functionele binding van de overnachting is de veiligheidscontour en daarmee de PR 10⁻⁶ contour van Verbrugge zelf geen beperking voor de beoogde ontwikkeling. Er liggen geen PR 10⁻⁶ contouren van andere risicovolle inrichtingen over de locaties. Wel geldt er een afwegingskader voor de verantwoording van het groepsrisico samenhangend met de verschillende risicobronnen.

4.3. Groepsrisico

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Besluit externe veiligheid inrichtingen dient vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van het spoor en verschillende risicovolle inrichtingen een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. De volledige verantwoording zal worden opgesteld op basis van het advies van de Veiligheidsregio. Belangrijke aspecten voor de verantwoording van het groepsrisico zijn zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Hierna wordt per risicobron ingegaan op het groepsrisico.

4.3.1. Transport over het spoor

Voor de Westerschelde en het Spoortraject Sloehaven – Roosendaal west geldt dat alle drie de potentiële locaties op een afstand van meer dan 200 meter liggen. Hierdoor is een berekening van het groepsrisico op basis van het ‘besluit externe veiligheid transport’ niet noodzakelijk. De tijdelijke overnachtingsmogelijkheden zullen gezien de aard en omvang van de voorzieningen en de ruime afstand tot het spoortraject niet van invloed zijn op de hoogte van het groepsrisico.

4.3.2. Gasleiding

Locatie 2 is gelegen binnen de 100% letaliteitscontour van een aardgasleiding, waarvan Gasunie de beheerder is. Binnen deze contour zullen bij een fakkelbrand alle (onbeschermde) personen komen te overlijden. Om dit risico te beheersen zullen maatregelen moeten worden getroffen. Door er in overleg met VRZ, Gasunie en North Sea Port zorg voor te dragen dat gedurende de operaties geen grondroerende werkzaamheden boven de gasleiding worden uitgevoerd, kan het risico van een fakkelbrand worden uitgesloten.

4.3.3. Risicovolle inrichtingen

Gezien de ligging binnen het invloedsgebied (1% letaliteitscontour) van de hiervoor onder “Omgeving” genoemde risicovolle inrichtingen dient op basis van het ‘besluit externe veiligheid inrichtingen’ de hoogte van het groepsrisico inzichtelijk gemaakt te worden. Uit de huidige gegevens (attribuutrapport, zie ook bijlage 3) van de professionele risicokaart blijkt dat het groepsrisico van de risicobronnen in huidige situatie de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. Dat wordt bevestigd door de informatie uit het

planMER dat is opgesteld in het kader van het vigerende bestemmingsplan. Gezien de beperkte omvang van de ontwikkeling en de afstand tot de risicobronnen kan een overschrijding uitgesloten worden.

Locatie 2 is gelegen op de grootste afstand tot de bestaande risicobronnen (circa 2 km vanaf Kloosterboer en Vopak). Locatie 1 en 3 liggen op een afstand van circa 800 meter verwijderd van deze risicobronnen.

Het groepsrisico van 'Vopak Terminal Vlissingen B.V.' ligt dichtbij de oriëntatiewaarde. Gezien de ligging van de locaties buiten de PR 10^{-8} contour, die maatgevend is voor het groepsrisico, zal het groepsrisico niet relevant toenemen en is een overschrijding van de oriëntatiewaarde niet aan de orde. Een berekening biedt in geen geval meer inzicht in de te nemen maatregelen voor de slaapaccommodatie en de veiligheidssituatie ter plaatse.

4.3.4. Zelfredzaamheid

De militairen die gebruik zullen maken van de faciliteiten voor tijdelijke overnachting zijn in hoge mate zelfredzaam (getraind en in hoge mate voorbereid op situaties met een zeer hoog veiligheidsrisico). Door het afgaan van sirenes (interne alarmering bij Verbrugge) bij noodsituaties worden de aanwezige mensen tijdig gewaarschuwd en zijn zij in staat te handelen naar gelang de situatie. In het BHV-plan zal communicatie met de aanwezigen op het TMO bij noodgevallen opgenomen worden.

4.3.5. Bestrijdbaarheid

Verbrugge beschikt over een noodplan voor het geval sprake is van een incident. Dit zal worden aangepast op de aanwezigheid van de militairen en worden afgestemd met het Ministerie van Defensie, onder andere met betrekking tot gescheiden aanvoerroutes voor hulpdiensten en de (risico)communicatie richting de US Army.

De loodsen die ingezet worden voor de overnachtingen zijn voorzien van afsluitbare ventilatie (in geval van een gifwolk). De locaties zijn goed en vanuit meerdere richtingen bereikbaar voor hulpdiensten. Locatie 1 en 2 zijn dicht bij een doorgaande weg gelegen, waarbij locatie 1 aan twee zijden aan open terrein grenst. Locatie 3 is tevens goed bereikbaar vanaf het water.

Daarnaast is het mogelijk om het gebied te ontvluchten, van de risicobronnen af gericht, naar veilig terrein. Als onderdeel van het BHV-plan wordt gedurende de operaties een verzamelpunt bij calamiteiten benoemd voor aanwezig militair personeel. Het ontruimingsplan zal worden afgestemd op de ontruiming van grote aantallen personen. Aangezien locatie 2 buiten de inrichting van Verbrugge gelegen is, zullen aanvullende maatregelen moeten worden getroffen om deze binnen de BHV-organisatie te laten vallen.

In het kader van de ruimtelijke procedure zal in overleg met de Veiligheidsregio worden bekeken of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

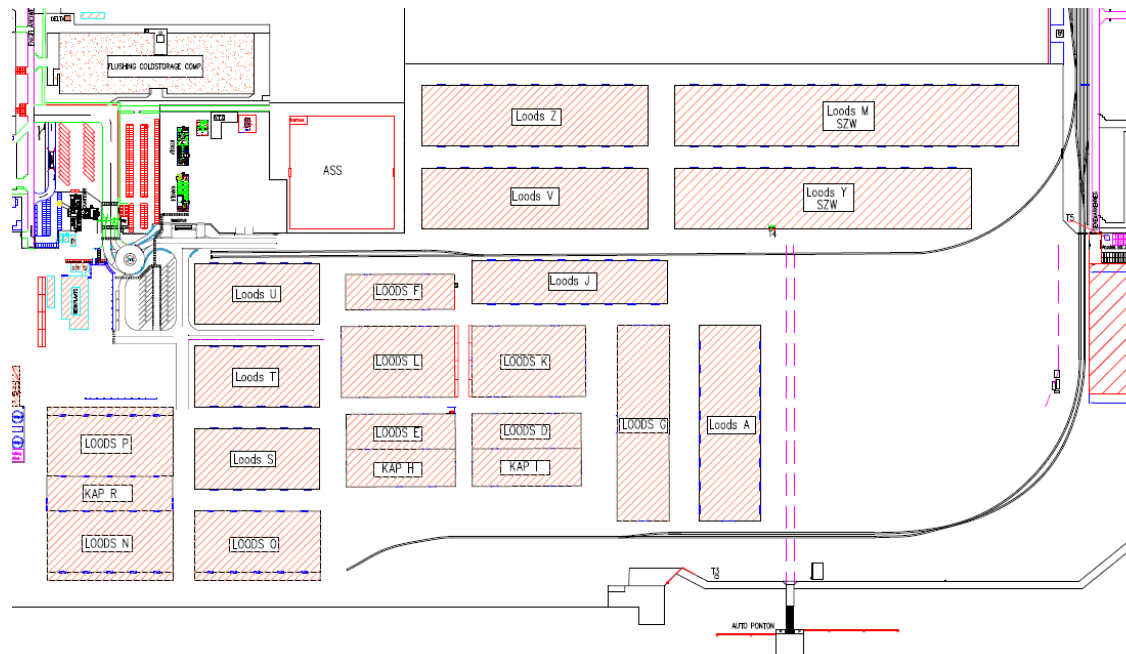
4.4. Plaatsgebonden risico

Op de PR 10^{-6} /jaar-contour van Verbrugge zelf heeft de aanwezigheid van de militairen geen invloed.

Voor alle locaties geldt dat er geen PR 10^{-6} contour van andere inrichtingen dan Verbrugge over de overnachtingsplaats ligt. Locatie 3 ligt echter wel binnen de PR 10^{-6} contour van de eigen inrichting. Hoewel dit is toegestaan, betekent het wel een verhoogd risico voor de overnachtende militairen als gevolg van risicovolle activiteiten op de inrichting. Door maatregelen te nemen kan dit risico verkleind worden.

Zoals opgenomen in de QRA voor Verbrugge vindt opslag van ADR-goederen plaats naast de calamiteitenplaats (voor loods A) en boven loods O (ter plaatse waar nu loods S en T staan). In loods A en G zijn voorzieningen getroffen in geval van opslag van ADR-goederen (< 10 ton).

In figuur 4 is de locatie en naamgeving van de loodsen te zien.



Figuur 4: locatie loodsen op de inrichting van VZT

Bij opslag van ADR-stoffen is risico voor de overnachtende militairen voornamelijk gelegen in het vrijkomen van opgeslagen toxische stoffen.

Om dit risico te beperken zal de aanvullende maatregel worden getroffen dat gedurende de periode dat overnachtingen op locatie 3 plaatsvinden geen (tank)containers met ADR/IMDG klasse 6.1 worden op- of overgeslagen. Zo nodig zal met deze (tank)containers tijdelijk worden uitgeweken naar andere locaties. Dit geldt ook voor de op- en overslag van transportladingen met ontplofbare stoffen en voorwerpen zoals munitie (ADR / IMDG klasse 1), met uitzondering van munitie voor de beveiliging van het TMO.

Een andere risicovolle activiteit is boord-boord overslag aan de kade van ammoniumnitraat in big bags. Hiervoor zal als aanvullende maatregel worden gesteld dat deze activiteit niet plaatsvindt binnen de inrichting gedurende de periode dat de overnachting plaatsvindt.

Met de materieeltransporten kunnen containers met gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Het betreft enkele (tank)containers met gevaarlijke klasse (ADR, IMDG): 3, 8, 9. Deze komen dan op de gebruikelijke locatie te staan, welke dan tevens binnen het TMO valt. De te transporteren vervoersmiddelen bevatten een minimale hoeveelheid brandstof. Voor zover bekend worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd met toxische eigenschappen (ADR / IMDG klasse 6.1).

