

Middelburg, 31 augustus 2010
Nummer: 10027707
Afdeling: Milieuhygiëne

BESCHIKKING VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN ZEELAND

1. AANVRAAG

1.1 Verzoek

Op 3 juni 2009 is een verzoek binnengekomen van Verbrugge Zeeland Terminals B.V. te Vlissingen om een vergunning als bedoeld in artikel 8.4 van de Wet milieubeheer (Wm): veranderen en het in werking hebben na die verandering van de inrichting. De aanvraag betreft het in een periode van zeven jaar gefaseerd veranderen van de activiteiten van Verbrugge Zeeland Terminals (hierna te noemen VZT) naar Verbrugge Container Terminals (hierna te noemen VCT). De activiteiten van VZT (op- en overslag van stukgoederen, containers en auto's) zullen in die periode geleidelijk plaats maken voor een containerterminal; VCT. De activiteiten van VZT zullen gefaseerd worden verplaatst naar andere inrichtingen van Verbrugge Terminals. Op 20 november 2009 is een aanvulling ontvangen in verband met wijziging van de afvalwaterstroom. Op 15 december 2009 zijn aanvullende gegevens ontvangen met betrekking tot externe/interne veiligheid.

1.2 Aangevraagde activiteiten

De aanvraag heeft betrekking op de volgende activiteiten:

op- en overslag van stukgoederen: waaronder bosproducten (hout, papier, wood- en papierpulp), staal, non-ferro metalen, wol, tabak, auto's (RoRo) in loods en tenten (tijdelijk) en op het buitenterrein (bijlage 5.13a pag. 2);
op- en overslag van containers met gevaarlijke- en niet gevaarlijke stoffen (zie tabel bijlage 13.6);
boord-boordoverslag van bulkgoederen;
op- en overslag van staalplaten en -profielen in loods en op het buitenterrein;
op- en overslag van (onderdelen van) windmolens, het assembleren van onderdelen van windmolens;
het snijbranden van staalplaten, het op maat maken van platen d.m.v. zagen, herstelwerkzaamheden aan flanges (verwarmen, uitkloppen);
werkplaats voor onderhoud en reparatie (o.a. laswerkzaamheden, onderhoud diverse motoren en houtbewerking);
aftankplaats met brandstoftanks;
een cleanplaats.

Voor de activiteiten wordt tevens verwezen naar bijlage 2.2.2 van de aanvraag met daarin de aangevraagde activiteiten als aangegeven in de lijst van IVB categorieën.

Voor de container op- en overslag hanteert men in de inrichting het 'vier over drie' principe. Dat houdt in dat voor de opslag de containers maximaal drie hoog worden gestapeld.

Verder vindt er incidenteel in- en ontschepen van militaire konvooien plaats. Tweemaandelijks vindt er ook regulier militair transport plaats. Dit transport vindt plaats conform het door Zeeland Seaports opgestelde draaiboek. Dit draaiboek is bij de provincie Zeeland en de gemeenten Vlissingen en Borsele bekend.

De aangevraagde gefaseerde overgang van VZT naar VCT houdt in dat de activiteiten zich gaan concentreren op het op- en overslaan van containers, welke zowel gevaarlijke als

niet-gevaarlijke (verpakte) stoffen bevatten. De totale capaciteit van de terminal bedraagt 2,9 miljoen TEU (Twenty feet Equivalent Unit) per jaar; wat overeenkomt met 1.812.500 containers per jaar. De aan- en afvoer van de containers vindt plaats via (zee-)schepen, vrachtauto's en treinen. De Modal Split voor VCT laat zien dat men verwacht dat 17,5% via de weg, 10% via het spoor, 32,5% via de binnenvaart en 40% via zeeschepen vervoerd zal worden (zie bijlage 11.5-1 van de aanvraag).

Tijdens de overgang zullen de bestaande VZT-loodsen en de overige gebouwen worden gesloopt. Er zullen nieuwe gebouwen gerealiseerd worden, waaronder een toegang (main gate), een hoofdkantoor (main building), een motel/cafetaria voor chauffeurs, een Repair en Maintenance Building, een Container Freight- and Repair gebouw waar containers gerepareerd en waar goederen overgeslagen kunnen worden. Bijlage 4.2 van de aanvraag geeft een totaal overzicht van alle bouwvergunningplichtige gebouwen en voorzieningen. In bijlage 5.13 van de aanvraag worden alle gebouwen en voorzieningen beschreven. De aanvragen voor de sloopen bouwvergunningen worden bij de betrokken gemeente Vlissingen dan wel Borsele ingediend.

De locatie van het in bijlage 5.13a onder 2.3 (van de aanvraag) genoemde helikopterterrein, maakt onderdeel uit van deze beschikking. Echter voor het gebruik van het heliterrein dient een aanvraag in het kader van de Luchtvaartwet bij de provincie Zeeland, als zijnde bevoegd gezag, ingediend te worden. Bij de beoordeling van deze aanvraag betrekken wij ook de Natuurbeschermingswet 1998. In de bij onderliggende beschikking gebruikte voortoets i.h.k.v. de Natuurbeschermingswet 1998 is het heliterrein niet meegenomen. Het heliterrein is daarmee ook geen onderdeel van de beoordeling van de effecten op de beschermde natuurwaarden geweest.

1.3 Kadastrale gegevens

De inrichting is gelegen aan de Engelandweg 12 te Vlissingen, kadastraal bekend als gemeente Vlissingen, sectie M, nr 457, 458, 459, 667, 698, 699, 703, 774, 849, 885, 886, 982, 1010, 1012, 1013, 1030 ged., 1326 en 1340 en gemeente Borsele, sectie A, nr. 1006, 1274, 1297, 1389 en 1930.

1.4 Vergunnings situatie

De inrichting beschikt over meerdere vergunningen welk genoemd staan in paragraaf 4.6 van de aanvraag.

2. PROCEDURE

2.1 Voorbereiding

Voor de voorbereiding van de beschikking is de procedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en afdeling 13.2 van de Wet milieubeheer gevolgd. Het eventueel gedurende deze procedure in werking treden van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht heeft geen gevolgen voor de te doorlopen procedure.

2.2 Coördinatie Wvo

Op 3 juni 2009 is tevens op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren aan Rijkswaterstaat directie Zeeland een vergunning gevraagd voor bovengenoemde inrichting.

Voor deze aanvragen vindt op grond van paragraaf 8.1.3.2 en paragraaf 14.1 van de Wet milieubeheer een gecoördineerde behandeling plaats.

In overeenstemming met artikel 7b, vierde lid van de Wvo hebben wij bij brief van 22 december 2009 aan Rijkswaterstaat, Directie Zeeland meegedeeld dat er met het oog op de samenhang voor ons geen reden bestond tot het maken van opmerkingen over de aanvraag om de lozingsvergunning.

In overeenstemming met artikel 8.31, eerste lid van de Wet milieubeheer is Rijkswaterstaat, Directie Zeeland in de gelegenheid gesteld een advies uit te brengen met het oog op de samenhang tussen de beschikkingen op de beide aanvragen.

Bij brief van 16 december 2009, kenmerk 09040512 heeft Rijkswaterstaat, Directie Zeeland ons meegedeeld dat er geen aanleiding is tot het maken van op- of aanmerkingen.

Met ingang van 22 december 2009 werd de Waterwet van kracht. Het gevolg hiervan is dat met ingang van genoemde datum het bevoegde gezag voor de lozingen van afvalwater overgaat van Rijkswaterstaat naar het bevoegde gezag in het kader van de Wet milieubeheer. Voor deze aanvraag heeft het geen directe gevolgen want lopende procedures worden volgens het oude regiem afgehandeld. En dat geldt in dit geval.

2.3 Coördinatie Woningwet

Voor het bouwen van de diverse bedrijfsgebouwen zijn/worden bouwvergunningen aangevraagd bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeenten Vlissingen en/of Borsele. Een klein gedeelte van de inrichting bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Borsele. De onderhavige vergunning treedt op grond van de afstemmingsregeling tussen de Wet milieubeheer en Woningwet niet eerder in werking dan nadat de betrokken bouwvergunningen zijn verleend.

2.4 MER

In het Besluit milieueffectrapportage is een opsomming van activiteiten opgenomen waarvoor het opstellen van een milieueffectrapport of het uitvoeren van een mer-beoordelingsplicht verplicht is.

De in de aanvraag genoemde activiteiten vallen niet onder de mer-(beoordelings)plicht. Ook is geen sprake van mer-plicht als gevolg van de Provinciale milieuverordening Zeeland.

3. OVERWEGINGEN MET BETREKKING TOT DE AANVRAAG IN RELATIE TOT HET WETTELIJK TOETSINGSKADER

3.1 Beoordeling wettelijk toetsingskader

De onderhavige aanvraag is getoetst aan het wettelijke toetsingskader.

Bij de beoordeling op milieuhygiënische aspecten zijn de volgende aspecten betrokken: de bestaande toestand van het milieu, voor zover de inrichting daarvoor gevolgen kan veroorzaken; de gevolgen voor het milieu, mede in hun onderlinge samenhang bezien, die de inrichting kan veroorzaken, mede gezien haar technische kenmerken en haar geografische ligging; de mogelijkheden tot bescherming van het milieu en de ontwikkelingen; het systeem van met elkaar samenhangende technische, administratieve en organisatorische maatregelen om de gevolgen die de inrichting voor het milieu veroorzaakt, te monitoren, te beheersen en, voor zover het nadelige gevolgen betreft, te verminderen, dat degene die de inrichting drijft, met betrekking tot de inrichting toepast, evenals het milieubeleid dat hij met betrekking tot de inrichting voert.

Bij de beoordeling op milieuhygiënische aspecten is rekening gehouden met de beleidsuitgangspunten en met de geldende richtwaarden (voor zover van toepassing).

Bij de beoordeling op milieuhygiënische aspecten zijn de geldende grenswaarden, de regels gesteld in een instructie AMvB, de in de provinciale milieuverordening opgenomen instructieregels en de aanwijzingen die met betrekking tot de beslissing op de aanvraag door de Minister zijn gegeven, in acht genomen (voor zover van toepassing).

Dit heeft geleid tot het volgende.

3.2 Algemeen

VZT is een inrichting voor het op- en overslaan van stukgoederen, containers en auto's, al dan niet in gebouwen. VZT zal omgebouwd worden naar een volwaardige container terminal; VCT. De activiteiten van VCT zijn vrijwel volledig gericht op de op- en overslag van (stuk)goed in containers.

De inrichting is gelegen op een gezonde industrieterrein in het havengebied Vlissingen-Oost, aan de Sloehaven/Quarleshaven en aan de Bijleveldhaven. De kades waar de activiteiten plaatsvinden zijn eigendom van Zeeland Seaports, maar in gebruik bij VZT respectievelijk VCT

en behoren tot de inrichting van VZT respectievelijk VCT. In de directe nabijheid zijn diverse andere bedrijven gelokaliseerd; het scheepsreparatie- en nieuwbouwwerf Koninklijke Schelde Groep (Damen Shipyards), het auto-overslagbedrijf Cobelfret, het op- en overslagbedrijf Kloosterboer, VOPAK en de aluminiumfabriek Zalco. De aangevraagde activiteiten passen in het planologische kader. Voor zover bekend zijn er geen ontwikkelingen uit de directe omgeving die invloed hebben op deze procedure.

Op de tot de aanvraag behorende plattegrondtekeningen staan twee windturbines ingetekend. Deze maken geen deel uit van deze vergunning en zullen eventueel via een afzonderlijk traject aangevraagd dienen te worden.

3.3 Best beschikbare technieken

Uit de Wet milieubeheer volgt dat het van belang is om een hoog niveau van bescherming van het milieu te bereiken. Dat wordt gerealiseerd door aan deze vergunning voorschriften te verbinden, die nodig zijn om de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk -bij voorkeur bij de bron- te beperken en ongedaan te maken.

Daarbij wordt ervan uitgegaan dat in de inrichting ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken worden toegepast. Bij de bepaling van de beste beschikbare technieken voor onderhavige inrichting, zijn de in artikel 5a.1 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (Ivb) vermelde punten speciaal in aanmerking genomen. Daarbij is rekening gehouden met de voorzienbare kosten en baten van maatregelen, en met het voorzorg- en het preventiebeginsel.

Daarnaast zijn bij ministeriële regeling de documenten aangewezen, waarmee het bevoegd gezag bij de bepaling van de beste beschikbare technieken (BBT) in het kader van de vergunningverlening rekening moet houden. De bijlage van deze 'Regeling aanwijzing BBT-documenten' bevat twee tabellen. Tabel 1 is van toepassing op installaties die vallen onder de Europese richtlijn 96/61/EG Integrated Pollution Prevention and Control (IPPC-richtlijn). Tabel 2 van de bijlage bevat een lijst van thans in Nederland toegepaste richtlijnen die kunnen worden aangemerkt als een adequate en actuele invulling van BBT.

De IPPC-richtlijn bevat maatregelen ter voorkoming en/of beperking van emissies door daartoe aangewezen activiteiten naar lucht, water en bodem, met inbegrip van maatregelen ten aanzien van afvalstoffen. In Bijlage I van de richtlijn worden drempelwaarden aangegeven voor categorieën van bedrijven om te bepalen of zij onder de richtlijn vallen. Uit een toetsing aan de bijlage blijkt dat de IPPC-richtlijn niet van toepassing is op de inrichting. Bij het bepalen van de BBT voor onderhavige inrichting zijn de volgende documenten van de Regeling geraadpleegd:

BREF Op- en overslag bulkgoederen (tabel 1)

BREF Energie efficiëntie (tabel 1).

Circulaire energie in de milieuvergunning (tabel 2)

NeR Nederlandse emissierichtlijn Lucht (tabel 2)

NRB Nederlandse richtlijn bodembescherming (tabel 2)

3.4 Milieuzorgsysteem

Evenals het landelijk beleid is ons beleid erop gericht bedrijven te stimuleren om, ten behoeve van de vertaling van de milieuregelgeving naar de actuele bedrijfssituatie en het streven naar een zo gering mogelijke milieubelasting van de bedrijfsactiviteiten, bedrijfsinterne milieuzorgsystemen te implementeren.

De vergunninghouder beschikt over een meet- en registratiesysteem en een onderhouds- en inspectiesysteem. Dit blijkt ook uit de aanvraag. Daarnaast blijkt uit de aanvraag dat er per 1-1-2012 een milieuzorgsysteem gepland is.

Gezien de aard van de werkzaamheden en de hiervoor aanwezige machines en voorzieningen zijn wij van mening dat met een onderhouds- en inspectiesysteem (met bijbehorende metingen en registraties) vooralsnog op adequate wijze invulling wordt gegeven aan het beleid. Met voorschrift 2.1.1 is vastgelegd dat de machines en voorzieningen conform het onderhouds- en

inspectie systeem worden geïnspecteerd.

Tevens is in voorschrift 2.1.3 vastgelegd dat de vergunninghouder uiterlijk een jaar na datum waarop de exploitatie van (een deel van) de nieuwe containerterminal aanvangt, een door het bevoegd gezag goedgekeurd milieuzorgsysteem heeft geïmplementeerd. (bv. ISO 14001)

3.5 Bodem

De Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB) is van toepassing op potentieel bodembesluitende bedrijfsmatige activiteiten binnen inrichtingen als bedoeld in de Wet milieubeheer. Deze NRB beschrijft het beleid met betrekking tot maatregelen en voorzieningen gebaseerd op de stand der wetenschap en techniek waarbij als uitgangspunt wordt gehanteerd dat door een doelmatige combinatie van maatregelen en vloeistofdichte voorzieningen een verwaarloosbaar risico wordt gerealiseerd. Hiervoor is in de NRB een aantal bedrijfsactiviteiten beschreven. Afhankelijk van de aanwezige bodembeschermende voorzieningen dient de betreffende bedrijfsactiviteit in een bodemrisicocategorie te worden ondergebracht.

In de bij de aanvraag gevoegde bodemrisico-inventarisatie (bijlage 7.7) zijn de maatregelen en voorzieningen ter voorkoming van bodemverontreiniging beschreven. Vergunninghouder geeft aan dat voor alle activiteiten van VCT bodemrisicocategorie A van toepassing is. Daar waar het activiteiten van VZT betreft stelt vergunninghouder dat dit activiteiten betreft die op deze locatie worden afgebouwd en dat investeringen (uitgezonderd de organisatorische maatregelen) niet rendabel zijn. In voorschrift 3.1.1 is dit vastgelegd; per 1-1-2017 geldt voor alle bodembesluitende activiteiten bodemrisicocategorie A.

3.6 Lucht

De emissies op de terminal beperken zich tot de uitstoot van fijn stof (PM10), zwaveloxiden en stikstofoxiden door de boord-boord overslag van bulkgoederen, de dieselmotoren van de vrachtauto's, personenauto's, treinlocomotieven, (mobiele) kranen, vorkheftrucks, straddle carriers, terminal trekkers en schepen.

Een onderhoud- en inspectiesysteem waarin ook het onderhoud van de verbrandingsmotoren is geborgd, maakt onderdeel uit van het te implementeren milieuzorgsysteem (voorschrift 2.1.2)

Bij de bedrijfsprocessen die binnen de inrichting plaatsvinden komen geen geurhoudende luchtstromen vrij. In geval van stroomuitval waardoor de koeling van containers met bederfelijke goederen eveneens uitvalt, is het mogelijk dat bederf van deze waren plaatsvindt.

De betreffende container(s) moeten in voorkomend geval direct worden afgevoerd naar een daarvoor geschikte inrichting. Dit is vastgelegd in hoofdstuk 5 van de bij deze vergunning behorende voorschriften (voorschrift 5.1)

Bij de boord-boord overslag van bulkproducten past vergunninghouder verschillende emissie-reducerende technieken toe, zoals het gebruik van een gesloten grijper en het toepassen van scheepsluiken als afscherming rondom de opening van het ruim. Verder beperkt men de valhoogte van het materiaal door de grijper zo diep mogelijk in het ruim te laten zakken alvorens men deze opent. Verder is in het hoofdstuk 'lucht' een voorschrift opgenomen, die de stofhinder tengevolge van laden en lossen in de open lucht beperkt. In dit voorschrift staat wanneer de vergunninghouder verplicht is de overslagactiviteiten te staken; daarbij is per stuifklasse aangegeven wat de maximaal toelaatbare windsnelheid is (conform de NeR).

Verfspuitwerkzaamheden.

Op de inrichting zijn geen vaste verfspuitcabines aanwezig. Het schilderwerk bestaat uit het incidenteel bijwerken van beschadigingen. Het verbruik aan oplosmiddelhoudende verven is ca. 50 liter per jaar.

Laswerkzaamheden.

Conform de systematiek uit het "werkboek metalelektro industrie 2005" is nagegaan of nabehandeling van de lasrookemissie noodzakelijk is. Er vindt geen lassen van RVS en gelegeerd staal plaats. De minimalisatieverplichting is daarom ook niet van toepassing. De lasprocessen die mogelijk wel plaatsvinden zijn: autogeen lassen en booglassen met beklede elektrode. Omdat het verbruik aan lasdraad en/of elektrodes (75 kg resp. 150 kg per jaar) ver onder de ondergrens voor nabehandeling (6500 kg/jaar) ligt, is nabehandeling niet noodzakelijk.

Walstroom.

Het toepassen van walstroom bij binnenvaartschepen beschouwen wij als stand der techniek. Voor de nieuw aan te leggen kades geldt dat VCT voor binnenvaartschepen de mogelijkheid moet bieden om van walstroom gebruik te maken. Wij gaan er daarbij vanuit dat VCT afspraken maakt over de toe te passen technische mogelijkheden. (voorschrift 4.1.7) Voor de bestaande kades in Vlissingen-oost vindt er onderzoek plaats i.o.v. ZSP. De resultaten van dit onderzoek betrekken wij bij onze beslissing voor wat betreft het verplichten van walstroomvoorzieningen bij de bestaande kades. Om de emissies van de zeeschepen die aan de kade liggen te reduceren is walstroom een optie. De vergunninghouder doet onderzoek naar de mogelijkheden hier toe. Om extra kosten te voorkomen zullen tijdens de aanleg van de terminal de nodige voorzieningen (ruimtes voor aanbrengen infrastructuur) gerealiseerd worden in de Quarleskade en de Bijleveldkade. Middels voorschrift 4.1.8 is dit in de vergunning vastgelegd.

Wettelijk kader met betrekking tot de luchtkwaliteit.

De grenswaarden voor de luchtkwaliteit uit Bijlage 2 van de Wm, betreffende de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (PM10), lood, koolmonoxide en benzeen in de lucht worden door ons als toetsingscriterium gehanteerd. Alleen ten aanzien van de stoffen die genoemd zijn in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer en waarvan te verwachten is dat deze stoffen door de inrichting in betekenende mate worden uitgestoten is het noodzakelijk dat een onderzoek wordt verricht naar de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit door het in werking zijn van de inrichting. De emissies van zwaveldioxide, koolmonoxide, lood en benzeen veroorzaken in Zeeland geen overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Ter hoogte van het onderzoeksgebied kan voor deze stoffen zonder verder onderzoek worden geconcludeerd dat voldaan wordt aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Voor de emissie van fijn stof (PM10), zwaveldioxiden (SO₂) en stikstofdioxide (NO₂) is nader onderzoek verricht omdat de immissie van deze stoffen op sommige locaties in Zeeland rond de grenswaarden ligt. De grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, in het belang van de bescherming van de gezondheid van de mens en van het milieu in zijn geheel, niet mag worden overschreden. In beginsel dienen ter beperking van de emissies de beste beschikbare technieken te worden toegepast. Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen wij de vergunning verlenen, als de concentratie in de buitenlucht van de in bijlage 2 van de Wm genoemde luchtverontreinigende stoffen (inclusief eventuele lokale bronnen in de omgeving van de inrichting) vermeerderd met de immissie ten gevolge van de activiteiten binnen de inrichting (inclusief voertuigbewegingen van en naar de inrichting) lager is dan de grenswaarden, zoals vermeld in Bijlage 2 van de Wm. De toets, of aan artikel 5.16 van de Wm wordt voldaan, wordt uitgevoerd nadat de emissies voor zover mogelijk zijn beperkt overeenkomstig de Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR) en BREF's met de beste beschikbare technieken.

Immissiebepaling en verspreidingsberekeningen

Bij de aanvraag om een revisievergunning heeft de vergunninghouder een rapport gevoegd van het luchtkwaliteitonderzoek ter plaatse van de inrichting gericht op de componenten fijn stof, zwaveldioxiden en stikstofdioxiden. Uit het rapport blijkt dat de aanvraag voldoet aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit in Bijlage 2 van de Wm. In het onderzoek zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit in de nabije omgeving bepaald door eerst de emissies te bepalen en vervolgens uit dat gegeven de waarde van de immissie van deze stoffen in de nabije omgeving van de inrichting af te leiden. Hiervoor is een verspreidingsberekening uitgevoerd dat met betrekking tot de uitvoering voldoet aan het nieuwe Nationale model (NNM). Voor de aangevraagde overslag van stuifgevoelige stoffen (boord-boord overslag) is uitgegaan van de volgende stuifklassen: S1, S2, S3 en S4. Op de kade vindt geen opslag van stuifgevoelige stoffen plaats.

De gevolgen van de verkeersaantrekkende werking van de inrichting is bepaald met het programma CAR.

Uit het rapport is af te leiden dat de in Bijlage 2 van de Wm genoemde grenswaarden voor stikstofdioxide, zwaveldioxiden en zwevende deeltjes (PM10) als gevolg van de bedrijfsactiviteiten, de achtergrondconcentraties en de verkeersaantrekkende werking van de inrichting niet overschreden worden. Gelet op de resultaten van de toets aan deze grenswaarden stellen wij vast dat de vergunninghouder met in achtneming van de aan deze beschikking verbonden voorschriften en beperkingen ter vermindering van de verspreiding van stoffen zoals genoemd in Bijlage 2 van de Wm voldoet aan de luchtkwaliteitseisen.

3.7 Geluid

Rond het industrieterrein Vlissingen-Oost is op 26 juli 1991 bij Koninklijk besluit een geluidzone vastgesteld. Bij de vaststelling van de geluidzone is gebleken dat er sprake was van een sanerings situatie. Teneinde deze saneringssituatie op te lossen is in oktober 1997 door het college van Gedeputeerde Staten een programma van maatregelen vastgesteld. Dit programma van maatregelen is aan het ministerie van VROM gezonden teneinde op de saneringswoningen een maximale toelaatbare grenswaarde (MTG) vast te stellen. Ingevolge artikel 72, tweede lid, van de Wet geluidhinder heeft de minister voor de gevels van de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen waarop het programma van maatregelen betrekking heeft hogere grenswaarden van de geluidsbelasting vastgesteld.

Inmiddels is gebleken dat de in 1991 vastgestelde geluidzone onvoldoende geluidruimte biedt om het industrieterrein verder te ontwikkelen. Door de provincie Zeeland is samen met Zeeland Seaports een project opgestart met als doel de geluidzone rond het industrieterrein te verruimen. Hiertoe is op 27 september 2005 door het college van gedeputeerde staten een hogere grenswaarde vastgesteld voor in totaal 285 woningen. Tevens is de geluidzone in het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied" gewijzigd. Dit bestemmingsplan is op 2 november 2006 in de gemeenteraad vastgesteld en op 29 mei 2007 door het college van gedeputeerde staten goedgekeurd. De geluidzone is door deze bestemmingsplanwijziging verruimd.

Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder in werking getreden. Eén van de onderdelen van de gewijzigde Wet geluidhinder is de invoering van redelijke sommatie. Redelijke sommatie is bedoeld om de werkelijke geluidsbelasting beter in overeenstemming te brengen met de vergunde geluidsbelasting die gehanteerd wordt voor de toets aan de geluidzone. Het komt in de praktijk niet voor dat alle bedrijven gelijktijdig volgens de vergunde situatie in bedrijf zijn. Om die reden blijkt de geluidsbelasting op de grens van de zone in werkelijkheid lager te zijn dan de optelling van alle vergunde geluidsbelastingen. Voor het bepalen van de aftrek is in het op 1 januari 2007 gewijzigde Meet en rekenvoorschrift hoofdstuk 5 Wet geluidhinder een tabel opgenomen. Indien deze tabel wordt gehanteerd voor het industrieterrein Vlissingen-Oost, komt de aftrek op basis van de redelijke sommatie uit op 1 dB(A). Door de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Middelburg, Vlissingen en Borsele en het college van gedeputeerde staten is besloten dat deze aftrek voor de bedrijven mag worden toegepast.

Door de provincie worden rondom het industrieterrein Vlissingen-Oost metingen verricht ter controle van het rekenmodel. Hiervan is op 5 november 2004 een rapportage opgesteld. Uit deze metingen blijkt dat in de 31,5 en 63 Hz octaafbanden ruimschoots hogere geluidsniveaus worden berekend als gemeten. Dit is een bekend fenomeen bij industrielawaai en komt op veel industrieterreinen voor. De in de handleiding "Meten- en Rekenen Industrielawaai" (uitgave 1999) module C methode II voorgeschreven luchtabsorptiecoëfficiënt (a_{lu}) blijkt voor grote industrieterreinen met open procesinstallaties op grotere afstand van het industrieterrein een te conservatieve inschatting van de optredende luchtdemping te geven. Uit een onderzoek van TNO-TPD voor het Rijnmondgebied blijkt de werkelijkheid voor dit soort industrieterreinen beter benaderd te worden met een aangepaste luchtabsorptiecoëfficiënt ($a_{lu, TNO}$). De Provincie Zeeland heeft aan de Inspectie Milieuhygiëne om toestemming verzocht tot toepassing van deze aangepaste luchtabsorptiecoëfficiënt op het industrieterrein Vlissingen-Oost. Bij brief van 17 juli 2001(kenmerk vlo 130701012T/LC) heeft de Inspectie Milieuhygiëne toestemming gegeven voor het gebruik van deze aangepaste luchtabsorptiecoëfficiënt voor dit industrieterrein. Bij het bepalen van de in de vergunning opgenomen geluidsniveaus is gebruik gemaakt van deze aangepaste luchtdemping.

Naast de wettelijke toetsingskaders is voor het industrieterrein Vlissingen-Oost door het college van gedeputeerde staten de beleidsregel zonebeheersysteem industrieterrein Vlissingen-Oost 2008 vastgesteld. In deze beleidsregel wordt de verdeling van de geluidruimte op het industrieterrein Vlissingen-Oost geregeld. In de onderstaande tabel is de aangevraagde geluidbelasting per vierkante meter voor de situatie voor zowel de huidige situatie als de situatie na aanleg van de containerterminal weergegeven:

Model	Oppervlakte	Dagperiode dB(A)/m ²	Avondperiode dB(A)/m ²	Nachtperiode dB(A)/m ²
Huidige situatie van Verbrugge	1220000 m ²	65,7	65,4	61,6
Situatie na aanleg van de container terminal	1301800 m ²	63,8	63,8	61,0
Beleidsregel	1329000 m ²	70,5	70,5	64,4

Voor Verbrugge is sprake van verschillende oppervlaktes omdat de oppervlakte in de toekomst na de aanleg van de containerterminal zal worden verruimd. Beide situaties zijn inpasbaar binnen de vastgestelde beleidsregel voor het industrieterrein Vlissingen-Oost.

Bij het beoordelen van de aanvraag is de door Verbrugge aangevraagde "geluidruimte" ten gevolge van de representatieve bedrijfssituatie getoetst aan de in het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied" vastgestelde zonegrens. Tevens is aangevraagde geluidruimte getoetst aan de in 2005 vastgestelde hogere grenswaarden op de gevels van in de geluidzone gelegen woningen.

Om te toetsen of geluidsuitstraling van de inrichting past binnen de geluidzone en de door de minister vastgestelde maximaal toelaatbare geluidsbelasting (MTG) op de gevels van in de zone liggende woningen, beschikken wij over een digitaal rekenmodel. In dit rekenmodel zijn alle geluidsbronnen van de op het industrieterrein gevestigde bedrijven, samen met andere voor de geluidsemmissie relevante gegevens (gebouwen, bodemgebieden e.d.), opgenomen. De gegevens uit de aanvraag zijn door ons toegevoegd aan dit model. Op deze wijze kunnen wij de geluidsuitstraling van de inrichting op elk punt in de omgeving berekenen (zonegrens, woning, vergunningpunt).