Wanneer op- en overslag van ADR 6.1-stoffen in (tank)containers is uitgesloten, blijven als maatgevende scenario's tijdens het verblijf van de militairen over:

- Brand in een loods of PGS 15 opslagvoorziening (< 10 ton) verpakte gevaarlijke stoffen;
- Een lekkende (tank) container met een bijtende of brandende vloeistof of tot vloeistof verdicht brandbaar gas (PGS 15).

Voor bestrijding van brand in een loods zijn diverse technische maatregelen getroffen, zoals hydranten rondom de loodsen met een vast opgestelde bluswaterpomp op de kade en een mobiele bluswaterpomp met een slanglengte tot 200 m vanaf de kade (relevant voor locatie 3).

Ook is een getrainde BHV-organisatie aanwezig en een bedrijfsnoodplan waarin bestrijding van deze scenario's is opgenomen.

4.5. Ontwikkelingen in de omgeving

Verbrugge heeft drie mogelijke locaties aangewezen voor het verblijf van de militairen. Verbrugge wil graag voor alle drie toestemming verkrijgen om overnachtingen plaats te laten vinden. Dit betekent flexibiliteit voor de toekomst, omdat naar gelang de feitelijke situatie en ontwikkelingen op de inrichting en in de omgeving gekozen kan worden voor een andere locatie.

De aanwezigheid van een (beperkt) kwetsbaar object kan een effect hebben op de mogelijkheden om in de omgeving van dat object risicovolle activiteiten te ontplooiën. In deze paragraaf wordt ingegaan op dit mogelijke effect. Hierbij wordt ook beschouwd wat het verschil in effect is tussen het aanwijzen van drie locaties als potentiële overnachtingsplaats en het kiezen van één locatie voor de overnachtingen.

Voor het beschouwen van mogelijke ontwikkelingen in de omgeving is vooral het terrein direct ten noorden van de inrichting Verbrugge van belang. Dit terrein is nog niet in gebruik en daardoor bij uitstek een locatie om een nieuw initiatief te ontwikkelen. Gezien de aard van het Sloegebied is het goed denkbaar dat hier risicovolle activiteiten plaats gaan vinden. Overige terreinen in de omgeving zijn reeds in gebruik. In de nabijheid van Verbrugge zijn onder meer een scheepswerf en een op/overslag van auto's gevestigd. Bij deze bedrijven vinden nu nog geen (grote) risicovolle activiteiten plaats en ook voor de toekomst lijkt het ontplooiën van dergelijke activiteiten minder waarschijnlijk.

De slaapgelegenheid wordt beschouwd als een beperkt kwetsbaar object. Volgens het Bevi zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten per definitie gelegen buiten de (eigen) risicoveroorzakende Bevi-inrichting. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten die onderdeel uitmaken van een andere Bevi inrichting worden op grond van artikel 1 lid 2 van het Bevi niet als (beperkt) kwetsbaar object beschouwd voor het plaatsgebonden risico. Zij moeten wel worden betrokken bij de beoordeling van het groepsrisico.

Locatie 1 en 3 maken deel uit van de inrichting van Verbrugge, die een Bevi-inrichting is. Deze worden daarom voor het plaatsgebonden risico niet als (beperkt) kwetsbaar object gezien. Locatie 2 maakt geen deel uit van de inrichting van Verbrugge. Als voor deze locatie toestemming wordt verleend (buiten de grenzen van de bestaande Bevi-inrichting), wordt op die plaats een nieuw beperkt kwetsbaar object mogelijk gemaakt. Deze locatie moet bij eventuele bedrijfsontwikkelingen op omliggende percelen daarom ook voor het plaatsgebonden risico worden beschouwd.

Dit betekent een (potentiële) beperking voor initiatieven in de directe nabijheid van locatie 2. Voor nieuwe risicovolle activiteiten moet de locatie dan wel de omvang van de activiteiten zodanig gekozen worden dat de resulterende contour niet over locatie 2 komt te vallen. Aangezien voor beperkt kwetsbare objecten waar het gaat om de PR10-6 contour sprake is van een richtwaarde en niet van een harde grenswaarde, kan daar gemotiveerd van worden afgeweken.

Wanneer de mogelijkheid van overnachting wordt vergund voor alle drie de potentiële locaties, in plaats van voor één van de drie, is het effect voor wat betreft het groepsrisico betreft te vergelijken met het effect van één grotere locatie. Het aantal overnachtende personen verandert niet, evenmin als het aantal nachten, alleen het beperkt kwetsbare object wordt als het ware verspreid over een groter gebied.

Voor nieuwe initiatieven in de omgeving betekent dit dat de kans dat het beperkt kwetsbare object binnen het invloedsgebied van de nieuwe omgeving ligt iets groter wordt. Aangezien het aantal aanwezige personen, de duur en de frequentie van de operatie niet wijzigt ten opzichte van de situatie met één locatie zal het effect beperkt zijn.

4.6. Milieuaspecten

Als gevolg van de tijdelijke aard van de operaties zijn de milieueffecten van het initiatief beperkt. Emissies naar bodem en water komen niet voor. Emissies naar de lucht (van onder andere NO_x) kunnen mogelijk optreden als gevolg van brandstofverbruik voor generatoren, verwarming en koken. Deze zullen gering van omvang zijn.

Daarnaast zal een tijdelijke toename van (sanitair) afvalwater en afval optreden als gevolg van de aanwezigheid van meer personen binnen de inrichting. Aangezien deze aanwezigheid tijdelijk is, zal de toename gezien over het gehele jaar beperkt zijn.

Naar verwachting zullen de milieueffecten van de operaties binnen de vergunde brandbreedtes vallen.

Wanneer de militairen op het terrein kunnen overnachten heeft dit een gunstig effect op de aantallen vervoersbewegingen omdat vervoer van en naar een overnachtingsplaats elders niet meer nodig is.

5.1. Planologische procedure

Het voorgenomen initiatief past binnen de kruimelgevallenregeling². De voorgenomen activiteiten worden niet genoemd in onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, zodat artikel 5, lid 6 Bijlage II van het Bor het toepassen de kruimelgevallenregeling niet in de weg staat. Ten behoeve van het voorgenomen initiatief zal op basis van de kruimelgevallenregeling een omgevingsvergunning worden aangevraagd voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan.

5.2. Benodigde toestemmingen

Het bieden van logies is een activiteit die volgens het Barim (Activiteitenbesluit) valt onder "Type A" bedrijven, waarvoor geen vergunningplicht en ook geen meldingsplicht geldt. Ook betreft het geen nieuwe activiteit op de inrichting: een voorziening voor overnachtingen is opgenomen in de vergunning van 31 augustus 2010. De activiteit wijzigt wel ten opzichte van de vergunde situatie. Voor het laten plaatsvinden van overnachtingen binnen de inrichting van VZT kan waarschijnlijk volstaan worden met een aanvraag om een milieuneutrale wijziging.

Voor locatie 2 heeft Verbrugge nog geen vergunning. Welke procedure hier noodzakelijk zal zijn is afhankelijk van de activiteiten die Verbrugge hier wil ontplooiën. Mocht dit alleen de overnachtingen betreffen, dan geldt voor het aspect milieu geen vergunningplicht en ook geen meldingsplicht.

Voor het bedrijfsmatig bieden van nachtverblijf aan meer dan 10 personen is een omgevingsvergunning brandveilig gebruik noodzakelijk. Hiervoor geldt een uitgebreide vergunningprocedure.

Samengevat zullen de volgende toestemmingen benodigd zijn.

Locatie 1:

- Omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan;
- Omgevingsvergunning milieu;
- Omgevingsvergunning brandveilig gebruik.

Locatie 2:

- Omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan;
- Omgevingsvergunning brandveilig gebruik.

² Artikel 4 lid 9 van Bijlage II van het Bor: "het gebruiken van bouwwerken, eventueel in samenhang met bouwactiviteiten die de bebouwde oppervlakte of het bouwvolume niet vergroten, en van bij die bouwwerken aansluitend terrein, mits, voor zover gelegen buiten de bebouwde kom, het uitsluitend betreft een logiesfunctie voor werknemers of de opvang van asielzoekers of andere categorieën vreemdelingen"

Locatie 3:

- Omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan;
- Omgevingsvergunning milieu;
- Omgevingsvergunning brandveilig gebruik.

In de aanvragen voor de omgevingsvergunning zal een meldingsplicht worden opgenomen van de planning van de militaire operatie door Verbrugge aan de Veiligheidsregio Zeeland (en in geval van overnachtingen op locatie 2 aan Gasunie, als beheerder van de gasleiding, om gelijktijdig grondroerend werk uit te sluiten).

Aangezien in alle gevallen een uitgebreide procedure van toepassing is voor de omgevingsvergunning brandveilig gebruik, zullen ook de overige omgevingsvergunningen volgens de uitgebreide procedure behandeld worden.

Door middel van een stikstofberekening zal worden bepaald of voor het verblijf van de militairen een (wijziging van de) vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming nodig is. Indien nodig zal deze worden aangevraagd.

De aanvrager voor de benodigde toestemmingen voor locaties 1 en 3 zal Verbrugge Zeeland Terminals B.V. zijn. Voor locatie 2 zal dit Verbrugge International B.V. zijn.



Ministerie van Defensie

Kabinet stemt in met nationaal plan militaire mobiliteit

Nieuwsbericht | 22-01-2021 | 15:00

Als militairen zich bij een crisis via Nederland verplaatsen dan moet dit zo snel mogelijk via 3 zogenoemde multimodale corridors. Dit zijn speciale routes voor militaire verplaatsingen, met zo min mogelijk kans op vertraging. Dit staat in het nationaal plan militaire mobiliteit, waarmee de ministerraad vandaag instemde.



2 grote Amerikaanse legereenheden verplaatsten zich in oktober 2019 door Nederland.

Het plan gaat over het belang van Nederland als strategisch militair doorvoerland. Het beschrijft het principe van de corridors, mogelijke knelpunten en oplossingen. Bijleveld: “Het is echt een mijlpaal die de slagkracht van de NAVO en EU vergroot. Het vormt een overkoepelend raamwerk. Onze bondgenoten kunnen het als handvat gebruiken voor hun nationale plannen. Indirect is het een gezamenlijk plan, in het belang van de veiligheid van Nederland én Europa.”