Uit de uitgevoerde toets is gebleken dat de inrichting een bijdrage op de zonegrens levert van maximaal 36 dB(A) etmaalwaarde in de huidige situatie. Op de gevels van de meest nabij gelegen woning in de zone bedraagt de geluidsbelasting ten gevolge van de inrichting maximaal 48 dB(A). De aanvraag van Verbrugge voldoet aan de geluidzone en de vastgestelde hogere grenswaarde.

Daar de woningen op relatief korte afstand van de inrichting zijn gelegen is ervoor gekozen controlepunten op de gevels van de nabij gelegen woningen op te nemen. Daarnaast zijn voor de toets aan de geluidzone controlepunten op de geluidzone opgenomen. Het uitvoeren van metingen is op de zonepunten niet mogelijk. Deze punten zijn voor de toets aan de geluidzone met het geonoise model berekend. Op de woningen zal het gezien de relatief korte afstand tot de gevels van de woningen wel mogelijk zijn controlemetingen uit te voeren.

Op grond van het bij de aanvraag gevoegde akoestisch rapport en de daarin opgenomen geluidsvermogens van de verschillende installaties hebben wij geconcludeerd dat de binnen de inrichting gebruikte machines -met betrekking tot de geluidsemmissie- overeen wordt gekomen met vergelijkbare machines in soortgelijke inrichtingen. Naar onze mening wordt recht gedaan aan het toepassen van de Best Beschikbare Technieken (BBT). In de voorschriften is opgenomen dat nadat de verschillende machines in gebruik zijn genomen er metingen moeten worden verricht om te controleren of deze machines daadwerkelijk voldoen aan de in het akoestisch onderzoek opgenomen geluidbelasting.

In de "Handreiking industrielawaai en vergunningverlening" (ministerie VROM; oktober 1998) is aangegeven dat ter beperking van hinder gestreefd dient te worden naar het voorkomen van incidentele verhogingen van het geluidsniveau (vallende voorwerpen, laden en lossen e.d.) groter dan 10 dB(A) ten opzichte van het equivalente geluidsniveau over de betreffende periode. Als piekwaarde, gemeten voor de gevels van woningen, gelden voor de dag-, avond- en nachtperiode maximale waarden van respectievelijk 70 dB(A), 65 dB(A) en 60 dB(A). Voor specifieke bedrijfsomstandigheden acht de handreiking een niveau van 75 dB(A) in de dagperiode toelaatbaar.

Uit het bij de aanvraag gevoegde akoestisch rapport blijkt dat de optredende piekniveaus gedurende de representatieve bedrijfssituatie op de controlepunten in de vergunning lager zijn dan de maximaal toelaatbare waarden over de betreffende periode. Om het bedrijf niet onnodig in haar bedrijfsvoering te beperken en alle omwonenden voldoende bescherming te bieden tegen het optreden van piekgeluiden afkomstig van de inrichting hebben wij de geluidsniveaus zoals die in de handreiking zijn aangegeven als streefwaarde opgenomen.

Conform de circulaire van de minister van VROM van 29 februari 1996, is het verkeer van- en naar de inrichting niet meegenomen.

In het model zoals dat door DHV is opgesteld voor de toekomstige situatie zijn een aantal verschillen geconstateerd na de omzetting hiervan in het provinciale zonemodel. Hieronder zijn deze verschillen weergegeven.

Model DHV, toekomstige situatie Verbrugge

Puntnr. Rapport DHV	Puntnr. zonebe- wakings- model provincie Zeeland augustus 2009	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in dB(A)					
		dagperiode		Avondperiode		Nachtperiode	
		DHV	Provincie	DHV	Provincie	DHV	Provincie
3	Oud zbnr3	27	27	27	27	24	25
4	Oudzbnr4	27	27	27	27	24	25
5	Oudzbnr5	28	28	28	28	25	25
6		26		26		23	
249		27		27		24	
250		27		27		25	
251		27		27		25	
252		27		27		24	
42	MTG-01	38	35	38	35	35	33
43	MTG-03	37	37	37	37	34	34
44	MTG-04	37	37	37	37	34	34
46	MTG-05	40	40	40	40	37	37
47		45		45		42	
173	MTG-71	45	44	45	44	41	40
174	MTG-06	43	42	43	42	39	38
195		38	38	38	38	35	34
262		37		37		34	

Verklaring verschillen:

Door DHV is gebruik gemaakt van een verouderd zonebeheersmodel, gedateerd februari 2007. Hierdoor zijn er verschillen ten opzichte van het huidige zonebeheersmodel van de provincie. De verschillen zijn:

- de geluidzone is verruimd, de punten 249 tot en met 252 zijn nu gelegen in de zone en niet meer op de zonegrens. Deze punten zijn in het provinciale zonemodel om die reden verval-
len;
- de provincie heeft de bodemgebieden gewijzigd, in het verleden waren er veel kleine bo-
demgebieden, nu zijn er twee bodemgebieden. Een 'hard' gebied daar waar er water aan-
wezig is (de havens) en een 'half hard' gebied voor het industrieterrein zelf;
- de punten 42, 43, 44, 46, 173 en 174 zijn van naam veranderd en de toetswaarde is gewij-
zigd als gevolg van het vaststellen van een nieuwe hogere grenswaarde. De nieuwe naam
is in de tabel opgenomen;
- de geluidbelasting als gevolg van de VCT is op punt 42 anders, dit omdat punt 42 niet aan
de achtergelegen woning gekoppeld was. Als deze wel gekoppeld is, is de berekende ge-
luidbelasting wel gelijk.

Er zijn geen verschillen tussen het model zoals aangeleverd door DGMR en het provinciale zonebeheersmodel.

Puntnr. Zone- bewakings- model provincie Zeeland augustus 2009	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in dB(A)					
	dagperiode		avondperiode		nachtperiode	
	Huidige situatie VZT	Toekomstige situatie VCT	Huidige situatie VZT	Toekomstige situatie VCT	Huidige situatie VZT	Toekomstige situatie VCT
MTG-01	39	35	38	35	34	33
MTG-03	40	37	39	37	35	34
MTG-04	41	37	40	37	36	34
MTG-05	43	40	42	40	38	37
MTG-06	44	42	43	42	38	38
MTG-07	39	35	37	35	33	32
MTG-11	36	30	35	30	29	27
MTG-25	40	35	39	35	34	33
MTG-57	38	32	37	32	32	30
MTG-60	37	32	36	32	32	30
MTG-67	39	35	38	35	33	33
MTG-70	39	34	38	34	33	31
Z-14	31	24	29	24	24	22
Z-18	32	26	31	26	26	24
Z-23	33	28	32	28	27	26
Z-27	35	30	33	30	29	27
Z-32	31	26	30	25	25	23

Verbrugge heeft een aanvraag ingediend voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. Uit de aanvraag blijkt dat de huidige situatie de komende jaren steeds meer zal verdwijnen. Er is echter geen exact moment aan te wijzen. Omdat Verbrugge in de huidige situatie meer geluid produceert dan in de toekomstige situatie, is er voor gekozen gedurende de periode dat beide situaties voorkomen de geluidbelasting van de huidige situatie te vergunnen. Als na 7 jaar alleen nog sprake is van de nieuwe situatie wordt de geluidbelasting van de nieuwe situatie vergund. Hiertoe zijn de voorschriften 6.1 en 6.2 opgesteld.

Beoordeling en conclusie

De geluiduitstraling van Verbrugge voldoet aan het gestelde in de beleidsregel zonebeheersysteem Vlissingen-Oost 2008. De geluiduitstraling van Verbrugge zorgt niet voor een overschrijding van de geluidbelasting op de geluidzone en de binnen de geluidzone gelegen woningen. De grenswaarden zoals opgenomen in de vergunningsvoorschriften zijn gebaseerd op de computermodellen zoals opgesteld in opdracht van Verbrugge en ingevoerd in het zonebewakingsmodel van de provincie.

3.8 Oppervlaktewater/afvalwater

Op de lozing van afvalwater is de "Instructie-regeling lozingsvoorschriften milieubeheer" van 15 maart 1996 van toepassing. In het kader van die regeling dienen regels gesteld te worden met het oog op de kwaliteit van het op het openbaar riool te lozen bedrijfsafvalwater.

Volgens artikel 2, derde lid, van die regeling moet, indien een Wvo-vergunning is vereist of algemene voorschriften krachtens de Wvo gelden, in ieder geval de zogenaamde "vangnetbepaling" worden opgenomen. Dat houdt in dit geval in dat slechts bedrijfsafvalwater in het riool mag worden gebracht, indien door de samenstelling, eigenschappen of hoeveelheid ervan:

de doelmatige werking niet wordt belemmerd van een openbaar riool of de bij een zodanig openbaar riool behorende apparatuur, en

de verwerking niet wordt belemmerd door slib, verwijderd uit een openbaar riool.

Door voornoemde instructie op te nemen in voorschrift 7.1.1 tot en met 7.3.1 is deze instructie-AMvB voldoende in acht genomen.

Voor het overige geldt -voor de onderhavige aanvraag- geen instructie-AMvB.

3.9 Natuur en Landschap

De inrichting ligt op circa 1500 meter van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe. Ingevolge de bepalingen van de Natuurbeschermingswet 1998 dienen de eventuele effecten van de activiteiten van het bedrijf op de beschermde natuurwaarden in het Natura 2000-gebied, waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn opgesteld, te worden beoordeeld.

De instandhoudingsdoelstellingen zijn opgenomen in het ontwerp-aanwijzingsbesluit van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe dat op 9 januari 2007 door de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit in de inspraak is gebracht. Als verwacht is het gebied Westerschelde & Saeftinghe eind 2009 als Natura 2000-gebied aangewezen.

In het kader van de toetsing aan de Nb-wet is in opdracht van vergunninghouder door Oranjewoud de rapportage 'Natuurtoets Verbrugge Container Terminal, ombouwen stukgoedterminal naar containerterminal' (d.d. 01-12-2009) opgesteld. Het rapport is als een voortoets te beschouwen, waarin onderzocht wordt of er een vergunningprocedure ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 nodig is. Het rapport maakt geen deel uit van de Wm-aanvraag.

Op basis van deze voortoets is gebleken dat de activiteiten waarvoor de Wm-vergunning wordt aangevraagd, gelet op de instandhoudings-doelstellingen van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe, geen negatieve effecten hebben op beschermde habitats en te verwaarlozen negatieve effecten hebben op beschermde soorten. Deze conclusie geldt onder de voorwaarde dat de aanleg, uitvoering en exploitatie van de terminal conform de beschrijving in de voortoets/aanvraag Wm-vergunning wordt toegepast. Geoordeeld wordt dat een vergunning op grond van artikel 19d, eerste lid, Natuurbeschermingswet 1998 dan ook niet noodzakelijk is.

3.10 Verkeer

Op grond van de Wet milieubeheer (art. 1.1 lid 2) zijn inrichtingen verplicht de nadelige gevolgen van het vervoer van personen en/of goederen van- of naar de inrichting zoveel als redelijkerwijs mogelijk is te voorkomen. Hierbij kan in het algemeen een onderscheid gemaakt worden in vervoersbewegingen van medewerkers (woon/werk en zakelijk) en van goederen.

Ten aanzien van het vervoer van goederen heeft de vergunninghouder uitvoerige studies laten verrichten. In bijlage 11.5-1 van de aanvraag staat de huidige wijze van verdeling van het goederenverkeer over de verschillende transportmethoden (modal split). Tevens zijn er haalbaarheidsverkenningen uitgevoerd naar de modal split mogelijkheden voor de VCT.

Jaarlijks kan er na volledige realisatie van de VCT in totaal 2,9 miljoen TEU worden op- en overgeslagen. De af- en aanvoer vindt plaats middels (zee-)schepen, vrachtauto's en treinen. Voor ons gaat de voorkeur daarbij duidelijk uit naar het transport over het water.

Voor de toekomst verwacht de vergunninghouder gunstige ontwikkelingen, zowel voor- alsook binnen de verschillende modaliteiten. De verwachtingen zijn dat het transport via de weg zal afnemen ten gunste van het transport per spoor en per schip.

Als we naar de toekomst kijken is de verwachte verdeling bij VCT als volgt:

Transshipment (zeeschepen) 40%, via de weg 17,5%, via het spoor 10% en via de binnenvaart 32,5%. Dit zijn verwachtingen die we niet middels vergunningvoorschriften kunnen afdwingen. Deze verwachtingen zijn gebaseerd op de gunstige ontwikkelingen van de terminals voor de binnenvaart (barge- en feederterminals).

Een verschuiving van wegtransport naar vervoer per spoor is afhankelijk van verbeteringen van de treinverbindingen in het achterland. Door de realisatie van de nieuwe Sloelijn en de aanpassingen aan de Zeeuwse lijn worden ook de Zeeuwse achterlandverbindingen verbeterd.

De aan- en afvoer via de weg zal mogelijk afnemen door het vergroten c.q. het ontwikkelen van de andere modaliteiten. Andere factoren die het vervoer over de weg beïnvloeden zijn de (stijgende) brandstofprijzen, maar ook de ontwikkeling van schonere, maar ook langere trailercombinaties (zogenaamde roadtrains). In opdracht van vergunninghouder heeft het bureau Grontmij de gevolgen van het ombouwen van de huidige terminal van VZT naar de nieuwe containerterminal van VCT op de infrastructuur van het industriegebied Vlissingen Oost in beeld gebracht (bijlage 11.5-2 van de aanvraag).

Momenteel zijn er voor het bevoegd gezag geen algemeen erkende maatregelen beschreven welke de nadelige milieugevolgen van het vervoer van goederen effectief terug kunnen brengen. Omdat er geen concreet toetsingskader aanwezig is, willen wij dat vergunninghouder zich inspanst om het transport via het water te bevorderen en gelijktijdig het transport via de weg te reduceren. Uiteraard binnen de daartoe redelijkerwijs te nemen maatregelen.

Om te bevorderen dat vergunninghouder probeert de verwachte modal split voor de nieuwe containerterminal ook te realiseren, zijn de voorschriften 11.1.1, 11.1.2 en 11.1.3 opgenomen. Hierin is het opzetten, implementeren en uitvoeren van een vervoersplan voor het transport van goederen en personen -met als streven om de verwachte modal split te realiseren- verplicht gesteld.

3.11 Energie

In de circulaire van de ministeries van EZ en VROM "Omgaan met energievoorschriften in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer" van 1999 is beschreven op welke wijze dit dient te gebeuren. Belangrijk uitgangspunt is dat, energetisch gezien, zoveel mogelijk best beschikbare technieken worden toegepast.

Het aspect energie is relevant, want de inrichting verbruikt jaarlijks meer dan 50.000 kWh elektriciteit en 25.000 m³ aardgas.

Het energiebeleid in Nederland beschouwt maatregelen die een terugverdientijd van de meer-investering hebben van vijf jaar of minder als best beschikbare technieken voor energiebesparing (rendementscriterium). In de aanvraag zijn maatregelen en voorzieningen genoemd om het energieverbruik te beperken. Aangegeven is dat bij de aanleg van de terminal alles zo energiezuinig mogelijk wordt geïnstalleerd en dat de nieuwste technieken worden toegepast. Vergunninghouder maakt hierbij gebruik van de BREF Energie efficiëntie (juni 2008).

Uit de vergunningaanvraag valt niet af te leiden of de vergunninghouder alle energiebesparingsmaatregelen die voldoen aan het rendementscriterium in beeld heeft en deze ook daadwerkelijk treft. Wij vinden het noodzakelijk dat de vergunninghouder een toets op een energiezuinig ontwerp van de terminal uitvoert, teneinde aan te tonen dat de best beschikbare technieken voor energiebesparing bij de nieuwbouw worden geïnstalleerd en eventueel ontbrekende energiebesparingsmaatregelen in het ontwerp alsnog doorvoert in het ontwerp alvorens de bouw van de terminal start.

Om de uitvoering van de toets te waarborgen, is in voorschrift 8.1.3 opgenomen dat de toets binnen drie maanden na het van kracht worden van deze vergunning moet zijn uitgevoerd.

In de vergunning zijn nog andere voorschriften opgenomen ten behoeve van besparing van energie. In voorschrift 8.1.1 is bepaald dat vergunninghouder gehouden is maatregelen uit te voeren die in de vergunningaanvraag staan vermeld voor zover (technisch) mogelijk en in voorschrift 8.1.2 zijn eisen gesteld aan de energie-efficiency van elektromotoren.

Tevens is in voorschrift 8.1.4 aangegeven dat maatregelen die voldoen aan het hierboven genoemde rendementscriterium in een plan van aanpak worden opgenomen. Voor het opstellen van een plan van aanpak is eveneens een termijn van drie maanden na het van kracht worden van de vergunning opgenomen. In voorschrift 8.1.5 staat dat de maatregelen in het plan van aanpak daadwerkelijk dienen worden uitgevoerd.

3.12 Afvalstoffen

Uit de vergunningaanvraag blijkt dat jaarlijks een hoeveelheid gevaarlijk afval en bedrijfsafval ontstaat. Dit afval wordt binnen het bedrijf opgeslagen en afgevoerd naar hiervoor aangewezen bedrijven.

In het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen zijn regels opgenomen voor de afvoer van afval, de wijze van afvoer, de registratie en het melden hiervan. De directe afvoer van gevaarlijk afval is geregeld in hoofdstuk 10 van de Wet milieubeheer. Gezien de directe werking van deze regelgeving behoeven hierover in deze vergunning geen voorschriften te worden opgenomen.

In de aanvraag spreekt de vergunninghouder niet over de mogelijkheden tot het verminderen van het ontstaan van afvalstoffen. Vandaar dat in hoofdstuk 10 is vastgelegd dat vergunninghouder hiertoe een beperkt onderzoek dient uit te voeren.

3.13 Grond- en hulpstoffen

Ter ondersteuning van de bedrijfsvoering heeft de aanvrager de beschikking over werkplaatsen en kantoren (inclusief kantine). Op enkele plaatsen binnen de inrichting worden gasflessen en gevaarlijke stoffen in emballage opgeslagen en zijn bovengrondse tanks aanwezig. In bijlage 13.6 van de aanvraag is een overzicht daarvan opgenomen.

De opslag van gasflessen moet voldoen aan de PGS 15. In voorschrift 9.2.1 is dit geborgd. Verder zijn in bijlage 13.6 van de aanvraag gevaarlijke stoffen vermeld die in jerrycans en vaten worden opgeslagen. De hoeveelheid opgeslagen ADR-geclassificeerde stoffen is dermate gering dat de ondergrens uit de PGS15 niet wordt overschreden. In dat kader sluiten wij aan bij de relevante onderdelen van de richtlijn PGS 15. Dit is opgenomen in voorschrift 9.3.1.

Op het terrein bevinden zich ook verschillende opslagtanks met gasolie, huisbrandolie, motorolie en hydrauliekolie. De tanks en vaten zijn allemaal geplaatst in lekbakken; de brandstof voor de luchtverhitters (HBO) bevindt zich in een dubbelwandige bovengrondse tank. De opslag van olie in tanks moet voldoen aan PGS 30. Verder wordt de tankplaats ook uitgevoerd volgens de PGS 30. Conform de voorschriften 9.4.1 tot en met 9.4.3 voldoen de opslagen en de tankplaats aan de betreffende bepalingen uit de PGS 30.

3.14 Externe Veiligheid

Terminal-activiteiten

De hoofdactiviteit van zowel VZT als VCT betreft de op- en overslag van producten. Op de huidige terminal (VZT) worden voornamelijk stukgoederen overgeslagen. Deze terminal zal zich in circa 7 jaar ontwikkelen naar een volwaardige containerterminal VCT, waar containers op- en overgeslagen worden.

Binnen de huidige VZT vindt thans op- en overslag van stukgoederen en gevaarlijke stoffen in containers plaats. Daarnaast is er sprake van boord-boordoverslag van bulkgoederen. Verder vinden er reguliere en incidentele militaire transporten plaats waarbij ontplofbare stoffen/munitie binnen in de inrichting aanwezig kunnen zijn.

Bij de overgang van VZT naar de nieuwe containerterminal VCT zal als eerder genoemd een verschuiving plaatsvinden van de overslagactiviteiten. De eerder genoemde stukgoederen worden na volledige realisatie van VCT niet meer op- of overgeslagen op deze inrichting. Boord-boordoverslag zal bij VCT incidenteel plaatsvinden: maximaal 200.000 ton per jaar (zes tot acht schepen). Er vindt een toename plaats in de doorvoer van containers; (op jaarbasis 69.875 containers met gevaarlijke stoffen). In bijlage 13.6 van de aanvraag is een overzicht opgenomen van de doorvoer op jaarbasis voor zowel VZT als VCT. De voor VCT beschreven situatie voor munitietransporten is identiek aan de huidige situatie van VZT.

Het kader voor externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van activiteiten voor de omgeving (mens en milieu). Het gaat hierbij om de risico's die verbonden zijn aan de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen. De processen, de aard en hoeveelheid van de aanwezige stoffen zoals opgenomen in de aanvraag kunnen een risico vormen voor de omgeving. Onderstaand zijn de aangevraagde activiteiten getoetst aan de thans geldende regelgeving op het gebied van externe veiligheid.

Voor VZT gelden de huidige procedures en werkinstructies (o.a. uit het OHSAS-handboek), BHV-plan e.d. VCT stelt een nieuw veiligheidshandboek op. Het is de verantwoordelijkheid van VZT of VCT dat dit handboek overeenstemt met de bepalingen uit de diverse voorgeschreven bepalingen en de rechtstreekse werkende wetgeving.

Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999)

Met het in werking treden van het Brzo 1999 is de Europese Seveso II-richtlijn uit 1997 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Het Brzo 1999 richt zich op het beheersen van zware ongevallen en heeft tot doel om het risico van (grote) ongevallen bij bedrijven zo klein mogelijk te maken. Binnen de inrichting worden zeecontainers met gevaarlijke stoffen op- en overgeslagen. In de aanvraag is vermeld dat:

- er sprake is van een kortstondige aanwezigheid van verpakte gevaarlijke stoffen (maximaal 14 dagen);
- aansluitend vervoer geregeld is (ontvanger is bekend);
- de gevaarlijke stoffen in hun oorspronkelijke verpakking blijven.

Op basis van artikel 1, lid c, van het Brzo 1999 is dit besluit niet van toepassing op de aangevraagde activiteiten.

Besluit drukapparatuur

Bij VZT en VCT zijn compressoren in gebruik met een maximaal toelaatbare druk van meer dan 0,5 bar. Voor deze installatie gelden de eisen zoals die verwoord zijn in het Besluit drukapparatuur. Dit besluit is van toepassing op het ontwerp, de fabricage, de overeenstemmings-beoordeling, de ingebruikneming en periodieke keuring van drukapparatuur, samenstellen en druksystemen waarvan de maximaal toelaatbare druk (PS) meer dan 0,5 bar bedraagt. Het besluit is rechtstreeks werkend, zodat in deze vergunning geen nadere eisen gesteld (mogen) worden.

Registratiebesluit

Op 30 maart 2007 is Registratiebesluit externe veiligheid in werking getreden. Dit besluit geeft aan welke inrichtingen en welke informatie opgenomen moet worden in het Risicoregister. De bedrijfsactiviteiten vallen onder het Registratiebesluit. Daarom moet na afronding van de procedure VZT/VCT worden opgenomen in het risicoregister.

Gas- en stofontploffingsgevaar

De verplichtingen voor bedrijven ten aanzien van gas- en stofontploffings-gevaar zijn vanaf 1 juli 2003 verankerd in de Arbowet en het Arbobesluit. Concreet gaat het voor inrichtingen (bedrijven) dan met name om het explosieveiligheidsdocument, de RI&E voor de onderdelen gas- en stofontploffing, en de gevarencategorie-indeling. De Arbeidsinspectie is de toezichthoudende instantie. Om deze reden worden ten aanzien van gasontploffingsgevaar geen voorschriften aan deze vergunning verbonden.

Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het besluit verplicht provincies om bij het verlenen van milieuvergunningen de in het Besluit genoemde externe veiligheidsnormen in acht te nemen t.a.v. kwetsbare objecten en met die normen rekening te houden t.a.v. beperkt kwetsbare objecten.

Dit besluit is niet van toepassing op de op- en overslag van ontplofbare stoffen. Het besluit is wel van toepassing op de brandbare en toxische gevaarlijke stoffen die door VZT/VCT worden op- en overgeslagen. Voor deze stoffen legt het besluit de grenswaarde van het plaatsgebonden risico vast en geeft een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico. Daarbij speelt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico een rol.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico geeft aan wat de rijksoverheid als indicatie geeft van een acceptabel GR. De waarde geeft dus aan wanneer volgens de rijksoverheid de kans dat bij een ongeval 10, 100 of 1000 doden vallen voldoende klein is. Een gemeente of provincie mag van deze waarde afwijken. De acceptatie van het GR moet gemotiveerd worden. Het bevoegd gezag moet in of bij het desbetreffende besluit verantwoording afleggen over de mogelijke gevolgen die dat besluit kan hebben voor het groepsrisico. Bij die verantwoording moet er onder andere aandacht besteed worden aan de zelfredzaamheid van de bevolking en aan de mogelijkheden voor hulpverlening bij een ongeval in een risicobedrijf, bijvoorbeeld de bereikbaarheid voor ambulances en brandweer. In het Bevi is daartoe bij wijze van oriëntatiepunt een waarde voor het groepsrisico opgenomen. Die waarde geeft een houvast bij de beoordeling bij welke bevolkingsdichtheid in de omgeving van een risicobedrijf er sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico.

Op grond van artikel 2, eerste lid, sub b, valt VZT/VCT onder de reikwijdte van het Bevi. Het is en blijft een inrichting die bestemd is voor de opslag in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 1, onderdeel c, van het Besluit risico's zware ongevallen 1999, waar gevaarlijke stoffen als bedoeld in bijlage I van het Besluit risico's zware ongevallen 1999 worden opgeslagen in hoeveelheden groter dan de in kolom 2 van de delen 1 onderscheidenlijk 2 van bijlage I van het Besluit risico's zware ongevallen 1999 genoemde hoeveelheden. In dat kader is een kwantitatieve risico-analyse (QRA) uitgevoerd en als bijlage bij de aanvraag gevoegd (Kwantitatieve risico-analyse huidige situatie en toekomstige situatie, april 2009, registratienr. MD-MV20090229, DHV). De QRA gaat in op activiteiten bij VZT en VCT. Uit beoordeling van de rapportage blijkt het volgende.

Plaatsgebonden risico.

Het Plaatsgebonden risico uitgedrukt in de 10^{-6} contour ligt voor zowel VZT als VCT buiten de inrichtingsgrens. Voor VZT komt de veiligheidscontour alleen langs de kade buiten de inrichtingsgrens. Er bevinden zich echter geen kwetsbare objecten binnen deze contour. Voor VCT ligt de 10^{-6} contour ook buiten de inrichtingsgrens. Bij de realisering van VCT liggen binnen de 10^{-6} contour enkele beperkt kwetsbare objecten. Het gaat daarbij om enkele bedrijfsgebouwen.

In het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 en de Beleidsvisie externe veiligheid (7 oktober 2005) wordt ingegaan op zeehavenindustriegebieden die (mede) bestemd zijn voor risicobedrijven. In deze beleidsnota's is vermeld dat bedrijven worden toegelaten binnen de 10^{-6} -contour die een relatie hebben met een bedrijf op het zeehaventerrein of met de haven zelf. Of en onder welke voorwaarden op dit industrieterrein ook bedrijven binnen de 10^{-5} contour worden toegelaten is een locatiespecifieke afweging. Zowel VZT als VCT liggen in het Sloegebied hetgeen een zeehavenindustriegebied is zoals bedoeld in de nota's. De eerdergenoemde objecten zijn allemaal objecten die behoren bij havengebonden activiteiten. De objecten liggen buiten de 10^{-5} contour maar binnen de 10^{-6} contour. Door de aanvrager is een analyse gemaakt van mogelijke risicoreducerende maatregelen. Door de aanvrager zijn maatregelen getroffen door:

het niet opslaan van (tank)containers met ADR-geclassificeerde stoffen in bepaalde stacks;
het op voorraad hebben van schuim om bij een mogelijke calamiteit een plas volledig af te kunnen dekken.

Gelet hierop achten wij het plaatsgebonden risico toelaatbaar. Bovenstaande voorstellen zijn in voorschrift 9.5.2 en 9.5.3 vastgelegd.

Opgemerkt wordt dat op 22 december 2005 het eindrapport Project Veiligheidscontour Sloegebied is gepubliceerd. Dit rapport gaat in op de mogelijkheid om een veiligheidscontour vast te stellen rond het gehele industrieterrein Sloegebied waarbij tevens is vastgesteld dat geen kwetsbare objecten op het industrieterrein aanwezig zijn. Wij hebben het voornemen om in de tweede helft van 2010 een veiligheidscontour op basis van artikel 14 van het Bevi definitief vast te stellen.

Groepsrisico

Uit de gegevens met betrekking tot de bevolkingsdichtheid rondom het bedrijf is het GR berekend. Uit de resultaten blijkt dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico in de situatie van zowel VZT als VCT ruim wordt overschreden.

Maatregelen en voorzieningen ter beperking van de risico's

In bijlage 13.6 van de vergunningaanvraag zijn in tabel 1 en 3 overzichten opgenomen van de gevaarlijke stoffen die in emballage, in tanks of in gasflessen binnen de inrichting worden opgeslagen. In het voorgaande hoofdstuk 3.13 van deze beschikking zijn nadere bepalingen ten aanzien van deze bedrijfsactiviteiten opgenomen en gemotiveerd. Hieronder gaan wij nader in op de specifieke bedrijfsactiviteiten.

Containers met gevaarlijke stoffen

Containers met gevaarlijke stoffen kunnen bij onjuist beheer leiden tot bodem- en/of waterverontreiniging dan wel kunnen ze een risico vormen voor de omgeving. Bijlage 13.6 van de aanvraag geeft een overzicht van het aantal (tank)containerverladingen op jaarbasis.