Knelpunten wegwerken

Meer militaire mobiliteit gaat over het aanpakken van alles wat militaire verplaatsingen vertraagt. Van infrastructuur, zoals te lage bruggen, tot bureaucratische knelpunten. Denk bij dit laatste aan vergunningen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (munitie) of bergen papierwerk bij het passeren van grenzen.

Meer militaire mobiliteit zorgt ervoor dat militairen en materieel sneller zijn in te zetten. Snelheid is een cruciaal wapen bij militair optreden en verhogen hiervan maakt de NAVO, EU en zijn bondgenoten direct tot een geduchtere tegenstander.

Corridors

Volgens het nationaal plan worden de 3 corridors de komende jaren ingericht, geografisch verdeeld over Nederland. De details zijn om veiligheidsredenen niet openbaar. Over deze routes vinden in principe alle (grote) doorvoer- en 'host nation support'-activiteiten plaats. Dit versnelt en vereenvoudigt het planningsproces. De herziening daarvan is inmiddels in gang gezet door het inrichten van het Territoriaal Operatie Centrum. Dat coördineert de planning.

De corridors, met auto-, spoor- en waterwegen, worden ondersteund door 3 in te richten logistieke hub-locaties. Hier worden personeel en materieel verzorgd en eventueel verzameld. Daarnaast zijn dankzij het plan afspraken te maken met lokale partijen en kan wet- en regelgeving worden aangepast voor bijvoorbeeld munitietransporten.

Ook het door Nederland ontwikkelde digitale planningssysteem interactive Host Nation Support (iHNS) versnelt het proces. Partnerlanden kunnen hier later op aansluiten. Bijlevel: "iHNS vervangt 5 systemen. Dat scheelt bergen papierwerk en tijd."

Geschied voor grootste en zwaarste materieel

De corridors worden ingericht volgens de Europese, militaire richtlijnen voor infrastructuur. Die zijn afgestemd op het grootste en zwaarste materieel. Uit de vorig jaar gepubliceerde 'knelpuntenanalyse militaire mobiliteit' blijkt dat de Nederlandse infrastructuur vrijwel alle transporten aankan. Een enkele brug is bijvoorbeeld niet hoog genoeg. Nederlands uitstekende waterwegennet heeft geen knelpunten en geldt daarom als terugvaloptie. Voor een robuuste en flexibele militaire verplaatsing moeten op termijn wel meerdere opties beschikbaar zijn.

Militaire mobiliteit is bij uitstek een thema waarbij civiel-militaire samenwerking van groot belang is. Zo worden met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat afspraken gemaakt. Zij nemen de militaire eisen voortaan zoveel mogelijk meegenomen in civiele infrastructurele projecten.

Voortrekkersrol Nederland

Nederland heeft internationaal een leidende positie op het gebied van militaire mobiliteit. Die rol dankt het aan logistieke expertise en het grote belang als 'poort van Europa' en militair doorvoerland voor bondgenoten. Nederland zette het onderwerp zowel bij de EU als de NAVO hoog op de agenda in 2018. Dit leidde tot het PESCO-project Militaire Mobiliteit. Hierin zetten de 25 deelnemende EU-lidstaten gezamenlijk stappen om de militaire mobiliteit te verbeteren.

Zie ook

- › [Samenwerken binnen de NAVO](#)
- › [Samenwerken binnen de EU](#)
- › [Internationale samenwerking](#)

Netherlands Ministry of Defence

NATIONAL PLAN MILITARY MOBILITY

The Netherlands as a transit nation

Index

1.	Geostrategic Context.....	2
1.1	Constitutional Tasks	2
1.2	European Security	2
1.3	Defence Vision 2035	3
2.	Military Mobility	3
2.1	Definition.....	3
2.2	Political Support.....	4
2.3	Purpose of a National Plan.....	4
3	The Netherlands as Transit Nation.....	5
3.1	Gateway To Europe	5
3.2	Three Multimodal Corridors.....	5
3.3	Three Logistic hubs	6
4	Process & Governance.....	6
4.1	Whole-of-government.....	6
4.2	Infrastructure	7
4.3	Rules & Regulations.....	7
4.4	Command & Control.....	8
4.5	Digital innovation	8
4.6	Whole-of-society.....	9
4.7	Exercises.....	9
5	International Contributions.....	10
5.1	Connecting The Dots	10
5.2	PESCO Project on Military Mobility.....	10
5.3	EU-NATO Cooperation	11

Appendix A - Strategic level goals, objectives & tasks for the Netherlands

1. Geostrategic Context

1.1 Constitutional Tasks

The changing strategic environment in and around Europe makes threats more tangible. Analyses show a downward trend regarding our overall security situation, a rise in tensions across a range of themes and this trend is likely to continue. The lines between military offensives, economic espionage or cyber threats are increasingly blurred. This reality has made clear once more that sustainable peace and security are not self-evident. Adapting to these ever faster dynamics requires a flexible, innovative whole-of-government and even whole-of-society approach. This changing security environment also justifies and explains a shift in focus in the (inter)national security policies of the Netherlands, a trend which is echoed by our allies. Whereas the focus in the past decades lay towards expeditionary missions further abroad, we see a renewed interest in the European theatre of operations as tangible tensions in the physical and cyber domain threaten our way of living. Looking at the constitutional tasks of the Netherlands Armed Forces, a similar shift can be observed. These tasks stipulate that the Netherlands Armed Forces exist to: 1. Defend the national territory and that of our allies, 2. Enforce the national and international rule of law, 3. Provide assistance during disasters and crises. This translates to the slogan “*Defensie beschermt wat ons dierbaar is*”: “The Netherlands Armed Forces protect what we value”. Taking the geostrategic reality as starting point, a shift in focus can be observed with a renewed emphasis on the first constitutional task of the Netherlands Armed Forces and whereby the remaining two work in unison to support the security of the Netherlands and, by extension, promote its international interests.

1.2 European Security

Adapting to security challenges in and around Europe, both the European Union (EU), the North Atlantic Treaty Organisation (NATO) as well as individual allies have taken a number of steps.

NATO is shifting its focus towards security and defence aspects within the territory of the Alliance, facing threats and challenges emanating from all strategic directions. At the same time crisismanagement and cooperative security remain fully relevant. This requires readiness, responsiveness and reinforcement of our forces in peace, crisis and conflict, including hybrid security challenges. The Readiness Action Plan (RAP) provides the strategic framework, to ensure that the Alliance can respond swiftly and firmly to new security challenges. It includes a combination of reassurance measures, with the NATO Readiness Initiative as an example, and adaptation measures, which aim at strengthening the Alliance as a whole with the ultimate goal to strengthen and enhance NATO’s deterrence and defence posture. The cornerstone of the Alliance remains the ability to cope effectively with external threats, in line with the first constitutional task of the Netherlands Armed Forces. This requires a successful and timely deployment of the NATO Response Forces and the Follow on Forces. The key element hereby is the Enablement of SACEUR’s Area of Responsibility (AOR, or Enablement), including the Atlantic Ocean. To do this, NATO defence ministers established two new NATO headquarters in 2018: Joint Force Command Norfolk (JFC NF) and the Joint Support and Enabling Command (JSEC). When fully operational, they will contribute to enabling and securing, respectively, the North Atlantic area and part of the European landmass. For the Netherlands, these developments merit a renewed focus on enablement, and translating strategic requirements into practical initiatives. As a dedicated member of the Alliance, the Netherlands has concrete responsibilities as a contributing nation, host nation and transit nation. This focal shift consequently requires more attention to aspects of logistics and Host Nation Support (HNS), such as approving, controlling and coordinating movements in its territory and providing medical and engineering support.

The EU meanwhile has significantly stepped up its attention to security and defence related matters. The Netherlands supports a stronger, more resilient Europe which includes the European Union stepping up as a geostrategic player. With a stronger Common Security & Defence Policy (CSDP) also comes a stronger focus on resilience and credibility. Military mobility lies at the heart of this. The European Commission has created a new Directorate-General for Defence Industry & Space. The large toolbox of the EU includes mechanisms for regulations and coordination, whereby the Commission and the European Defence Agency (EDA), among others, aim to harmonise legislation and simplify procedures. In addition, through the Permanent Structured Cooperation (PESCO) framework, EU member states commit themselves to invest, plan, develop and operate defence capabilities in a more coherent way. The European Defence Fund (EDF) aims at providing funds for these capabilities. The EU also has significant attention for improving the mobility of the armed forces of EU member states, on the one hand through work strands stemming from the EU Action Plan on Military Mobility, while on the other hand member states coordinate activities through the PESCO Project on Military Mobility, led by the Netherlands.

1.3 Defence Vision 2035

“We are frontrunners in the field of military mobility and are set up to function successfully as a transit nation and host nation.” – Defence Vision 2035, design principle 4

The consequences of the geostrategic reality increasingly puts pressure on the Dutch security interests. To protect what we value, the Netherlands Armed Forces need to have a strong, resilient and adequate response. The growing demand for defence deployment widens the gap between tasks on the one hand and capabilities, supplies and support on the other. The preponderance of NATO, on which we rely heavily, is under pressure. Europe has to be able to act more independently, to keep the Alliance strong as well as fostering a stronger, more resilient European Union. This is part of the in-depth analysis of the Netherlands Defence Vision 2035. Herein, 10 key design principles are laid out which detail what it is that the Netherlands Armed Forces need to be able to do in order to fulfil the core tasks for which it stands. To be more precise, design principle 9 “Focus on further specialisation within NATO and the EU” is of particular importance for military mobility as is the exploratory annex III. It further emphasises the importance of fulfilling the previously stated responsibilities within NATO’s Enablement of SACEUR’s AOR, as well as a continuation of a strong commitment to the EU’s CSDP.

2. Military Mobility

2.1 Definition

The mobility of the armed forces is a key factor in determining the potential success of a military operation. The speed at which troops and assets can be moved to the area of operations directly determines the response time during a crisis situation. In other words, military mobility at its core aims at minimising the time between Notice to Move (NTM) and Notice to Effect (NTE). Military mobility can be as broadly defined as the sum of activities within the domain of movement & transportation, logistic support and the condition of related enablers including infrastructure and rules and regulations.