Hoofdstuk 5 van de PGS 15 beschrijft de eisen die gelden voor een terminal waar containers met gevaarlijke stoffen van- en op schepen worden geplaatst en waar uitwisseling plaatsvindt tussen een of meer vervoersmodaliteiten. Dit hoofdstuk van de PGS 15 is van toepassing op de containeroverslag bij VZT en VCT.

Uit de aanvraag blijkt dat zowel de activiteiten bij VZT als bij VCT aan de PGS 15 (gaan) voldoen. In voorschrift 9.5.1 is hierbij aangesloten. Hiervan zijn paragraaf 5.4 en 5.7 van de PGS 15 uitgezonderd omdat uit respectievelijk de inrichtingstekening en de vergunningaanvraag blijkt dat de in deze paragrafen bedoelde voorzieningen zijn getroffen. Volgens PGS 15 moet een actueel overzicht (journaal gevaarlijke stoffen) binnen de inrichting aanwezig zijn en kunnen worden getoond. Dit journaal dient ten minste de gegevens uit PGS 15 te bevatten. In de toelichting is een enkel detail opgenomen voor (tank)containers. Deze toelichting wordt met voorschrift 9.5.5 expliciet voorgeschreven waardoor in het journaal (bv een geautomatiseerd opslagregistratiesysteem) moet worden vastgelegd waar én wat in (tank)containers wordt opgeslagen. Bijlage 13.6 van de aanvraag is tevens als uitgangspunt genomen voor de veiligheidsanalyse QRA (zie volgende paragraaf) waarbij de ADR-klassen zijn omgezet naar EV-categorieën voor transport. Uit deze omzetting blijkt dat (tank)containers met bepaalde toxische vloeistoffen niet binnen de inrichting aanwezig zijn. Dit is vastgelegd in voorschrift 9.1.2. Ook dient de EV-categorie van de desbetreffende stof in het journaal worden vermeld (voorschrift 9.5.5, onderdeel a). Verder moeten installaties waarmee tankcontainers worden getransporteerd in goede staat verkeren en worden onderhouden, hetgeen opgenomen is in voorschrift 9.5.6.

Binnen de inrichting kunnen tankcontainers zijn voorzien van een koeling of verwarming. Het niet op temperatuur houden van een container kan een verhoogd risico met zich meebrengen. Ten aanzien van deze activiteit is een voorschrift opgenomen dat stelt dat het bedrijf middels een procedure borgt dat er geen temperatuursverandering van gevaarlijke stoffen kan optreden die tot een risicovolle situatie kan leiden. In voorschrift 9.5.7 is dat opgenomen.

Verder blijkt uit de aanvraag dat uitsluitend het stallen van containers in een stack plaatsvindt. Er zijn situaties denkbaar dat overheidsinstanties (bijvoorbeeld douane) bepaalde werkzaamheden aan of in een (tank)container willen uitvoeren. Die mogelijkheid wordt geboden in voorschrift 9.5.8.

Containers met vuurwerk

Uit tabel 6 van bijlage 13.6 en bijlage 15.11.2 van de aanvraag blijkt dat vuurwerk in containers wordt op- en overgeslagen. In de aanvulling van 16 december 2009 is deze tabel nader uitgewerkt waaruit blijkt dat vuurwerk wordt opgeslagen van ADR-klasse 1.2, 1.3 en 1.4 G/S.

De aanvrager heeft het voornemen om deze containers maximaal 14 dagen in de inrichting te plaatsen (in afwachting van verder transport). Verder blijkt uit de aanvraag dat ompakken van vuurwerk niet plaatsvindt. Afhankelijk van de hoeveelheid totale netto explosieve massa zijn er 240 plaatsen (20 ft container) of 141 plaatsen (40 ft container) voor het stallen van de containers met vuurwerk klasse 1.2 en 1.3 aanwezig. Ten aanzien van klasse 1.4 kunnen 1.566 containers maximaal binnen de inrichting aanwezig zijn. Aan de hand van deze gegevens en de gegevens als genoemd in bijlage 3 van de aanvulling is getoetst of aan de interne en externe afstanden kan worden voldaan. De resultaten van deze toetsing zijn weergegeven in de vergunningaanvraag. De aanvrager heeft als uitgangspunt voor deze toetsing gehanteerd:

containers met vuurwerk staan uitsluitend aan de zuidzijde van een stack (tenzij afstandseisen dat niet mogelijk maken);

containers met vuurwerk staan in principe niet aan de noordzijde van een stack tenzij afstandseisen dat wel mogelijk maken;

containers met vuurwerk staan om-en-om (afwisselend container met vuurwerk en container met niet gevaarlijke goederen);

in een stack waar vuurwerk klassen 1.2 en 1.3 wordt opgeslagen wordt geen vuurwerk klasse 1.4 opgeslagen.

In bijlage 3 van de aanvulling van 16 december 2009 is de hoeveelheid containers met vuurwerk klasse 1.4 en de locatie van de opslag aangegeven. Verder gaat de betreffende aanvulling in op stacks waar zeecontainers aanwezig kunnen zijn met vuurwerk van verschillende klassen.

De opslag van vuurwerk in containers moet zodanig plaatsvinden dat:

- personen buiten de inrichting beschermd worden;
- sympathische reacties zoveel mogelijk worden voorkomen;
- domino-effecten zoveel mogelijk worden voorkomen.

Voor de milieuhygiënische beoordeling van deze activiteit wordt aangesloten bij de Handreiking Vuurwerk in Zeehavens (juni 2004), aangezien sprake is van kortdurende overslag van vuurwerk. In deze Handreiking staat de effectbenadering centraal. Dit houdt in dat bepaalde veiligheidsafstanden tussen containers met vuurwerk onderling en tot in de Handreiking gedefinieerde objecten in acht moeten worden genomen. In de Handreiking zijn algemene eisen gesteld en tevens tabellen opgenomen met in- en externe veiligheidsafstanden die moeten worden aangehouden. In de handreiking wordt onderscheid gemaakt tussen:

- a. externe veiligheidsafstanden tot objecten buiten de inrichting;
- b. interne veiligheidsafstanden tot objecten binnen de inrichting;

De aan te houden veiligheidsafstanden zijn afhankelijk van de maximale hoeveelheid vuurwerk (uitgedrukt in netto explosieve massa, NEM). Er gelden afstandseisen voor kwetsbare objecten, overige objecten, technische installaties en tot de buitenkant van de kade.

Algemene eisen

Overeenkomstig de Handreiking nemen wij op dat aangevoerde containers binnen drie uur in een stack moeten worden geplaatst (voorschrift 9.7.1). In de stack mag een container maximaal 14 dagen staan (voorschrift 9.7.2). Verder dient te worden voldaan aan de PGS 15.

Externe veiligheidsafstanden

In de Handreiking zijn veiligheidsafstanden opgenomen afhankelijk van de omliggende objecten, technische installaties met gevaarlijke stoffen en tot de buitenkant van de kade.

Omliggende objecten

In de Handreiking wordt een onderscheid gemaakt tussen kwetsbare objecten en overige objecten. In het project Veiligheidscontour Sloegebied is een inventarisatie gemaakt van welke objecten binnen het Sloegebied zijn gelegen ten behoeve van of mede ten behoeve van de vestiging van havengebonden activiteiten. Uit dit project blijkt dat geen kwetsbare objecten, in de zin van de Handreiking, nabij de inrichting zijn gelegen. Op korte afstand zijn echter overige objecten in de zin van de Handreiking aanwezig. Uit de aanvraag blijkt dat de afstand tussen een container met vuurwerk (klasse 1.2, 1.3 en/of 1.4) tot het 'overig object' voldoet aan de veiligheidsafstanden uit de Handreiking.

Technische installatie

Verder is in de Handreiking aangegeven dat voor de veiligheidsafstanden tot technische installaties met gevaarlijke stoffen buiten de inrichting de interne veiligheidsafstanden voor vuurwerk klasse 1.2/1.3 dient te worden aangehouden. Met name chemische productiebedrijven bevinden zich aan de overzijde van de Quarleshaven. De afstand van de kade tot de tegenoverliggende kade van de Quarleshaven respectievelijk Bijleveldhaven bedraagt 395 meter en 310 meter. Gelet op de maximale hoeveelheid NEM in een stack en de daarbijbehorende veiligheidsafstand achten wij dit voldoende om de gevolgen van brokstukken, een schokgolf of warmtestraling te voorkomen bij derden.

Buitenkant van de kade

Ter beperking van sympathische reacties tussen stacks en het aangemeerd schip, waarvan ontplofbare en andere gevaarlijke stoffen worden gelost, dient een interne veiligheidsafstand aan te worden gehouden die gebaseerd is op de interne veiligheidsafstanden voor vuurwerk klasse 1.2/1.3. De afstand van een stack in de A-rij tot de buitenkant van de kade bedraagt 85 meter en voldoet aan de interne veiligheidsafstand voor stacks onderling. Aan de veiligheidsafstand van 25 meter voor vuurwerk klasse 1.4 in een stack en de buitenkant van de kade kan worden voldaan en is tevens opgenomen in voorschrift 9.7.4. Verder wordt aangesloten bij de onderverdeling van vuurwerk per stack (zie voorschrift 9.7.5).

Interne veiligheidsafstanden

Er wordt een onderscheid gemaakt in interne veiligheidsafstanden tussen stacks met uitsluitend vuurwerk uit de klasse 1.4 en stacks met vuurwerk uit de klasse 1.2 en 1.3 (al dan niet in combinatie met klasse 1.4).

Voor stacks met uitsluitend vuurwerk uit de klasse 1.4 geldt een afstand van 25 meter. Hieraan moet worden voldaan.

Voor een container vuurwerk van klasse 1.2 en 1.3 (al dan niet in combinatie met klasse 1.4) zijn in de Handreiking veiligheidsafstanden vermeld die -kort samengevat- overeenkomen:

- de afstand tussen de zijde van een container in stack X tot een andere container in stack Y (A-afstand);
- de afstand vanaf de deur van de container in stack X tot andere container in stack Y (B-afstand).

De A-afstand wordt behaald door procedureel te borgen dat de afstand tussen een container in stack X en een container in stack Y minimaal voldoet aan de A-afstand. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat binnen deze afstand containers zonder gevaarlijke stoffen geplaatst kunnen worden, alsmede containers met gevaarlijke stoffen (indien vergunninghouder aantoont dat deze stoffen qua eigenschappen geen extra gevaar opleveren). Dit dient ter goedkeuring aan het bevoegd gezag te worden voorgelegd.

Ten aanzien van de B-afstand geldt dat door de wijze van opslag (om- en om) en het aan de buitenkant van de stack plaatsen van een container een bepaalde mate van afscherming is waardoor aangesloten wordt bij de gereduceerde afstand B1 of B2 bij losse containers of bij een cluster. Bij ons zijn hierover geen andere inzichten bekend. Uit de plattegrondlay-out blijkt dat de gereduceerde B-afstand niet haalbaar is voor de noordzijde van de stacks A1 tot en met A9, B4, B5, C4 en C5. In dat kader wordt voorschrift 9.7.3 opgenomen dat aan de noordzijde van deze stacks geen vuurwerkcontainers mogen worden geplaatst. Voor het overige wordt door het aanhouden van de veiligheidsafstanden het risico in voldoende mate beheerst.

Bij de opslag van containers met vuurwerk gelden de afstandseisen uit de Handreiking Vuurwerk Zeehavens. Om dit te borgen stellen wij eisen aan het registratiesysteem van zeecontainers en aan de te treffen organisatorische maatregelen. Verder sluiten wij aan bij de richtlijn PGS15 en bij de aanbevelingen uit hoofdstuk 4 van de Handreiking. Dit is in voorschrift 9.7.6 respectievelijk voorschriften 9.7.7 tot en met 9.7.9 opgenomen.

Containers met ontplofbare stoffen voor civiel gebruik

Bij zowel VZT als VCT vindt overslag plaats van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik. Het gaat hierbij om stoffen die vallen onder de ADR-klasse 1.3 en 1.4. Voor de milieuhygiënische beoordeling van deze activiteit wordt aangesloten bij de circulaire Ontplofbare stoffen voor civiel gebruik. Hierin is opgenomen dat voor de opslag van ontplofbare stoffen de AASTP-1 van de NATO aangehouden. In dit geval is echter geen sprake van langdurige opslag, maar het kortstondig neerleggen tijdens het vervoer conform het ADR. De effecten blijven niettemin hetzelfde en daarom hebben wij geen reden om af te wijken van de effectbenadering conform de AASTP-1. Voor de afstandseisen uit de circulaire Ontplofbare stoffen wordt aangesloten bij de AASTP-1. Gelet op de hoeveelheid kilogram NEM die in een container aanwezig kan zijn, is in deze norm ook een formule opgenomen om de externe en interne veiligheidsafstandseisen te bepalen. Ook voor deze situatie is de verplichting opgenomen dat de containers binnen een kort tijdsbestek na aankomst in een stack worden opgeslagen (zie voorschrift 9.8.1 en 9.8.2).

Externe veiligheidsafstanden

Bij de bepaling van de afstandseisen wordt onderscheid gemaakt tussen ontplofbare stoffen voor civiel gebruik -klasse 1.3- en ontplofbare stoffen voor civiel gebruik -klasse 1.4-.

Ten aanzien van klasse 1.3 is op basis van de AASTP-1 berekend wat de afstand dient te zijn tussen een container met ontplofbare stoffen en kwetsbare objecten. Voor de definitie van kwetsbare objecten is aangesloten bij de definitie uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Aangezien niet op voorhand bekend is hoeveel ontplofbare stoffen (uitgedrukt in NEM) in een container aanwezig zijn, heeft de aanvrager een berekening gemaakt aan de hand van de maximale hoeveelheid die volgens de vervoerswetgeving in een container is toegestaan. Daar-

uit blijkt dat de externe veiligheidsafstand maximaal 161 meter bedraagt. Aan deze afstandseis kan worden voldaan. De aanvrager is voornemens om procedures op te stellen zodat voor elke aangevoerde container de veiligheidsafstand in relatie tot de locatie in een stack, kan worden bepaald. Dit is in voorschrift 9.8.3 vastgelegd.

Voor klasse 1.4 is de afstandseis tot een object afhankelijk van de in de zeecontainer aanwezige hoeveelheid 'netto explosieve massa' en bedraagt deze afstand 8 meter (minder dan 25 kg NEM) of 20 meter (bij meer dan 25 kg NEM). Ook aan deze afstandseis wordt voldaan. Dit is expliciet vastgelegd in de vergunning (voorschrift 9.8.4). De vervoerswetgeving stelt geen limiet aan de hoeveelheid opgeslagen klasse 1.4 stoffen in een container. Het aantal zeecontainers is in de vergunningaanvraag echter gelimiteerd.

Interne veiligheidsafstanden

In de stacks kunnen diverse containers met ontplofbare stoffen (klasse 1.3) aanwezig zijn. Uitgangspunt daarbij is dat deze containers aan de buitenzijde van een stack zijn geplaatst. Bij de berekening is als aanname gedaan dat de maximale opslag aan ontplofbare stoffen die volgens de ADR in een vervoerseenheid aanwezig mogen zijn i.c. 5.000 of 16.000 kg NEM bedraagt. Uit de berekeningen blijkt dat aan de afstandseis tussen containers onderling (afhankelijk van de hoeveelheid NEM in een container) kan worden voldaan. Binnen deze afstanden is de aanwezigheid van containers met ADR-geclassificeerde stoffen of met vuurwerk niet toegestaan, tenzij met goedkeuring van het bevoegd gezag. Hiertoe dient de vergunninghouder aan te tonen dat de stoffen qua eigenschappen geen extra gevaar of kans op 'domino-effecten' opleveren. Bovendien houdt in dat de feitelijke bedrijfsvoering gelimiteerd wordt door de afstandseis, door het aantal aangevraagde containers, of door de aard van de opgeslagen stoffen. (voorschrift 9.8.4)

Ten slotte merken we het volgende op. Omdat de effecten bij een calamiteit met containers met ontplofbare stoffen vergelijkbaar zijn met die van containers met vuurwerk, sluiten wij aan bij de doelstelling van de voorschriften van de containers met vuurwerk (zie voorschriften 9.8.5 en 9.8.6) en moet vergunninghouder voldoen aan de PGS15.

Reguliere en incidentele militaire transporten van ontplofbare stoffen

Binnen de inrichting kan de overslag van militaire goederen plaatsvinden. Deze activiteiten vinden zowel plaats binnen VZT als VCT. De aanvrager stelt de uitgangspunten vast waarbinnen de gebruiker (bijvoorbeeld het Ministerie van Defensie) dient te opereren. Via privaatrechtelijke overeenkomsten worden, aangezien een en ander afhankelijk is van de aard van de militaire goederen, de verantwoordelijkheden tussen de aanvrager en de gebruiker vastgelegd. In afwijking van de vergunningaanvraag achten wij het terrein van VZT/VCT waar de betreffende activiteiten plaats kunnen vinden, onderdeel van de inrichting en is VZT/VCT verantwoordelijk voor de naleving van de vergunningvoorschriften. De aard van de overslag van militaire goederen is niet op voorhand vast te leggen. Alvorens aanvoer van goederen plaatsvindt, vindt een afstemming tussen de aanvrager en gebruiker plaats waarbij onder meer wordt betrokken:

- (indien van toepassing) de maximaal aan te voeren hoeveelheid munitie;
- de inzet van personeel;
- de te treffen beveiligingsmaatregelen.

In principe wordt aangesloten bij de beveiligingsmaatregelen en veiligheidsmaatregelen die door VCT/VZT worden getroffen. De gebruiker (bijvoorbeeld het Ministerie van Defensie) verricht tevens een risico-analyse waaruit kan blijken dat aanvullende beveiligingsmaatregelen of veiligheidsmaatregelen nodig zijn.

De te transporteren militaire goederen dienen uitsluitend voor korte periode binnen de inrichting aanwezig te zijn (zie voorschriften 9.9.1 en 9.9.2). Voor reguliere transporten geldt een draaiboek zoals vermeld in bijlage 5.13b. Voor de incidentele transporten verplichten wij ook het toepassen van dit draaiboek. Dit is geregeld in voorschrift 9.9.3. In aanvulling op dit draaiboek nemen wij de verplichting op dat op basis van artikel 16 van het draaiboek de toegestane hoeveelheid netto explosief materiaal op de kade door middel van een veiligheidsanalyse moet worden bepaald (voorschrift 9.9.4). Ter voorkoming van onbeperkte op-/overslag van munitie staan wij op basis van de AASTP-1 toe dat maximaal 150 kilogram NEM (klasse 1.1) en 235.000 kg NEM (klasse 1.2 en 1.3) op de kade aanwezig mag zijn (voorschrift 9.9.5) tenzij uit

de voorgeschreven veiligheidsanalyse blijkt dat de overslag uit veiligheidsoverwegingen gespreid in de tijd dient plaats te vinden.

Beoordeling en conclusie

Ten aanzien van de risico's als gevolg van de activiteiten zijn wij van mening dat wanneer binnen de inrichting conform de hiervoor genoemde voorschriften, in combinatie met de overige bepalingen uit deze vergunning en andere wettelijke regels gewerkt wordt, er geen sprake is van onaanvaardbare risico's voor de omgeving ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen en dat de "rest" risico's in voldoende mate worden beheerst.

De diverse voorzieningen en maatregelen die getroffen zijn, geven voldoende waarborgen om ongevallen te voorkómen of de gevolgen van alsnog vóórkomende ongevallen te beperken.

3.15 Activiteitenbesluit

De vergunningaanvraag heeft betrekking op een inrichting die voldoet aan de omschrijvingen van bijlage I bij het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). De inrichting wordt dan ook aangemerkt als een type C inrichting als bedoeld in het Activiteitenbesluit. Blijkens de aanvraag vinden binnen de inrichting activiteiten plaats die in dit besluit beschreven worden: afvalwaterbeheer; lozen van grondwater bij ontwatering; lozen van hemelwater (niet afkomstig van een bodembeschermende voorziening); lozen van huishoudelijk afvalwater; het in werking hebben van een installatie voor het doorvoeren, bufferen of keren van rioolwater; het wassen van motorvoertuigen en het opslaan en overslaan van bulkgoederen en stukgoederen (voor zover dit betrekking heeft op het brengen van afvalwater of andere afvalstoffen, verontreinigde of schadelijke stoffen in het oppervlaktewater, met behulp van een werk, dat niet op een ander werk is aangesloten of op een andere wijze dan met behulp van een werk.)

Wij merken op dat deze activiteiten volgens artikel 1.4 van het Activiteitenbesluit moeten plaatsvinden overeenkomstig de voorschriften uit dat besluit. Wij achten het niet noodzakelijk ten aanzien van de hiervoor genoemde activiteiten extra voorschriften op te nemen behalve voorschrift 3.1.1 waarin wij stellen dat per 1-1-2017 voor alle bodemrisicobedreigende activiteiten geldt dat er voldaan wordt aan bodemrisicocategorie A.

3.16 Provinciaal beleid

Provinciale Staten van Zeeland hebben op 30 juni 2006 het "Omgevingsplan Zeeland 2006-2012" vastgesteld. Het omgevingsplan integreert het beleid zoals dat tot dusver was opgenomen in het streekplan Zeeland, het milieubeleidsplan Groen Licht en het waterhuishoudingsplan Samen Slim met Water en brengt het beleid voor de fysieke leefomgeving samen in één beleidsplan.

Het omgevingsplan is formeel het plan als bedoeld in art. 4a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, artikel 7 van de wet op de Waterhuishouding en artikel 4.9 van de Wet Milieubeheer.

Voor het onderdeel milieukader zeehavens is in het plan aangegeven dat dit in werking treedt op het moment dat de uitvoeringsnota milieukader is vastgesteld. Tot dat moment blijft op dit onderdeel het beleid uit het provinciaal milieubeleidsplan Groen Licht van toepassing.

Het verlenen van de gevraagde vergunning is niet in strijd met het "Omgevingsplan Zeeland 2006-2012".

4. ADVIEZEN NAAR AANLEIDING VAN DE AANVRAAG

Naar aanleiding van de aanvraag is advies ontvangen van de Gemeente Vlissingen. Deze worden hierna samengevat:

- Gemeente Vlissingen geeft aan dat er vanuit wordt gegaan dat de veiligheidscontour al is vastgesteld, terwijl dit volgens de gemeente nog niet het geval is.
- In de bijlage 'verkeer' wordt het aandeel vrachtwagens op minimaal 15% en maximaal 20% gesteld. Dit is respectievelijk 1575 en 2139 per dag. In het geluids- en luchtkwaliteitsonderzoek wordt gerekend met 1368.

Naar aanleiding van de aanvraag is advies ontvangen van de Veiligheidsregio. Deze worden hierna samengevat:

- in de QRA worden de stoffen binnen de ADR klasse 6.1 met de subcategorieën LT5 en LT6 uitgesloten. Geadviseerd wordt om deze stoffen in de vergunning uit te sluiten zodat deze zeer giftige stoffen niet op de inrichting aanwezig zullen zijn.
- Effectbenadering risico op- en overslag ontplofbare stoffen (15.11-2). In de geformuleerde conclusie staat dat de veiligheidsafstanden voor ontplofbare stoffen en munitie voor civiel gebruik en ontplofbare stoffen en munitie voor defensie nog niet bekend zijn. De inschatting is dat bij een incident dit consequenties kan hebben voor andere inrichtingen zoals Vopak. Als niet duidelijk wordt gemaakt wat de effecten kunnen zijn, kan geen inhoudelijk advies gegeven worden over de beheersbaarheid door de hulpverleningsdiensten bij een dergelijk incident.
- De voorgestelde hoeveelheid vuurwerk die tijdens vervoer binnen de inrichting in 'stack A5' mag worden neergelegd is conform het document "Vuurwerk in zeehavens" berekend op maximaal 300.000 kg (netto explosieve massa). Aangezien de grens van de inrichting is gewijzigd, blijkt uit mijn berekening dat er maar 100.000 kg kan worden opgeslagen.
- In het vorige advies is aangegeven dat geen gebruik is gemaakt van het landelijk vastgestelde Rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor van het RIVM. De hieraan verbonden initiële faalfrequenties zijn hoger dan dat er wordt aangenomen in de rapportage van AVIV. Hierdoor ontstaat in dit geval een te lage risico-inschatting van het spoortransport binnen de inrichting. Voor een goede risico-inschatting adviseer ik u de QRA hierop aan te passen. Pas dan kan door mij op dit onderwerp een onderbouwd advies worden gegeven.
- Op de plattegrondtekeningen staan drie windturbines en een helilandingsplaats ingetekend. Door de Provincie Zeeland is in een eerder overleg aangegeven dat deze niet vergund kunnen worden. Onduidelijk is nu of deze onderdelen wel of niet worden vergund. Er wordt vanuit gegaan dat dit standpunt niet is gewijzigd. Mocht dit toch anders zijn, dan heeft dit consequenties voor de risico's en zal de Veiligheidsregio hier later alsnog op willen adviseren.
- Adviesbureau Grontmij heeft een onderzoek uitgevoerd naar de invloed van de vervoersstromen. Daarbij is niet naar de externe veiligheidsrisico's per transportmodaliteiten gekeken. In het in ontwikkeling zijnde nationaal Basisnet zal voor rijkswegen, spoorlijnen en hoofdvaarwegen vast worden gelegd waar gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden en welke risico's dat vervoer maximaal mag veroorzaken. Het vervoer moet ervoor zorgen binnen die risicoruimte te blijven. Het is daarom essentieel dat de gevolgen van de VCT in kaart worden gebracht, zodat duidelijk wordt of de ontwikkeling van de terminal knelpunten kan opleveren in het achterland door de toename van het transport van gevaarlijke stoffen over spoor, weg en water.
- Voor de opslag van meststoffen klasse A1 (risico van detonatie en vorming van giftige gasen bij brand) is een minimaal voorzieningenniveau vereist om incidenten te kunnen voorkomen of de effecten hiervan te beperken, geadviseerd wordt om gebruik te maken van de PGS 7 (Nitraathoudende meststoffen opslag en vervoer).

In de vergunning is rekening gehouden met de ingediende adviezen.

Gemeente Vlissingen stelt terecht dat de veiligheidscontour nog niet is vastgesteld. Dit zal binnenkort wel gebeuren. In de QRA is dit ook zo aangegeven.

Wat betreft het aantal verkeersbewegingen geldt dat de wijze waarop vrachtautobewegingen worden bepaald in een verkeerstoets afwijkt van dat in een geluidrapport en in een luchtkwaliteitsonderzoek; ze zijn niet één op één vergelijkbaar met elkaar.

In een verkeerstoets rekent men met een maatgevende maand (1,5 x de gemiddelde maand), in plaats van met gelijkmatige maanden van 8% per maand (zie de verkeerstoets, blz. 6 en 7). Dat komt neer op 12% van het jaargemiddelde. Daaruit wordt dan een "worst case dag" berekend (delen door 30 dagen/maand). Daarboven op rekent men nog eens met 20% lege vrachtauto's.

Bij geluidrapporten dient de representatieve bedrijfssituatie te worden bepaald. Dit is de situatie (dag) die meer dan 12x per jaar voorkomt. Dat is een heel andere benadering. Daarbij is er in dit geval vanuit gegaan dat er 310 dagen per jaar vrachtauto's kunnen gaan en komen (i.p.v. 360, zoals aangenomen in het verkeersonderzoek (30 dagen/maand x 12 maanden)).

De verkeerstoets rekent 2 scenario's door, nl. 15% en 20% voor modal split weg. In het geluidrapport en het luchtkwaliteitsonderzoek wordt gerekend met een gemiddelde modal split weg van 17,5% weg (1 scenario).

Als we de berekening voor de verkeerstoets enigszins willen vergelijken met die van het geluidrapport (en het luchtemissieonderzoek), dan moeten we uitgaan van het gemiddelde scenario 17,5% modal split weg en een gelijkmatige maand van 8%. Dat komt dan neer op 1354 transportbewegingen.

In het geluidonderzoek en het luchtemissieonderzoek wordt uitgegaan van 1368 bewegingen per dag. Het verschil bedraagt dan 14 transport-bewegingen per dag; dat is verwaarloosbaar.

De adviezen van de regionale brandweer zijn meegenomen bij het onderdeel externe veiligheid. Wat betreft de windmolens blijven wij van mening dat deze vooralsnog niet geplaatst kunnen worden op het terrein van VZT/VCT. De helihaven wordt niet geregeld in deze vergunning. Hiervoor moet vergunninghouder een aanvraag indienen in het kader van de provinciale luchthavenregeling.

5. ADVIEZEN NAAR AANLEIDING VAN HET ONTWERP-BESLUIT

Binnen de daarvoor gestelde termijn zijn adviezen ontvangen van de Veiligheidsregio Zeeland. De adviezen worden hierna samengevat. Onze reacties op de adviezen zijn in **vet** weergegeven. De Veiligheidsregio heeft bevestigd akkoord te zijn met onze reacties op hun adviezen.

1. In bijlage 13.6 van de aanvraag wordt de opslag van meststoffen klasse A1 uitgezonderd. Het is belangrijk dat dit wordt vastgelegd in een vergunningvoorschrift.

De opslag noch de boord-boordoverslag van meststoffen klasse A1 is aangevraagd en derhalve ook niet vergund.

Boord-boordoverslag is het verladen van een product van een schip naar een ander schip. Wij kunnen geen eisen stellen aan de wijze waarop de opslag in een schip plaatsvindt. Als er gelet op de aard van de meststoffen maatregelen nodig zijn om stofontploffingsgevaar te voorkomen, dan is de Arbowetgeving van kracht. Zoals uit het ontwerpbesluit blijkt is dit aspect geregeld in de Arbowet en het Arbobesluit. Vanuit het oogpunt van externe veiligheid worden geen specifieke eisen gesteld.

2. Kwantitatieve risicoanalyse (QRA): Verbrugge Container Terminal,
Er is geen gebruik gemaakt van het landelijk vastgestelde Rekenprotocol Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor van het RIVM. De hieraan verbonden initiële faalfrequenties zijn hoger dan dat er wordt aangenomen in de rapportage van AVIV. Hierdoor ontstaat in dit geval een te lage risico-inschatting van het spoortransport binnen de inrichting. Voor een goede risico-inschatting adviseren wij u de QRA hierop aan te (laten) passen.