In addition, effective military mobility enhances deterrence by showing potential adversaries that the Netherlands Armed Forces and their allies can and will be available whenever and where ever necessary. Finally, effective military mobility enhances our resilience against the full spectrum of threats. While this has been common knowledge from a military point of view for a long time, a plethora of peacetime rules and regulations, as well as a shifted political focus to expeditionary missions has hampered progress. Improving military mobility is a matter of credibility and deterrence for both NATO and the EU. To address the changes in the geostrategic environment, core actors in the Netherlands' security architecture like the EU and NATO, have developed a number of strategic concepts.

2.2 Political Support

Since 2018, military mobility has featured high on the agenda in both the EU and NATO. In a letter to the EU High Representative and NATO Secretary General, Dutch Defence Minister Jeanine Hennis-Plasschaert called upon both institutions and its member states that “the obstacles to cross-border military transport in Europe must disappear”, and that all involved parties should work closely together to address this. To lead the way politically, a PESCO Project on Military Mobility was launched and around the same time the Roadmap of the European Defence Agency was presented, followed shortly thereafter by the EU Action Plan on Military Mobility. The political momentum led to a number of political commitments on both the EU and NATO side, as well as the emergence of military mobility as a priority topic for EU-NATO cooperation. These political commitments remain the cornerstone for national improvements within EU member states.

The importance of improved military mobility, including testing it, is shared by other strategic partners, in particular the United States of America (USA). Military mobility supports their operational plans for deploying troops in Europe in order to protect and defend its allies. It is therefore especially important for the USA that multiple multimodal corridors are established in order to support large scale military movements to, through and from Europe, and that these are tested regularly Military mobility will intensively be tested in the coming years. Due to its geographical location, the Netherlands plays a strategic role as both a transit and host nation in supporting these large scale military movements. There is a mutual dependency between sending nations and the Netherlands, emphasising the need for sustained cooperation on military mobility.

2.3 Purpose of a National Plan

The member states of the European Union collectively agreed to *develop national plans for military mobility and give their implementation high priority*.¹ These national plans are to be central to national efforts in the coming years. With this National Plan on Military Mobility, the Netherlands chooses to centre its national efforts around the concept of ‘transit nation’ – taking its role as a strategically located country through which military movements transit safely and swiftly. Effectuating this requires a whole-of-government effort and approach. To that end, an intergovernmental working group will be established in the Netherlands.

Improving the mobility of the armed forces relies to a large extent on steps taken at the national level. Individual nations need to assess where and how procedures and logistical processes can be smoothened. This national plan provides strategic guidance and identifies concrete steps for improving military mobility within and through the Netherlands for both EU and NATO activities. It embraces interoperability with NATO principles and policies

¹ EU FAC June 25, 2018 paragraph 19.a.

on HNS and the Allied Joint HNS doctrine and procedures, as well as the principles, doctrine and procedures from the EU Concept for Host Nation Support for EU-led Military Operations and Missions. It serves as a policy framework for actions to be taken at the national level and includes all relevant activities aimed at improving military mobility, both ongoing as well as new activities. This plan does not foresee or provide for funding for specific activities. Any financial implications stemming from this plan will be detailed out in the implementation phase, upon recommendation by the interdepartmental working group and following standing budget procedures within the relevant ministries. This plan is valid until December 31, 2025 but actions stemming from work strands within this plan may have a running time well beyond this date. Stressing the importance of a whole-of-government approach, this national plan is approved and supported by the Cabinet.

3. The Netherlands as Transit Nation

3.1 Gateway To Europe

Being a small country with a large population, the Netherlands has developed a highly efficient infrastructure network with a focus on innovative solutions. Combined with an established track record in trade, an international business climate and its geographic location within Europe, the Netherlands has a particular role in being the 'Gateway to Europe'. From a business perspective, the Netherlands is a strategic logistic hub with a strong service based economy. From a military logistics point of view, the same values apply. The geostrategic importance and political ambitions are well aligned.

The Netherlands will establish three nationwide multimodal corridors including three logistic hubs to support (large scale) military movements. These corridors will be aligned with the military requirements for military mobility, both physically and geographically, and supported by effective processes and regulations in order to meet the timelines to which the Netherlands has committed itself internationally.

3.2 Three Multimodal Corridors²

Military movements within the Netherlands are currently being planned on an ad-hoc, case by case basis by dedicated and experienced military and civilian personnel. Often, the same corridors are used by Dutch and allied forces, along with the same ports of embarkation (POE) and debarkation (POD) and the same convoy support centres. There is a frequent repetition of requests for local permits, slots for rail tracks or dangerous goods waivers. These routes are largely predictable. Established multimodal corridors in the Netherlands will simplify the planning processes and will make military movements more effective and efficient. This shifts the focus from questions of 'where' and 'what' to a focus on 'when'. The choice for three corridors stems from the military planning process. NATO doctrine emphasises the importance of redundancy and resilience in planning crises response measures. Having two corridors available for military logistics, one outbound and one return, leaves a third corridor available for civilian and refugee purposes and builds in strategic redundancy should one route be unavailable. Additionally, having fixed corridors in place increases transparency, predictability and creates an

² Main Supply Routes according to AJP-4.5, p. 31.

opportunity for long term agreements with local public and private partners, from dangerous goods waivers to supply contracts. It increases the value of the Netherlands as a strategic and reliable security partner both nationally and internationally. In close cooperation with the ministry of Infrastructure & Water Management, priority shall be given to optimising the two most frequently used corridors.

3.3 Three Logistic hubs

To support military mobility, each multimodal corridor shall be supported by a dedicated logistic hub. These hubs will entail a variety of services to support military movements, including but not limited to RSOM³ and convoy support facilities and will be a key enabler to streamline deployment activities. The establishment and functionalities of each logistic hub is being developed within the PESCO Framework in the Project Network of Logistic Hubs in Europe & Support to Operations. Ultimately, the aim is to establish a Europe-wide network of logistic hubs, which would accelerate military mobility and increase sustainment capabilities.

In addition, by establishing three multimodal corridors, the Netherlands plans to hold up to its international commitments as agreed on at the highest political level at both NATO and the EU in the summer of 2018. EU member states have agreed to work towards, among other deliverables, granting permissions for cross border movements within five working days and to consider bringing that period down further. NATO has echoed these commitments and publicly called for permissions within five days. Implementing these commitments requires a whole-of-government approach and improvements in a number of areas.

4. Process & Governance

4.1 Whole-of-government

Improving military mobility is a responsibility that goes well beyond the Netherlands Ministry of Defence. It is a shared effort between a range of national and local governmental actors. The Netherlands Armed Forces are bound to civil laws to allow them to move assets, they drive across public infrastructure and apply for permits and waivers through public channels. At the same time, public awareness regarding the interests of the armed forces has significantly diminished in the past few decades. For example, when determining infrastructural legislation, a range of requirements was included from environmental to economic factors. The military requirements were however omitted.

Focus point 1:

In order to steer and oversee activities stemming from this national plan, a cross-governmental working group shall be established, chaired by the Ministry of Defence and with active involvement from all relevant ministeries. This working group shall establish its own governance procedures and, initially, meet on a part-time basis. This working group shall be supported by and report to a similarly composed cross-governmental steering group at the director-general level and convene periodically. This working group's first task shall be to operationalise the in this national plan defined ambitions, advice on feasibility of the proposed actions and deliver a project plan subjected to approval through relevant standing procedures. The project plan shall include ambitious but feasible timelines for these improvements and is to be finished by December 31st, 2021. Any financial consequences stemming from this project plan shall follow standing budgetary

³ Receiving, Staging & Onward Movement.

procedures. A bi-annual progress report shall be delivered to the involved ministers in the Netherlands. The working group and its activities will be embedded within the standing organisations of the involved ministries, with a dedicated secretariat within the Ministry of Defence and dedicated points of contact within the involved ministries.

4.2 Infrastructure

Establishing three multimodal corridors for both EU and NATO Host Nation Support transiting activities requires having in place adequate infrastructure along these routes. First and foremost, the infrastructure along these corridors has to comply with the internationally agreed military requirements for military mobility. To a large extent this entails public infrastructure, under the leading authority of the Ministry of Infrastructure & Water Management. For the logistic hubs, this falls under the leading authority of the Ministry of Defence. Secondly, the facilities and capabilities at the Sea/Airports and logistic hubs need to facilitate swift military movements, which includes the capabilities to host allied troops at short notice. These corridors also have to comply with the internationally established military requirements for military mobility. The groundwork for this has already started.⁴ In close cooperation between the Ministries of Defence and Infrastructure & Water Management, a detailed analysis of Dutch infrastructure has been carried out. The resulting report showed that many aspects of Dutch infrastructure already comply with those military requirements. A number of important improvements are already planned between now and 2030. At the same time, this report provided a number of options to further the work on this issue. These two ministries have agreed to continue this work strand in the coming years.

Focus point 2:

The cross-governmental working group shall identify and prioritise infrastructural improvements to be made across the three multimodal corridors. Where possible, identified improvements will be embedded within existing programs such as the Multi-annual Program for Infrastructure, Environment & Transport (MIRT)⁵. External funding, in particular available funds through the Connecting Europe Facility, shall be sought to bring along these improvements.

4.3 Rules & Regulations

A major hurdle for effective military movements is the multitude of rules and regulations that affect the armed forces, both nationally and across Europe. Overcoming those hurdles is twofold: there is a need to change certain legislation and to find practical working agreements with stakeholders. With regard to the former, it is of particular importance to identify legislation regarding the movement and storage of dangerous goods as well as to critically look at existing legal discrepancies between military and commercial transports. Along the multimodal corridors, a number of arrangements will have to be made with local public authorities. These include, for example, agreements with local authorities for the transportation of dangerous goods or service agreements with commercial partners regarding short notice availability of supplies. This should not only be seen as a necessity, but also as an opportunity to look at the best solutions to suit both military and civilian needs locally.

As a first step, the Netherlands has introduced standing diplomatic clearances for all EU and NATO partners. When wishing to move assets through the Netherlands, sending nations no longer have to formally apply to do

⁴ Arcadis, *Onderzoek naar de Nationale Infrastructuur ten behoeve van Militaire Mobiliteit*, Eindrapportage (31142860), Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, December 18, 2019.

⁵ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte & Transport.

so, a digital notification suffices. Of course, practical arrangements like the time and location of arrival will always need to be considered.