In reactie op het ontwerpbesluit heeft de Veiligheidsregio Zeeland aangegeven dat ten aanzien van de interne veiligheid aangesloten dient te worden bij de hogere faalfrequenties uit het Rekenprotocol vervoer gevaarlijke stoffen per spoor (RIVM). Bij het beoordelen van de vergunning staat externe veiligheid centraal en sluiten wij daarvoor aan bij het Besluit externe veiligheid inrichting (Bevi). In het Bevi wordt verlangd dat voor het uitvoeren van een QRA de uitgangspunten worden aangehouden die zijn vastgelegd in de Handleiding Risicoberekening Bevi (versie 3.2). In deze Handleiding wordt aanbevolen om voor stuwadoorsbedrijven gebruik te maken van het rapport Stuwadoorsbedrijven Risico-analyses (AVIV, 1994). In dit rapport zijn initiële faalfrequenties opgenomen voor spoortransport. Er is geen (wettelijke) grond om het spoortransport te baseren op andere faalfrequenties.

3. Voorschrift 9.5.3

In een calamiteitencontainer moet een voorraad schuim aanwezig zijn. Geadviseerd wordt om in overleg met brandweer Stadsgewest Vlissingen - Middelburg ook aan te geven de hoeveelheid en het type schuimvormend middel.

Wij zijn van mening dat dit gereguleerd kan worden in het te overleggen brandveiligheidsplan (zie voorschrift 9.6.1 uit het ontwerpbesluit). Voorschrift 9.5.3 zal daarom worden aangevuld en komen te luiden:

In een calamiteitencontainer moet een voorraad schuim aanwezig zijn. Het type schuimvormend middel en de minimaal aanwezige hoeveelheid schuim in een calamiteitencontainer beschrijft vergunninghouder in het brandveiligheidsplan.

6. ZIENSWIJZEN NAAR AANLEIDING VAN HET ONTWERP-BESLUIT

Binnen de daarvoor gestelde termijn zijn zienswijzen ontvangen van:

- GreenbergTraurig, namens CdMR B.V., CdM B.V., C.Gen N.V. en Cobelfret Rail N.V. (hierna te noemen CdMR)
- Verbrugge Terminals B.V.

VZT is in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven over de ingediende adviezen en zienswijzen. Met deze reactie hebben wij rekening gehouden in onze reactie op de zienswijzen.

De zienswijzen van CdMR worden hierna samengevat. Onze reactie op de zienswijzen is in **vet** weergegeven.

1. Er is overwogen dat er geen verplichting bestaat voor het volgen van een mer-procedure. CdMR is het hier niet mee eens en verwijst naar een uitspraak van het Europese Hof van Justitie van 15 oktober 2009, waarin is bepaald dat Nederland de Europese regels voor het milieu en effectrapportages niet goed uitvoert.
Bij een gevoelig natura 2000-gebied als Westerschelde & Saefthinghe gaat het bij het antwoord op de vraag of een mer-procedure moet worden gevolgd ja of nee niet meer om de omvang maar om de impact die de inrichting zal hebben op het gebied. Gedacht wordt aan NOx-depositie door toegenomen vrachtverkeer en aan onderzoek naar toenemend geluid in dit Natura 2000-gebied. De uitkomsten van het onderzoek dienen te worden meegenomen in het kader van deze zienswijze en CdMR dient in staat te worden gesteld daarop te reageren

Wij hebben het initiatief getoetst aan de heersende wet- en regelgeving:

In het aangehaalde arrest oordeelt het Hof van Justitie EG, samengevat, dat een lidstaat die drempelwaarden en criteria vaststelt en daarbij alleen rekening houdt met de omvang van de projecten zonder de criteria uit de richtlijn 85/337/EEG in aanmerking te nemen, de grenzen van de beoordelingsmarge overschrijdt. In het Besluit m.e.r. zijn de besluiten en de plannen aangewezen bij de voorbereiding waarvan een MER moet worden gemaakt (bijlage C) en waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of er een MER moet worden gemaakt (bijlage D). De aanleg van de VCT betreft de activiteiten genoemd onder 3.4, 4.2c, 5.4 van bijlage C en de activiteiten genoemd onder 2, 5.4, 11.3 van bijlage D bij het besluit m.e.r. Voor geen van deze activiteiten geldt een m.e.r.-(beoordelings)plicht bij het verlenen van een vergunning op grond van de Wet milieubeheer. Aan de vraag of er sprake is van overschrijding van de drempelwaarde(n) wordt niet toegekomen, zodat het arrest van het HvJ EG in deze niet relevant is.

2. Voor de Westerschelde Container Terminal (verder WCT) is in 2003 wel een mer-procedure gevolgd, dit project is toen gestopt. Het is dan ook ongeloofwaardig dat er voor de VZT geen mer-procedure hoeft te worden gevolgd. In 2008 is opnieuw een startnotitie ter inzage gelegd. Ten onrechte wordt er hieraan geen aandacht besteed in de overwegingen.

Wij hebben het initiatief getoetst aan de heersende wet- en regelgeving: de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State met betrekking tot de WCT had betrekking op de herziening van een streekplan als bedoeld in artikel 4a van de WRO (thans; provinciale structuurvisie; artikel 2.2. Wro). Anders dan de vergunning op grond van de Wm wordt de provinciale structuurvisie (wel) genoemd als m.e.r.-(beoordelings)plichtig plan bij de relevante activiteiten.

3. De VCT is maar 1500 meter verwijderd van het Natura 2000-gebied. het valt niet vol te houden dat in de onderhavige situatie, zijnde een ontwikkeling van grote omvang en met een grote verkeersaantrekkende werking, dan geen mer-procedure behoeft te worden gevolgd.

Het klopt dat het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saefthinghe 1500 meter verwijderd ligt van de inrichting, maar in het kader van de Nbwet 1998 is er een voortoets opgesteld waarin de effecten van de inrichting op het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saef-

tinghe expliciet zijn beoordeeld. Op grond van die rapportage heeft GS zich op het standpunt gesteld dat er geen vergunningplicht in het kader van de Nb-wet is.

4. Bij de afweging en beoordeling of de VCT rechtens mogelijk is, is ten onrechte geen tot onvoldoende aandacht besteed aan de vigerende milieuvergunning van CdMR B.V., Cobelfret Rail N.V. en de voorgenomen realisatie van de waterstofelektriciteitscentrale door C.Gen. Er dient alsnog een afweging te worden gemaakt.

Bij de beoordeling van de aanvraag om vergunning betrekken wij de gevolgen voor het milieu die worden veroorzaakt door de inrichting waarvoor de vergunning wordt aangevraagd. In het belang van de bescherming voor het milieu verbinden wij voorschriften aan de vergunning. Deze vergunning heeft geen gevolgen voor de vigerende milieuvergunning van CdMR bv en Cobelfret Rail nv. De ontwikkelingen met betrekking tot de inrichting en het gebied waar de inrichting is gelegen (industriegebied Vlissingen-Oost), alsmede de nautische aspecten verzetten zich niet tegen het inwilligen van het verzoek. De voorgenomen realisatie van een waterstofelektriciteitscentrale in de nabijheid van de inrichting is op het moment van totstandkoming van onderliggende vergunning nog niet zodanig concreet dat dit een afweging van toekomstige belangen mogelijk maakt. De relatief beperkte toename van het scheepsverkeer op de Westerschelde vallen buiten de beschouwing van deze vergunning.

5. Treinbewegingen:

- a. De doorzet is geschat op 2,9 miljoen TEU. Hiervan zal 10% verlopen via het spoor. Dit betekent een dagelijkse ongeveer 20-22 treinbewegingen voor de VCT. De Sloelijn heeft een beperkte capaciteit. De effecten van de bijkomende belasting op de bestaande Zeeuwse lijn zijn niet weergegeven in de vergunningaanvraag. GS zal de invloed van de VCT als ook de WCT in haar onderzoek moeten betrekken.

De 'modal split' die bij de aanvraag is gevoegd (bijlage 11.5-1) betreft de verwachte eind-situatie. Het akoestisch onderzoek is maatgevend voor het maximale aantal treinbewegingen van- en naar de inrichting per etmaal. De capaciteit van het aangrenzende spoor is in deze niet relevant.

- b. In het geluidsrapport wordt vermeld dat de VCT 6 treinbewegingen aanvraagt voor treinvervoer 's nachts. Er wordt echter geen melding gemaakt over de mogelijke behandeling van treinen 's nachts. Gevraagd wordt of deze treinen ook 's nachts worden behandeld en of dit rechtens mogelijk is, ook in het kader van door GS aan andere bedrijven verleende vergunningen.

Uit het geluidsrapport van DHV (bijlage 9.2-2 bij de aanvraag, p. 6) volgt dat de brugkranen, mobiele kranen, straddlecarriers en vorkheftrucks in de nachtperiode een bezettingsgraad van 60% hebben. De railkranen hebben in de nachtperiode een bezettingsgraad van 33% en de reach stackers hebben in de nachtperiode een bezettingsgraad van 25%. De treinen worden 's nachts beladen, maar akoestisch gezien is daar geen belemmering voor; de vergunninghouder voldoet aan de hiervoor gestelde voorschriften in hoofdstuk 6 'Geluid en trillingen'.

6. Vervoersbewegingen over het land:

- a. In het ontwerp-besluit, wordt gesproken over een nieuwe aansluiting. Het betreft een aparte aansluiting VCT-Europaweg. Er wordt echter niet aangegeven wanneer deze ontwikkeling gepland wordt. Zou dit niet direct zijn, dan zal CdMR in haar activiteiten worden gehinderd omwille van verminderde toegang op de Engelandweg. CdMR heeft geen zicht op de mate van toename van het verkeer op de Engelandweg. In het kader van de vergunningaanvraag dient dit onderzocht te worden.

In opdracht van de havenbeheerder Zeeland Seaports heeft Grontmij onderzoek verricht naar de verkeersafwikkeling van de VCT. De aansluiting VCT-Europaweg wordt daarin als optie genoemd; het is vooralsnog niet duidelijk of die optie ook gerealiseerd zal worden.

- b. Ingeval sprake zou zijn van een toename van het verkeer op de Engelandweg, hetzij door late ontwikkeling van de nieuwe aansluiting, hetzij door het gebruik als secundaire ontsluitingsweg voor de WCT, wenst CdMR gebruik te maken van haar tweede toegang naar de Engelandweg, zodat zij geen nadeel ondervindt van de congestie door VCT. Ten onrecht is hiermee geen rekening gehouden.

Het gebruikmaken van deze tweede toegang naar de Engelandweg heeft betrekking op de vergunning van CdMR en kan niet geregeld worden in deze vergunning. Als hierboven al vermeld is, is de aansluiting VCT-Europaweg een optie.

- c. Het gehele onderzoek naar de verkeersbewegingen is onvoldoende. Zo wordt onder andere bij de verkeersafwikkeling de modal split voor Rotterdam en Antwerpen opgegeven. De modal split voor Vlissingen verschilt daarvan zonder duidelijke opgave van redenen. De redenen voor spooraanvoer van 10% zijn te mager. Alleen de aanpassing aan de Zeeuwse lijn wordt naar voren geschoven. Indien in Rotterdam en Antwerpen het vrachtvervoer langs de weg meer dan 30% bedraagt, dan valt aan te nemen dat dit in Vlissingen ook het geval zal zijn, zodat de berekening van de verkeersafwikkeling niet juist is. In de ontwerp-beschikking wordt ook enkel uitgegaan van de meest optimistische inschatting zonder voorbehouden. Er moet echter rekening worden gehouden met een worst case scenario. In de beschikking dient GS de door Verbrugge aan te dragen maatregelen te beoordelen zodat voor CdMR bekend is welke maatregelen kunnen worden doorgevoerd indien het worst case scenario zich voor zou doen.

De 'modal split' van de VCT wijkt af van die van de algehele modal split van Rotterdam en Antwerpen, omdat de modal split van de VCT-zoals in bijlage 11.5-1 van de aanvraag is aangegeven- een verwachte verdeling is van de modaliteiten van één inrichting en niet van een volledig industriegebied. Daarbij zijn de havens van Rotterdam en Antwerpen qua omvang, aard maar ook qua infrastructuur niet te vergelijken met de haven van Vlissingen.

- d. De inschatting van het filevormingprobleem van 2 dagen per jaar op de A58 is een ongemotiveerde inschatting die weersproken wordt door de dagelijkse situatie, zeker in de verlofperiodes waar nu al regelmatig stilstaand verkeer plaatsvindt door toeristisch verkeer. Een motivering ontbreekt.

Het verkeer op de A58 valt buiten de scope van deze aanvraag.

Ons Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 is er onder andere op gericht het goederenvervoer via meer milieuvriendelijker modaliteiten te doen plaatsvinden. (shortsea, binnenvaart, spoor en buisleidingen) Eén en ander is opgenomen in het provinciale actieplan goederenvervoer 2007-2011.

In hoofdstuk 11 van de bij deze beschikking behorende voorschriften eisen wij dat vergunninghouder de verkeers- en vervoersvormen bij het transport van goederen en personen van en naar de inrichting zo efficiënt mogelijk benut: o.a. middels het opstellen van een vervoersplan.

- e. De studie van Grontmij over de verkeersafwikkeling schiet verder tekort, reeds omdat deze niet over de Denemarkenweg spreekt als alternatieve route voor de VCT. Deze weg is qua ligging beter voor de VCT. GS had dit moeten meenemen in de ontwerp-beschikking als te bestuderen alternatief zodat de drukke Engelandweg geen hinder zal ondervinden van de VCT en als alternatief voor een volledig nieuw aan te leggen weg, vlak naast de Denemarkenweg.

De verkeersstudie is opgenomen om meer inzicht te krijgen in de gevolgen van de ombouw van de terminal en om aan te geven welke verkeerstechnische maatregelen mogelijk zijn. Het is aan ons om samen met Zeeland Seaports en de omliggende gemeenten het ruimtegebruik in de omgeving van het havengebied en de transportassen uit te werken. De uitwerking en realisering van het kwaliteitsnetwerk rond havens vindt plaats in het provinciale actieplan goederenvervoer (aangepaste versie 2007-2011)

- f. CdMR wenst een nader onderzoek van eventuele maatregelen die de hinder voor CdMR zou kunnen verminderen ten aanzien van het bijkomend verkeer van en naar VCT.

Als hierboven aangegeven is de uitwerking en realisering van het kwaliteitsnetwerk rond havens een zaak van de verschillende overheden en Zeeland Seaports en geen taak voor de VCT.

- g. CdMR wenst jaarlijks een afschrift te ontvangen van de rapportage over het vervoersplan zoals bepaald in voorschrift 11.1.3

De rapportage, voor zover het geen vertrouwelijke gegevens bevat, is openbaar. Deze is dan ook beschikbaar voor CdMR. CdMR heeft recht op inzage in de rapportage en kan hiertoe periodiek een verzoek bij het bevoegd gezag indienen.

7. Scheepsbewegingen

- a. Als onderdeel van logistieke activiteit van CdMR komen en vertrekken er dagelijks schepen in de Sloehaven in een vaarschema dat uiterst tijdkritisch is. Daar is de milieuvergunning op ingericht, overigens ook in het kader van de gebruikstijden van het spoor. Uit het ontwerp-besluit blijkt niet dat GS zich hier rekenschap van heeft gegeven. CdMR stelt dat bijkomende scheepsbewegingen die het bestaande vaarschema van CdMR zouden beletten, niet kunnen worden vergund aan Verbrugge.