Focus point 3:

The cross-governmental working group shall identify and prioritise relevant legislation with the aim to increase military mobility. They will propose, where applicable, changes to these regulations. In addition, the working group will identify and prioritise which agreements with (local) public and private stakeholders should be made and, upon advice by the steering group, embeds implementation thereof within the relevant ministries.

4.4 Command & Control

A military operation can only succeed with a clearly defined command and control structure (C2). The same logic applies during peacetime conditions. Stakeholders need to be able to find each other quickly, and these lines of communication need to be durable and reliable. A good C2 network, supported by adequate CIS and qualified and trained personnel, is efficient, available 24/7 where necessary and includes built-in redundancies. The lines of communication are multi-fold, partially within the armed forces and partially between the military and civilian stakeholders.

The EU Foreign Affairs Council has agreed to establish “an interconnected network of national points of contact”. Additionally, NATO has asked to establish a single national point of contact (SNPOC). For the Netherlands, both functions are currently located centrally at the Defence Staff level in one and the same office. It serves as the single point of contact for all matters related to the Netherlands as transit and host nation for both NATO and the EU. Additionally, to coordinate and oversee HNS operations, the Royal Netherlands Army (RNLA) has established a Territorial Operations Centre (TOC), and the Defence Support Command has established the National Movement Coordination Centre (NMCC) as an important entity for military movements through the Netherlands. At the civilian side, key players like the Directorate-General for Public Works and Water Management (Rijkswaterstaat), the rail management and infrastructure agency (ProRail) and the National Coordinator For Counterterrorism & Security (NCTV) are all part of the national C2 network.

Focus point 4:

In order to ensure effective lines of communication the cross-governmental working group shall map the C2 structure for Military Mobility, including large scale military movements, and recommend procedural changes where necessary. The renewed and agreed C2 structure shall then be embedded within the relevant ministries.

4.5 Digital innovation

A number of procedural delays are amplified by outdated information systems. These systems lack the adaptivity that a modern, interconnected network of stakeholders requires. For example, creating real-time situational awareness regarding military movements is a recognised challenge. This applies to the entire field of military mobility. Cross border movements are planned and executed using a multitude of IT systems. The Netherlands believes that improvements are achievable. By combining user experiences from subject matter experts with innovative solutions it is possible to improve procedures whilst at the same time providing those involved with better situational awareness. An example thereof is the interactive Host Nation Support system (iHNS), which was developed and delivered within 10 months through an innovative bottom-up process by combining technical

private sector IT experts with military logistics experts from the Netherlands and multiple partner countries. The system is a planning tool for the strategic military level, to be used when planning HNS activities.

Focus point 5:

Using the iHNS system as a starting point, the cross-governmental working group shall identify innovative solutions to speed up (the processes of) military mobility, and make recommendations for implementation thereof. Where possible, these innovations will be offered to partner countries as a best practice.

4.6 Whole-of-society

A changing society justifies a change in the way the Netherlands Armed Forces operate. The military can no longer afford to organise everything by itself, nor does it have the capacities to do so. In addition, they are dependent on civilian stakeholders to enable military movements, be it in granting permits or by providing local civilian assistance. Developing good relationships with these national stakeholders is therefore in the interest of the armed forces. In order to remain fit for the future, the Netherlands has introduced the Adaptive Armed Forces concept. Within this concept, capacities are no longer purchased by default, owned or maintained by the military. Rather, a differentiation in readiness is created in which materiel and personnel capacities are available on demand, when and where needed. This ensures peak loads can be better absorbed through creating more flexible operational management. Adaptive Armed Forces unmistakably adds value to military logistic supply chains. Think, for example, of intensified cooperation on assured access to strategic lift capabilities with flexible commercial partners, or agreements with local governments regarding permits in order to align rules and regulations with national military mobility ambitions. In the Defence Vision 2035, design principle 10 details this further.

Focus point 6:

With the Adaptive Armed Forces concept in mind, the cross-governmental working group shall identify and prioritise areas of cooperation which are of direct benefit to military mobility. In particular, efforts are to be made with regard to creating a 'Logistical Ecosystem', as well as durable working relationships with relevant local parties in or near the multimodal corridors.

4.7 Exercises

In order to assess whether policy improvements are successful, it is important to regularly test such assumptions. Live exercises offer the best combination of practical testing of procedures, whilst providing military personnel with training opportunities. The Netherlands believes in an effective cycle of exercises across a wide range of activities in the field of military mobility. These can range from smaller table top exercises to large scale multinational division-sized exercises. It is important to organise exercises in close cooperation with partner countries, both as a sending nation and as a host nation. In particular, as a transit nation, the Netherlands wants to continue to test the possibilities and limitations of military movements to, through and from of the Netherlands.

Focus point 7:

The cross-governmental working group shall identify and recommend participation in relevant military mobility related exercises, both national and international. As a transit nation, the Netherlands shall continue to actively contribute to exercises from partner countries wishing to transit through the Netherlands.

5. International Contributions

“We want to distinguish ourselves even further on the international stage in the field of military mobility. We currently play a pioneering role in this respect and we want to maintain that position.” – Defence Vision 2035, design principle 4

5.1 Connecting The Dots

Improving military mobility is a common effort. Effective military movements to a large part depend on swift border crossings and this frequently encompasses multiple countries. The Netherlands wants to continue its role as lead nation on this important topic. To achieve this, the emphasis will be twofold: Coordinating the PESCO Project on Military Mobility and furthering EU-NATO cooperation to achieve concrete results. In addition, the Netherlands will continue to actively support the EU Action Plan on Military Mobility, most notably by chairing the EDA Category A Program on Harmonising the Military Requirements Related to Customs, and by participating in other work strands including the EDA Category A Program on Optimising Cross Border Movement Permission Procedures in Europe. The PESCO Project Network of Logistic Hubs in Europe & Support to Operations will also be supported.

Within NATO, active support will be given to those work strands within Enablement of SACEUR's AOR most closely related to military mobility. In addition, as one of the leading participants in JSEC, the Netherlands will continue to support the headquarters on its path to full operational capability, whereby it will play a key role in military mobility at the operational level. Lastly, other multinational fora like the Northern Group offer a mutually beneficial platform where likeminded countries can deepen their cooperation. These fora may benefit from political guidelines, thus, where appropriate the Netherlands will continue to look for relevant commitments at the highest political levels.

5.2 PESCO Project Military Mobility

As the sole platform on the strategic-political level, the PESCO Project Military Mobility offers a direct link between EU member states, as well as to the actors of the EU Action Plan on Military Mobility. The project functions as a platform to initiate, coordinate and guide the different military mobility efforts with an emphasis on national implementation.

The four deliverables stemming from the Foreign Affairs Council Conclusions of June 25, 2018 remain the cornerstone of actions to be taken nationally. The EU member states have agreed to (1) develop national plans on military mobility and give their implementation high priority; (2) grant cross border permission for routine activities within five working days; (3) create a strong and interconnected network of National Points of Contact; and (4) to practice military mobility more regularly in suitable existing national and multinational exercises. The commitment was made to achieve this by the end of 2019. While good progress is being made, the Netherlands

believes that there are numerous challenges remaining in truly implementing these four deliverables. The focus for the PESCO Project Military Mobility should therefore be on delivering on these commitments, most prominently to achieve a five (working) day approval time for cross border movements, to begin with, but not limited to, routine activities. By truly achieving what member states have collectively agreed upon, this will result in a major step forward for military mobility across the EU and directly benefiting NATO allies as well.

To help guide this work, and to formalize procedures within the foreseeable growth of the PESCO Project on Military Mobility, a working arrangement shall be introduced by the Netherlands wherein topical and procedural agreements can be noted down. In addition, the Netherlands believes that member states as well as the EU Action Plan on Military Mobility can benefit from additional political guidance. Therefore, the Netherlands will, where appropriate, seek additional commitments at the political level. Furthermore, the Netherlands will continue to look for possibilities in realising third country participation, as improving military mobility is an important effort not just for EU member states, but also our strategic partners.

5.3 EU-NATO Cooperation

The EU and NATO both have a unique role to play in the area of military mobility. Whereas NATO provides the hard power framework within which military forces operate, including all related aspects, the EU can enable operational military needs by creating the right conditions for military personnel to do their job effectively, most prominently in the fields of legislation and infrastructure. Recognising the different roles both organisations have, they nevertheless share a common goal of fostering effective European security. Military mobility in particular is regarded a flagship topic of cooperation, and both institutions unmistakably have made tangible steps herein. As an example, the 'Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU' take NATO's military needs into account. A structured dialogue between the staffs of both institutions creates a forum for discussion. These steps possess the potential to work towards an alignment of terms and efforts between both organisations.

Furthermore, the Netherlands believes additional improvements are desirable. When it comes to European defence and security as a whole, and military mobility in particular, both organisations have similar goals but tend to apply different terms of reference, or use different procedures including similar yet slightly different forms. This causes confusion and has already hampered progress, for example in harmonising procedures related to customs. Closer, mutually beneficial cooperation must be achieved in order to strengthen the security architecture in Europe and prevent a duplication of efforts. As a member state to both organisations, the Netherlands will work towards bridging the gap between both organisations and strive to prevent duplicating efforts and diverging policies.

Appendix A – Strategic level goals, objectives & tasks for the Netherlands

STRATEGIC LEVEL		
GOALS	OBJECTIVES	TASKS
Credibility & Deterrence	Improving military mobility in terms of efficiency & effectiveness	Implement National Plan Military Mobility
Increased strategic value as reliable security partner		Equipping multiple multimodal corridors
Uphold NATO commitments		Enable digital innovation Enable efficient & redundant C2 structure Create Logistical Ecosystem
Actively support the Enablement of SACEUR's AOR	Successful & timely deployment of VJTF, NRF & Follow-on Forces	Implementing host-, transit- and contributing nation targets
Enable PESCO Project Military Mobility and support related initiatives actively	Contribute to improving military mobility in Europe	Initiate, coordinate and connect the different military mobility efforts with an emphasis on national implementation at the strategic level
	Better invest, plan, develop and operate defence capabilities together	Contribute to improving the physical aspects on the military supply routes
		Contribute to adjusting relevant laws, regulations & procedures

MINISTERIE VAN DEFENSIE

Onderwerp:

Besluit houdende tijdelijke aanwijzing van een *Sea Port of Disembarkation (SPOD)* op en in de onmiddellijke nabijheid van het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., gemeente Vlissingen, zoals aangewezen en gemarkeerd op de foto in de bijlage, als te bewaken en te beveiligen object.

Nummer: CLAS/276

DE MINISTER VAN DEFENSIE

Gelet op artikel 2 van de Rijkswet geweldgebruik bewakers militaire objecten en artikel 2 van het Rijksbesluit houdende aanwijzing van te bewaken en te beveiligen objecten;

BESLUIT:

Artikel 1

Als te bewaken en te beveiligen object wordt aangewezen: de SPOD op en in de onmiddellijke nabijheid van het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., gemeente Vlissingen, waarbij is inbegrepen het aan dat terrein grenzende treinspoor en water, zoals aangewezen en gemarkeerd op de foto in de bijlage.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking met ingang van 01 februari 2020 en vervalt met ingang van 18 april 2020.

Artikel 3

Dit besluit wordt aangehaald als: "Besluit houdende tijdelijke aanwijzing van een *Seaport of Disembarkation (SPOD)* op en in de onmiddellijke nabijheid van het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., gemeente Vlissingen, waarbij is inbegrepen het aan dat terrein grenzende treinspoor en water, zoals aangewezen en gemarkeerd op de foto in de bijlage, als te bewaken en te beveiligen object".

Artikel 4

Dit besluit zal in de Staatscourant worden geplaatst. Eveneens zal het tijdelijk militaire object ter plaatse worden aangeduid door middel van waarschuwborden en afzettingen teneinde kenbaar te maken dat dit object zo nodig met gebruikmaking van geweld wordt bewaakt.

Utrecht,

De Minister van Defensie
Voor deze,
De Commandant Landstrijdkrachten



M.H. Wijnen
Luitenant-generaal

Toelichting

Ingevolge de Rijkswet geweldgebruik bewakers militaire objecten zijn militairen en burgerbewakers in de rechtmatige uitoefening van de militaire bewakings- en beveiligingstaak bevoegd tot gebruik van geweld wanneer het daarmee beoogde doel dit, mede gelet op de aan het gebruik van geweld verbonden gevaren, rechtvaardigt en dat doel niet op een andere wijze kan worden bereikt. Deze geweldbevoegdheid geldt slechts bij de bewaking en beveiliging van door de Minister van Defensie aangewezen objecten.

In artikel 2, eerste lid, van het Rijksbesluit houdende aanwijzing van te bewaken en te beveiligen objecten is aan de Commandant Landstrijdkrachten mandaat verleend om, voor zover het hem aangaat, namens de Minister objecten aan te wijzen en deze voor een termijn van ten hoogste 12 weken te bewaken en te beveiligen.

In het onderhavige besluit wordt door de Commandant Landstrijdkrachten de SPOD op en in de onmiddellijke nabijheid van het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., gemeente Vlissingen, waarbij is inbegrepen het aan dat terrein grenzende treinspoor en water, zoals aangewezen en gemarkeerd op de foto in bijlage, aangewezen als te bewaken en te beveiligen object. Deze aanwijzing treedt in werking met ingang van 01 februari 2020 en vervalt met ingang van 18 april 2020. De bijlage is op te vragen bij majoor mr. P.M. Ton Janssen, telefoonnummer: 030-2181019.

Bijlage:

Foto van het tijdelijk militair object behorend bij besluit CLAS 276



Van: Bas van Velthoven

Verzonden: maandag 22 februari 2021 11:20

Aan: Erik van der Ham (erik.vander.ham@verbrugge.nl) <erik.vander.ham@verbrugge.nl>

Onderwerp: FW: Overnachten tijdens operaties van militairen op TMO in de haven

Erik,

Zie bijgaande ter bevestiging.

Met vriendelijke groet,

Bas van Velthoven



Bas van Velthoven

Adviseur

T 013- 800 03 00

M 06 508 330 17

Dr. Anton Philipsweg 23-25
5026 RK Tilburg

www.bmdzuid.nl



De fullservice QHSE partner



Een goed jaar bouw je samen door kennisdeling en interactie!

25 februari – Netwerkbijeenkomst Energietransitie 2021: Wat betekent dit voor uw bedrijf? [Meer informatie en](#)

Wilt u op de hoogte blijven van onze (online) bijeenkomsten en trainingen? [Zie de complete agenda](#)

Van:

Verzonden: maandag 22 februari 2021 11:14

Aan: Bas van Velthoven <Bas.van.Velthoven@bmdzuid.nl>

Onderwerp: Overnachten tijdens operaties van militairen op TMO in de haven

Erik,

Wij hebben het de afgelopen weken veelvuldig gehad over het concept wat jullie mogelijk willen gaan aanbieden aan de US Army in het kader van de HNS (Host Nation Support) operaties van Militair materieel.

Een van de "lessons learned" over de operaties welke er in Nederland de afgelopen twee jaar hebben plaatsgevonden heeft betrekking op het door jullie ontwikkelde concept.

Hieronder een korte beschrijving van deze lessons learned welke de importantie laat zien van het accommoderen van de US Army militairen op het operatie terrein.
(Lees in deze tekst voor US Army militairen, militairen van NATO bondgenoten en bevriende naties)

Accommoderen van militairen gebeurt normaliter op een z.g. LSA een Life Support Area wat een belangrijke positie inneemt bij een militaire operatie en waarbij het "on site" zijn van een LSA van het allergrootste belang is voor veiligheid, efficiency, en snelheid van handelen tijdens de operatie.

Gedurende deze operaties waren de US Army militairen niet op het operatie terrein "geaccommodeerd" (tijdelijk geaccommodeerd in de omgeving Woensdrecht) en heeft dat diverse keren geleidt tot situaties waarbij de operatie stilgezet diende te worden omdat de US Army functioneel specialisten niet aanwezig waren, er veelvuldig tussen de verblijfslocatie en de operatie locatie gependeld diende te worden, en er kostbare tijd verloren is gegaan.

Functioneel specialisten zijn er op diverse gebieden, maar bijna alle aanwezige US Army militairen zijn bij dit soort HNS operaties specialist, denk hierbij aan technische specialisten voor de pantser voertuigen, belading specialisten die specifieke kennis hebben over het beladen van Militaire voertuigen (Tanks, rups en wiel voertuigen etc.) maar ook veiligheid deskundigen die de operatie vanuit US Army veiligheid moeten begeleiden.

Belangrijk pluspunt van dit concept, is naast het vereenvoudigen van allerlei praktische zaken, is tevens het feit dat de militairen op/in de directe nabijheid, van het operationeel terrein 24/7 kunnen verblijven voor de duur van de operatie.

Alle US Army specialisten zullen derhalve ook 24/7 beschikbaar zijn zodat de veiligheid en de operatie geen vertraging op kan lopen daar deze te allen tijde op het operatie terrein aanwezig zullen zijn.

Daar alle HNS operaties voortvloeien uit het NATO bondgenootschap en deze het concept "Train as you fight" hanteert zien we in het concept een uitgelezen mogelijkheid om het logistieke proces te oefenen als of het een crisissituatie betreft (*'train as you fight'*), daarom is het inherent noodzakelijk dat de functionele specialisten van de US Army te allen tijde on-site aanwezig zijn, en kunnen zowel de NATO als HNS aan de doelstellingen van het verbond voldoen.

Dit zal namelijk gedurende een real life crisis situatie ook het geval zijn.

Hiermee is duidelijk dat er een functionele gebondenheid bestaat maar dat het accommoderen (voor beperkte duur van de HNS operatie) op het terrein, tevens een grote vermindering van mogelijke operationele veiligheidsincidenten met zich meebrengt. Mocht het om welke redenen dan ook niet mogelijk zijn om de US Army militairen op de operatie locatie tijdelijk te accommoderen zal een belangrijke mogelijkheid om het "train as you fight" principe niet kunnen worden uitgevoerd, en zal dit binnen NATO verband operaties leiden tot een verminderde efficiëntie.

Ik vertrouw erop dat jullie de ingeslagen weg zullen voortzetten en dat het concept uiteindelijk zal worden tot een goed product wat jullie kunnen aanbieden.

(Single National Point Of Contact Host Nation Support)

.....
Sectie Nationale Operaties

Afdeling J3

Directie Operaties

Defensiestaf

Ministerie van Defensie

Plein-Kalvermarktcomplex | Kalvermarkt 32 | 2511 CB | Den Haag | Gebouw A/B kamer 001.1
Postbus 20701 | 2500 ES | Den Haag

.....
Mobielnummer:

MIDTN:

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



DEPARTMENT OF THE ARMY
MILITARY SURFACE DEPLOYMENT AND DISTRIBUTION COMMAND
838TH TRANSPORTATION BATTALION, BENELUX DETACHMENT
UNIT 21605, ROTTERDAM NEDERLAND
APO AE 09703

SDES-BNL

18 september 2020

MEMORANDUM FOR RECORD

ONDERWERP: Overleg over het gebruik van de Haven van Vlissingen als LSA van het Amerikaanse leger

1. Het doel van dit memorandum is het bespreken van het gebruik van de Haven van Vlissingen als Life Support Area (LSA) tijdens toekomstige havenoperaties. Een LSA voorziet in de accommodatie, voeding en ondersteuning van Amerikaans militair personeel op de gebruikte zeehaven.
2. De Verenigde Staten en Nederland zijn NAVO-partners. In tijd van oorlog werken onze twee naties samen en verlenen wederzijds steun. In tijd van vrede trainen wij samen op calamiteiten. Als onderdeel van onze training importeren wij grote hoeveelheden militaire goederen via zeehavens in heel Europa. Tijdens deze missies levert het Amerikaanse leger expertise op het gebied van havenoperaties terwijl het gastland zorgt voor de beveiliging van de Tijdelijke Militaire Zone waar we operaties uitvoeren. Dit maakt deel uit van onze functionele verbondenheid.
3. Een belangrijk aspect van de trainingsfilosofie van het Amerikaanse leger is "Train as you fight". In lijn met deze filosofie is de verplichting om op een haven grote aantallen soldaten te stationeren om 24 uur per dag, uiterst snel laat-en losoperaties tussen schepen en andere voertuigen uit te kunnen voeren.
4. Om deze redenen oefent het Amerikaanse leger periodiek met LSA-operaties in actieve havens. In het kader van gezondheid en veiligheid en de mogelijkheid van onmiddellijke response bij incidenten, is het uiterst belangrijk dat onze functionele (technische, operationele, etc) specialisten 24 uur per dag ter plaatse zijn.
5. LSA-operaties in een actieve haven ondersteunen onze NAVO-partnerschap en functionele verbondenheid.
6. De contactpersoon voor dit overleg is

Digitaal ondertekend door

Datum: 2020.09.18
16:00:22 +02'00'

Directeur, Benelux Detachment
838th Transportation BN (SDDC)

10242 - Kloosterboer Vlissingen VOF**Inrichting algemeen**

<i>Bevoegd gezag</i>	VLISINGEN
<i>Type bevoegd gezag</i>	Gemeente
<i>Status</i>	Geaccordeerd door BG
<i>Laatste autorisatiedatum</i>	21-8-2017
<i>Is gepubliceerd</i>	J
<i>Naam inrichting</i>	Kloosterboer Vlissingen VOF
<i>Vroegere naam inrichting</i>	
<i>Straat</i>	Engelandweg
<i>Huisnummer</i>	22
<i>Huisnummer toevoeging</i>	
<i>Postcode</i>	4389PC
<i>Plaats</i>	Ritthem
<i>Gemeente</i>	Vlissingen
<i>BAG-id</i>	0718010000007483
<i>Locatieomschrijving</i>	Engelandweg 22
<i>Bronhouder</i>	
<i>Hoofdactiviteit inrichting</i>	Opslag in koelhuizen e.d.
<i>SBI-code hoofdactiviteit</i>	63122
<i>Bedrijfs identificatie nummer (BIN)</i>	
<i>Kadastrale aanduiding</i>	Vlissingen sectie M, M 669 M 772
<i>GBKN-nummer</i>	
<i>Bestemmingsplan</i>	
<i>Wettelijk kader</i>	Registratie besluit
<i>Coördinaten</i>	36681.05, 36681.05
<i>Datum eerste invoer</i>	
<i>Datum laatste wijziging</i>	21-8-2017

Vergunninggegevens

<i>Naam inrichtinghouder</i>	Kloosterboer Vlissingen VOF
<i>Gemeente inrichtinghouder</i>	
<i>Werkingsfeer activiteitenbesluit</i>	N
<i>Nummer milieuvergunning</i>	1607
<i>Datum milieuvergunning</i>	12-10-1998
<i>Wm-veranderingsvergunning</i>	J
<i>Wm-verand. nummer</i>	2051
<i>Wm-verand. datum</i>	12-4-2001
<i>Melding art. 8.19 Wm geaccepteerd</i>	J
<i>Melding art. 8.40 Wm van toepassing</i>	N
<i>Milieuvergunning actueel</i>	J
<i>BEVI inrichting</i>	J
<i>Overige informatie</i>	
<i>QRA verplicht</i>	
<i>QRA gemaakt</i>	N

10242 - Kloosterboer Vlissingen VOF

QRA

Reden QRA

Datum QRA

Gebruikte rekenmethodiek

Gebruikte rekenprogramma

Beschrijving maatgevend scenario

Relevante installaties

Plaatsgebonden risico

Herkomst risicocontour

Plaatsgebonden risico 10-5 [m]

Plaatsgebonden risico 10-6 [m]

Plaatsgebonden risico 10-7 [m]

Plaatsgebonden risico 10-8 [m]

Invoerwijze groepsrisico

Groepsrisico

Toegestane bevolkingsdichtheid

R10-5 invloedsgebied [pers/ha]

Toegestane bevolkingsdichtheid

R10-6 invloedsgebied [pers/ha]

Gemiddelde bevolkingsdichtheid

binnen gebied R10-5 en

invloedsgebied [pers/ha]

Gemiddelde bevolkingsdichtheid

binnen gebied R10-6 en

invloedsgebied [pers/ha]

Groepsrisico verantwoord

Getroffen maatregelen

Overschrijding oriënterende waarde

Afstand tot grens invloedsgebied

verantwoording groepsrisico [m]

Weerklasse GR berekening

Bron groepsrisico

Datum bepaling groepsrisico

10242 - Kloosterboer Vlissingen VOF

Overige gegevens

Wvo-vergunning
Wvo-bevoegd gezag
Wvo-vergunningnummer
Datum Wvo-vergunning
Kew-vergunning
Kew-vergunningnummer
Datum Kew-vergunning
Gebruiksvergunning
Gebruiksvergunningnummer
Datum gebruiksvergunning
Rampbestrijdingsplan verplicht
Rampbestrijdingsplan aanwezig
Referentie rampbestrijdingsplan
Datum rampbestrijdingsplan
Bedrijfsnoodplan verplicht
Bedrijfsnoodplan aanwezig
Referentie bedrijfsnoodplan
Datum bedrijfsnoodplan
Aanvalplan aanwezig
Datum aanvalsplan
Bedrijfsbrandweer verplicht
Bedrijfsbrandw. verplicht o.b.v. Wm
Bedrijfsbrandweer aanwezig
Veiligheidszorgsysteem verplicht
Veiligheidszorgsysteem aanwezig
Type veiligheidszorgsysteem
Domino-effect naar naburige inricht.

10242 - Kloosterboer Vlissingen VOF**Kaartje**[Klik hier voor een grotere kaart](#)**Type Ammoniak (Categorie D)****Specifieke informatie installatie**

Volgnummer	1
Type installatie	MACHINEKAMER
Naam van de installatie	Ammoniakoelinstallatie
Opstellingsuitvoering volgens REVI	TYPE1
Hoeveelheid NH3 in ammoniakinstallatie [kg]	3000
Maximale werktemperatuur installatie	2

Risicoafstanden

Bepaling plaatsgebonden risico (PR)	GENERIEK
LRI-Gevarenkaart tabelnummer	Revi tabel 6
Risicoafstand (PR 10-6) [m]	0

Effectafstanden

Bepaling plaatsgebonden risico (PR)	GENERIEK
LRI-versie effectafstanden	6.1
LRI-Gevarenkaart nummer	8
LRI-Gevarenkaart tabelnummer	2b
Maatgevend scenario dodelijk	Toxisch
Maatgevend scenario gewond	Toxisch

Groepsrisico

Groepsrisico overschrijding	N
-----------------------------	---

10198 - Van Citters Beheer**Inrichting algemeen**

<i>Bevoegd gezag</i>	ZEELAND
<i>Type bevoegd gezag</i>	Provincie
<i>Status</i>	Geaccordeerd door BG
<i>Laatste autorisatiedatum</i>	27-9-2019
<i>Is gepubliceerd</i>	J
<i>Naam inrichting</i>	Van Citters Beheer
<i>Vroegere naam inrichting</i>	Thermphos International B.V.
<i>Straat</i>	Europaweg Zuid
<i>Huisnummer</i>	4
<i>Huisnummer toevoeging</i>	
<i>Postcode</i>	4389PD
<i>Plaats</i>	Ritthem
<i>Gemeente</i>	Vlissingen
<i>BAG-id</i>	0718010000007876
<i>Locatieomschrijving</i>	
<i>Bronhouder</i>	107D
<i>Hoofdactiviteit inrichting</i>	
<i>SBI-code hoofdactiviteit</i>	
<i>Bedrijfs identificatie nummer (BIN)</i>	
<i>Kadastrale aanduiding</i>	gemeente Vlissingen, sectie M526, M559, M576 en M609.
<i>GBKN-nummer</i>	
<i>Bestemmingsplan</i>	
<i>Wettelijk kader</i>	Registratie besluit
<i>Coördinaten</i>	36900.46, 36900.46
<i>Datum eerste invoer</i>	
<i>Datum laatste wijziging</i>	27-9-2019

Vergunninggegevens

<i>Naam inrichtinghouder</i>	Thermphos International BV
<i>Gemeente inrichtinghouder</i>	
<i>Werkingsfeer activiteitenbesluit</i>	N
<i>Nummer milieuvergunning</i>	992073
<i>Datum milieuvergunning</i>	24-2-1999
<i>Wm-veranderingsvergunning</i>	J
<i>Wm-verand. nummer</i>	503004
<i>Wm-verand. datum</i>	24-3-2005
<i>Melding art. 8.19 Wm geaccepteerd</i>	
<i>Melding art. 8.40 Wm van toepassing</i>	
<i>Milieuvergunning actueel</i>	
<i>BEVI inrichting</i>	J
<i>Overige informatie</i>	
<i>QRA verplicht</i>	J
<i>QRA gemaakt</i>	J

10198 - Van Citters Beheer**QRA**

Reden QRA	BRZO VR
Datum QRA	20-2-2019
Gebruikte rekenmethodiek	Hari 3.3
Gebruikte rekenprogramma	Safeti 6,54
Beschrijving maatgevend scenario	toxisch
Relevante installaties	Containers fosfor

Plaatsgebonden risico

Herkomst risicocontour	INGEVOERD
Plaatsgebonden risico 10-5 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-6 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-7 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-8 [m]	
Invoerwijze groepsrisico	

Groepsrisico

Toegestane bevolkingsdichtheid	
R10-5 invloedsgebied [pers/ha]	
Toegestane bevolkingsdichtheid	
R10-6 invloedsgebied [pers/ha]	
Gemiddelde bevolkingsdichtheid	
binnen gebied R10-5 en	
invloedsgebied [pers/ha]	
Gemiddelde bevolkingsdichtheid	
binnen gebied R10-6 en	
invloedsgebied [pers/ha]	
Groepsrisico verantwoord	
Getroffen maatregelen	
Overschrijding oriënterende waarde	N
Afstand tot grens invloedsgebied	6940
verantwoording groepsrisico [m]	
Weerklasse GR berekening	F1,5
Bron groepsrisico	
Datum bepaling groepsrisico	

10198 - Van Citters Beheer

Overige gegevens

Wvo-vergunning
Wvo-bevoegd gezag
Wvo-vergunningnummer
Datum Wvo-vergunning
Kew-vergunning
Kew-vergunningnummer
Datum Kew-vergunning
Gebruiksvergunning
Gebruiksvergunningnummer
Datum gebruiksvergunning
Rampbestrijdingsplan verplicht
Rampbestrijdingsplan aanwezig
Referentie rampbestrijdingsplan
Datum rampbestrijdingsplan
Bedrijfsnoodplan verplicht
Bedrijfsnoodplan aanwezig
Referentie bedrijfsnoodplan
Datum bedrijfsnoodplan
Aanvalplan aanwezig
Datum aanvalsplan
Bedrijfsbrandweer verplicht
Bedrijfsbrandw. verplicht o.b.v. Wm
Bedrijfsbrandweer aanwezig
Veiligheidszorgsysteem verplicht
Veiligheidszorgsysteem aanwezig
Type veiligheidszorgsysteem
Domino-effect naar naburige inricht.

10198 - Van Citters Beheer

Kaartje

[Klik hier voor een grotere kaart](#)

Type BRZO (Categorie A)

Specifieke informatie bij het type

Type BRZO Inrichting	VR
Veiligheidsrapport of PBZO document aanwezig	J
Datum veiligheidsrapport of PBZO document	28-8-2001
Inrichting aangewezen als domino-Inrichting	N
Ontvanger van domino-effecten van andere inrichting(en)	N
Domino-effecten op andere risicovolle inrichting(en)	N

Type Overig

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Brandbare vaste stoffen
Volgnummer	1
Naam van de installatie	Fosforoven
Soort installatie	hoofdproces
Hoeveelheid opgeslagen stoffen	500000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie (Categorie brandbare vaste stoffen)

Volgnummer	1
Oppervlak opslagplaats [m2]	20.00

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Brandbare vaste stoffen
Volgnummer	2
Naam van de installatie	Opslag fosfor(slik)
Soort installatie	opslag
Hoeveelheid opgeslagen stoffen	1200000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie (Categorie brandbare vaste stoffen)

Volgnummer	2
Oppervlak opslagplaats [m2]	400.00

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.**Inrichting algemeen**

<i>Bevoegd gezag</i>	ZEELAND
<i>Type bevoegd gezag</i>	Provincie
<i>Status</i>	Geaccordeerd door BG
<i>Laatste autorisatiedatum</i>	20-2-2019
<i>Is gepubliceerd</i>	J
<i>Naam inrichting</i>	Vopak Terminal Vlissingen B.V.
<i>Vroegere naam inrichting</i>	Chemgas
<i>Straat</i>	Frankrijkweg
<i>Huisnummer</i>	4
<i>Huisnummer toevoeging</i>	
<i>Postcode</i>	4455TR
<i>Plaats</i>	Nieuwdorp
<i>Gemeente</i>	Borsele
<i>BAG-id</i>	0654010000001590
<i>Locatieomschrijving</i>	
<i>Bronhouder</i>	110
<i>Hoofdactiviteit inrichting</i>	
<i>SBI-code hoofdactiviteit</i>	
<i>Bedrijfs identificatie nummer (BIN)</i>	
<i>Kadastrale aanduiding</i>	gemeente Borsele, sectie A, nrs. 577 en 580 en gemeente Vlissingen, sectie A, nr. 624.
<i>GBKN-nummer</i>	
<i>Bestemmingsplan</i>	
<i>Wettelijk kader</i>	Registratie besluit
<i>Coördinaten</i>	38963.41, 38963.41
<i>Datum eerste invoer</i>	
<i>Datum laatste wijziging</i>	20-2-2019

Vergunninggegevens

<i>Naam inrichtinghouder</i>	Vopak Terminal Vlissingen BV
<i>Gemeente inrichtinghouder</i>	
<i>Werkingsfeer activiteitenbesluit</i>	N
<i>Nummer milieuvergunning</i>	10034950/Wm07.020
<i>Datum milieuvergunning</i>	11-11-2010
<i>Wm-veranderingsvergunning</i>	J
<i>Wm-verand. nummer</i>	W-AOV170155/00160701
<i>Wm-verand. datum</i>	14-5-2018
<i>Melding art. 8.19 Wm geaccepteerd</i>	
<i>Melding art. 8.40 Wm van toepassing</i>	
<i>Milieuvergunning actueel</i>	J
<i>BEVI inrichting</i>	J
<i>Overige informatie</i>	
<i>QRA verplicht</i>	J
<i>QRA gemaakt</i>	J

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.**QRA**

Reden QRA	BRZO
Datum QRA	14-11-2016
Gebruikte rekenmethodiek	Hari 3.3
Gebruikte rekenprogramma	Safeti.nl 6.54
Beschrijving maatgevend scenario	Bleve
Relevante installaties	

Plaatsgebonden risico

Herkomst risicocontour	INGEVOERD
Plaatsgebonden risico 10-5 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-6 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-7 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-8 [m]	
Invoerwijze groepsrisico	G

Groepsrisico

Toegestane bevolkingsdichtheid	
R10-5 invloedsgebied [pers/ha]	
Toegestane bevolkingsdichtheid	
R10-6 invloedsgebied [pers/ha]	
Gemiddelde bevolkingsdichtheid	
binnen gebied R10-5 en	
invloedsgebied [pers/ha]	
Gemiddelde bevolkingsdichtheid	
binnen gebied R10-6 en	
invloedsgebied [pers/ha]	
Groepsrisico verantwoord	J
Getroffen maatregelen	
Overschrijding oriënterende waarde	N
Afstand tot grens invloedsgebied	2381
verantwoording groepsrisico [m]	
Weerklasse GR berekening	F1,5
Bron groepsrisico	Veiligheidsrapport
Datum bepaling groepsrisico	14-11-2016

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.

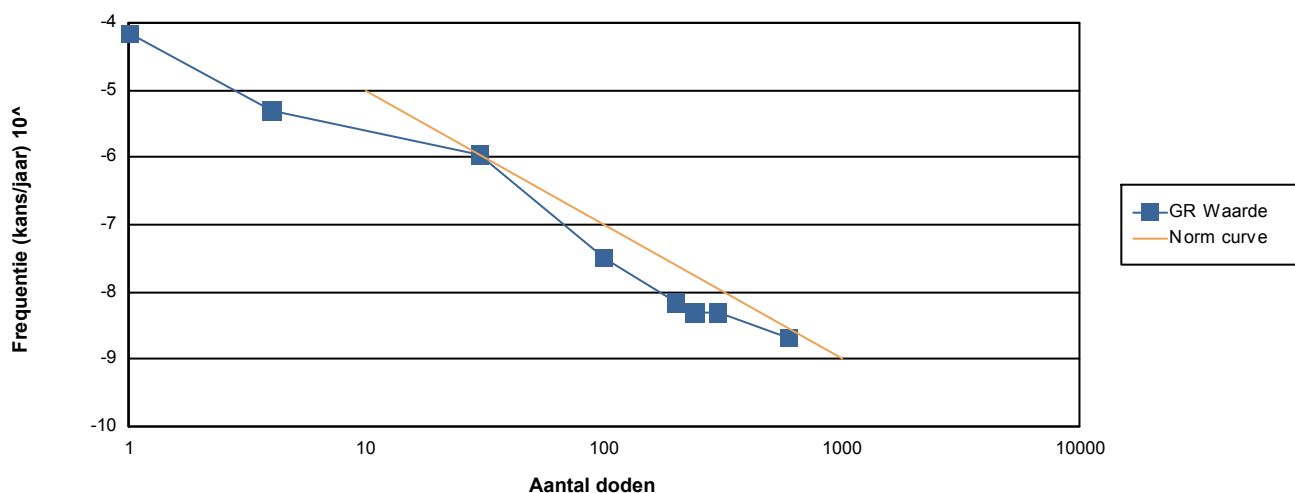
Overige gegevens

Wvo-vergunning
Wvo-bevoegd gezag
Wvo-vergunningnummer
Datum Wvo-vergunning
Kew-vergunning
Kew-vergunningnummer
Datum Kew-vergunning
Gebruiksvergunning
Gebruiksvergunningnummer
Datum gebruiksvergunning
Rampbestrijdingsplan verplicht
Rampbestrijdingsplan aanwezig
Referentie rampbestrijdingsplan
Datum rampbestrijdingsplan
Bedrijfsnoodplan verplicht
Bedrijfsnoodplan aanwezig
Referentie bedrijfsnoodplan
Datum bedrijfsnoodplan
Aanvalplan aanwezig
Datum aanvalsplan
Bedrijfsbrandweer verplicht
Bedrijfsbrandw. verplicht o.b.v. Wm
Bedrijfsbrandweer aanwezig
Veiligheidszorgsysteem verplicht
Veiligheidszorgsysteem aanwezig
Type veiligheidszorgsysteem
Domino-effect naar naburige inricht.

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.

GR-Curve

Groepsrisico Kans op N of meer doden per jaar

[Uitleg groepsrisico-curve](#)

Kaartje

[Klik hier voor een grotere kaart](#)

Type BRZO (Categorie A)

Specifieke informatie bij het type

Type BRZO Inrichting	VR
Veiligheidsrapport of PBZO document aanwezig	J
Datum veiligheidsrapport of PBZO document	1-7-2015
Inrichting aangewezen als domino-Inrichting	N
Ontvanger van domino-effecten van andere inrichting(en)	N
Domino-effecten op andere risicovolle inrichting(en)	N

Type Overig Propaan

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.**Specifieke informatie installatie**

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	1
Naam van de installatie	Gasbol 1
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	2
Naam van de installatie	Gasbol 2
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	3
Naam van de installatie	Gasbol 3
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	4
Naam van de installatie	Gasbol 4
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	5
Naam van de installatie	Gasbol 5
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.**Specifieke informatie installatie**

<i>Categorie installatie</i>	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
<i>Volgnummer</i>	6
<i>Naam van de installatie</i>	Gasbol 6
<i>Soort installatie</i>	bovengrondse tank
<i>Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]</i>	3100000

Effectafstanden

<i>Bepaling effectafstanden</i>	SPECIFIEK
---------------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

<i>Categorie installatie</i>	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
<i>Volgnummer</i>	7
<i>Naam van de installatie</i>	Cryogeen Gas 1
<i>Soort installatie</i>	bovengrondse tank
<i>Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]</i>	55000000

Effectafstanden

<i>Bepaling effectafstanden</i>	SPECIFIEK
---------------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

<i>Categorie installatie</i>	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
<i>Volgnummer</i>	8
<i>Naam van de installatie</i>	Cryogeen Gas 2
<i>Soort installatie</i>	bovengrondse tank
<i>Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]</i>	55000000

Effectafstanden

<i>Bepaling effectafstanden</i>	SPECIFIEK
---------------------------------	-----------