Afspraken over gebruikstijden van het spoor zijn van civielrechtelijke aard en spelen geen rol in deze procedure (vgl. ABRs 24 november 1997, zaaknr. E03.96.0033). Afspraken over vaarschema's kunnen partijen onderling of in overleg met de havenautoriteit Zeeland Seaports maken en zijn geen onderdeel van deze vergunningprocedure.

- b. CdMR wenst een nadere omschrijving van het aantal bijkomende scheepsbewegingen in de Sloehaven voor zowel binnenvaartschepen als zeeschepen door de ontwikkeling van de VCT en de gevolgen hiervan voor het bestaande verkeer in deze haven. CdMR wenst verder een aantal afspraken omtrent voorrang, zodat de activiteiten van CdMR minimale hinder ondervinden.

In de vergunningaanvraag is de ontwikkeling van de scheepsbewegingen duidelijk aangegeven. De uitwerking en realisering van het kwaliteitsnetwerk rond havens, waaronder ook de nautische bewegingen, is een taak van de havenbeheerder Zeeland Seaports en geen onderwerp wat in deze beschikking geregeld kan worden.

- c. In het verlengde daarvan wordt opgemerkt dat GS niet heeft onderzocht of reconstructie van de huidige publieke handelskade noodzakelijk is en wat de invloed daarvan is binnen het desbetreffende gebied, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid.

Het al dan niet noodzakelijk zijn van een reconstructie van de publieke kade is geen onderwerp voor onderhavige Wm vergunning. De gevolgen op het gebied van o.a. veiligheid zijn meegenomen bij de beoordeling van de hele inrichting en het gebruik daarvan.

8. De publieke kade die op enig moment door Zeeland Seaports als erfverpachter aan Verbrugge als erfpachter exclusief is uitgegeven staat in de weg aan verlening van een milieuvergunning voor de VCT cq. andere noodzakelijke vergunningen. Immers, in de akte uitgifte in erfpacht is uitdrukkelijk door Zeeland Seaports bepaald dat de bepalingen van derden op de publieke kade ook beschermd moeten worden. CdMR heeft een bouwvergunning aangevraagd en verkregen voor de aanleg van een brug naar deze publieke kade. Na het aanleggen van de brug, kan de containerterminal van Verbrugge niet als zodanig worden ingericht omdat het laden en lossen van auto's van CdMR over deze brug betekent dat een inrichtingsplan in acht moet worden genomen voor de containerkade. De gewenste inrichting van de containerkade is daarmee in strijd (plaatsing kranen). Ten onrecht heeft GS dit niet onderzocht (ABRvS 18-2-2009 (200803029/1 en 13-10-2005 (200506003/2)).

Een akte van erfpacht is een civielrechtelijke afspraak. Civielrechtelijke aspecten passen niet in Wm-vergunningprocedure, het betreft hier immers geen milieubelang. De kade behoort technisch, functioneel als ook organisatorisch tot de inrichting. Het (incidenteel) gebruik van de kade door een derde partij is een zaak tussen betrokken partijen en Zeeland Seaports.

9. De termijn voor voltooiing en inwerking hebben van de vergunde activiteiten is zeven jaar. Dit is een uitzonderlijk lange termijn die niet wordt gedekt door de motivering CdMR verzoekt alsnog een motivering te verstrekken. Gelet op de aard van de toekomstige inrichting mag deze lange termijn niet worden vergund zonder voldoende motivering waarom dit absoluut nodig is in deze situatie.

Bij nader inzien hebben wij ervoor gekozen de 3-jarentermijn uit de Wet milieubeheer te handhaven. Zie voor een nadere motivering hoofdstuk 'Overige wijzigingen ten opzichte van de ontwerpvergunning'.

10. Uit de overwegingen in het ontwerp-besluit blijkt niet dat is onderzocht of een reconstructie van de kade noodzakelijk is en wat de consequenties zijn voor de huidige inrichting en operationele bedrijfsvoering van CdMR in het kader van de Wm en de veiligheid in de haven.

Het al dan niet noodzakelijk zijn van een reconstructie van de publieke kade is geen onderwerp voor onderhavige Wm vergunning. Alle te onderzoeken aspecten met betrekking tot luchtkwaliteit en (externe) veiligheid zijn beschreven in de aanvraag. Het betreft onder meer de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) en de aanvulling op de vergunningaanvraag d.d. 15 december 2009.

11. CdMR stelt dat twee containerterminals van de beoogde omvang onaanvaardbare gevolgen hebben voor het milieu in de haven, op de A58 en op het spoor. Uit de afwegingen bij het ontwerp-besluit blijkt dat GS ten onrechte hier geen rekenschap van geeft.

Conform art. 8.8 Wm hebben wij de redelijkerwijs te verwachten ontwikkelingen bij de beslissing op de aanvraag betrokken. Op grond van jurisprudentie moet er sprake zijn van 'te verwachten ontwikkelingen die concreet zijn'.

12. CdMR wijst erop dat de spoorlijn die Roosendaal met Vlissingen verbindt de Zeeuwse Lijn is. Deze is nog steeds onderwerp van lopende besluitvorming. De Sloelijn is een aftakking van de Zeeuwse Lijn naar het Sloegebied. In het kader van de besluitvorming over de Sloelijn zijn er gedetailleerde prognoses opgesteld. Hierin is geen rekening gehouden met een tweede containerterminal van Verbrugge. GS zal dit aspect derhalve nog dienen te wegen.

Deze zienswijze heeft naar ons oordeel geen betrekking op een milieubelang en speelt geen rol in de overwegingen voor het al dan niet vergunnen van dit initiatief

13. Natuur en landschap

- a. CdMR stelt dat GS niet rechtens en gemotiveerd kan volhouden dat er gelet op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe geen negatieve effecten zijn te verwachten op beschermde habitat en significant negatieve effecten zijn te verwachten op beschermde soorten. Ook neemt GS ten onrechte aan dat er geen vergunning op grond van de Nbw van toepassing is.

De Nbw 1998 geeft aan wanneer er vergunningplicht bestaat. Ook als er enige effecten op beschermde natuurwaarden optreden kan het zo zijn dat er toch geen vergunningplicht is. De Nbw 1998 neemt een eigenstandige positie in ten opzichte van de Wm. Op grond van de voortoets komen wij tot de conclusie dat er geen vergunningplicht is.

- b. In de ontwerp-beschikking staat slechts vermeld dat de activiteiten geen negatieve effecten hebben op beschermde habitats en geen significante negatieve effecten hebben op beschermde soorten waardoor geen vergunning nodig is op basis van artikel 19d Nbwet. Niet duidelijk is of Oranjewoud ook het aanwijzingsbesluit heeft onderzocht. Dit is namelijk mogelijk niet het geval omdat het besluit pas dateert van 23 december 2009.

Oranjewoud kon het Natura-2000 aanwijzingsbesluit van 23 december 2009 niet in haar toets hebben betrokken, daar de toets van voor die datum is. De voortoets is gebaseerd op het ontwerp-aanwijzingsbesluit. Tussen het ontwerp- en het definitieve aanwijzingsbesluit zitten op detail een aantal verschillen. Deze verschillen betreffen de precieze begrenzing van het Natura 2000-gebied.

Deze (geringe) verschillen bevinden zich echter niet binnen de beïnvloedingszone van de voorgenomen activiteit en/of zijn van hooguit zeer geringe omvang en aard. Ons eindoordeel wordt hierdoor niet beïnvloed.

- c. CdMR vat samen dat niet geconcludeerd kan worden dat zich geen negatieve effecten zullen voordoen op de beschermde habitat en dat ook geen significant negatieve effecten op de beschermde soorten zijn te verwachten. Enerzijds is daarvoor de verwijzing naar het Oranjewoud-rapport onvoldoende het maakt overigens ook geen deel uit van de Wm-aanvraag. Daarnaast besteedt GS er geen aandacht aan dat de Minister op 23 december 2009 Westerschelde & Saeftinghe als Natura 2000-gebied definitief heeft aangegeven.

De Nbwet 1998 geeft aan wanneer er vergunningplicht bestaat. Ook als er enige effecten op beschermde natuurwaarden optreden kan het zo zijn dat er toch geen vergunning-

plicht is. Op grond van de voortoets komen wij tot de conclusie dat er geen vergunningplicht is.

- d. Het heeft de voorkeur van CdMR dat zij hangende de zienswijze-procedure in staat wordt gesteld een rapport terzake in het geding te brengen nadat GS zich gemotiveerd en onderbouwd met rapportage heeft uitgelaten.

De verwijzing naar het rapport is ons inziens voldoende, daarin staat de motivatie en onderbouwing. Op grond van de voortoets komen wij tot de conclusie dat er geen vergunningplicht is.

14. Emissies

- a. Voor wat betreft lucht(kwaliteit) en boord-boord overslag stelt CdMR dat niet de best beschikbare technieken zijn onderzocht, de vergunde windkrachten in voorschrift 4.1.2 zijn te hoog.

Bij het beoordelen van de aanvraag en het opstellen van de voorschriften hebben wij ondermeer rekening gehouden met de bij ministeriële regeling aangewezen documenten. Middels deze documenten houden wij rekening met het bepalen van de best beschikbare technieken in het kader van de vergunningverlening. In de overwegingen staat aangegeven dat wij onder andere de BREF "Op- en overslag bulkgoederen" en de Nederlandse emissie Richtlijn hebben gebruikt bij het bepalen van de best beschikbare technieken. Ten aanzien van de voorschriften voor boord-boord overslag hebben wij paragraaf 3.8.4 van de NeR benut. De hierin genoemde windkrachten hebben wij in voorschrift 4.1.2 vastgelegd.

- b. In voorschrift 4.1.5 is de valhoogte van bulkgoederen van de grijper maximaal 1 meter. Dit laat onaanvaardbare stofverspreiding toe. Tenminste moet worden bepaald dat de grijper pas mag openen in het ruim.

Ten aanzien van stofbestrijding bij transport, laden en lossen van stuifgevoelige goederen moet stofverspreiding worden voorkomen door de storthoogte, met name in de open lucht, te beperken tot minder dan 1 meter. Ter beperking van de stofemissie als gevolg van het laden en lossen van stuifgevoelige goederen met behulp van grijpers, geeft de NeR aan dat de grijper tijdens het lossen pas mag worden geopend nadat deze onder de rand van de storttrechter, dan wel onder de rand van de windschermen is gezakt. Voorschrift 4.1.5 wordt in die zin aangepast.

- c. In de overwegingen wordt gemeld dat de verfspuitwerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd via een inmiddels door de vergunninghouder aangevraagde gedoogbeschikking bij de gemeente Vlissingen. Aangegeven is dat de gedoogbeschikking gerespecteerd zal worden. Voor CdMR is dit onaanvaardbaar. Het is bekend dat zich in september 2004 een bijzonder omvangrijke vervuiling met verwaaide industriële verf heeft voorgedaan op de terreinen van CdMR, afkomstig van de terreinen van Scheldepoort. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft nu reeds 3 maal de aan de milieuvergunning van Scheldepoort verbonden relevante voorschriften vernietigd omdat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de best beschikbare technieken en te vergunnen windkrachten bij welke maatregelen CdMR wenst dat GS de te vergunnen verfspuitwerkzaamheden reguleert in de te verstreken milieuvergunning. Daarbij wijst CdMR er op dat GS onlangs voor een locatie aan de Koningsweg 2 ten behoeve van Scheldepoort aan windkracht heeft vergund voor gritstraal- en verfspuitwerkzaamheden maximaal 5 Bft en het treffen van afdoende maatregelen

De verfspuitwerkzaamheden maken geen deel uit van de aanvraag; wij hebben dan ook ten onrechte het inmiddels ingetrokken verzoek om een gedoogbeschikking bij het huidige bevoegd gezag (gemeente Vlissingen) meegenomen bij deze aanvraag. In deze vergunning zijn verfspuitwerkzaamheden dan ook niet aan de orde; wij hebben de considerans hierop aangepast.

- d. In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn de emissies van zwaveldioxide, koolmonoxide, lood en benzeen niet onderzocht. In de beschikking wordt gesteld dat er geen overschrijding van de grenswaarden zal zijn. CdMR meent dat de uitstoot van vervuilende stoffen volledig in kaart dient te worden gebracht. Pas vervolgens kan worden vastgesteld of de grenswaarden worden overschreden.

In het luchtkwaliteitsonderzoek is wel onderzoek naar zwaveldioxide gedaan. Met name voor stikstofoxide, zwaveloxide en fijn stof geldt dat deze in Nederland tot overschrijding van de grenswaarden kunnen leiden. Voor de concentraties van koolmonoxide, lood en benzeen in Nederland geldt dat de hier voorziene ontwikkelingen niet tot een overschrijding van de grenswaarden van deze stoffen zullen leiden. Er was ons inziens dan ook geen noodzaak tot het doen van onderzoek naar de emissies van koolmonoxide, lood en benzeen.

- e. Bij boord-boordoverslag wordt uitgegaan van een emissiereductie van 90% omdat er luiken aanwezig zijn op de schepen. CdMR wenst te vernemen hoe deze gunstige 90% is vastgesteld.

In een rapportage van ingenieurs- en adviesbureau TAUW ('onderzoek maatregelen fijn stof op- en overslag') wordt voor afsluiting van de overslag een emissiereductie van 50%-80% genoemd. Door verdere afsluiting voor de scheepsluiken zal nog een 20% - 95% emissie-reductie optreden. Als verdere maatregelen wordt het 'goed gebruik' van de grippers genoemd. Hiermee wordt bedoeld dat grippers welke goed zijn afgesloten, stofarm opereren. Hoewel hiervoor geen specifieke reductie te berekenen is, is het aanmerkelijk dat met 'goed gebruik' 90% emissiereductie gehaald wordt.

- f. In de aanvraag wordt voor boord-boordoverslag als uitgangspunt genomen één miljoen ton. In de beschikking wordt gesproken over tweehonderd duizend ton. De enorme discrepantie tussen aanvraag en ontwerp-beschikking wordt niet verklaard.

Wij zijn van mening dat hier geen sprake is van discrepantie tussen aanvraag en beschikking. In de beginsituatie (bestaande VZT situatie) is de capaciteit voor boord-boordoverslag 1.000.000 ton/jaar (toelichting bij tabel 5 van bijlage 13.6). In bijlage 13.6 onder 2.3 wordt bij de boord-boordoverslag van bulkgoederen in de VCT-situatie gesproken over 200.000 ton/jaar (6-8 schepen per jaar). In de eindsituatie worden hoofdzakelijk goederen in containers behandeld.

15. Veiligheid

- a. In het kader van externe veiligheid moet onder andere het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden beoordeeld. CdMR stelt dat voor het plaatsgebonden risico enkele kwetsbare objecten binnen de veiligheidscontour liggen (10-6). GS acht het plaatsgebonden risico toelaatbaar gelet op de aangedragen maatregelen door Verbrugge. CdMR stelt dat GS ten onrechte geen rekening hebben gehouden, althans onvoldoende, met de cumulatieve effecten door de aanwezigheid van andere inrichtingen in het kader van de vergunningverlening.

Er gelden geen specifieke omstandigheden die aanleiding geven om cumulatieve veiligheidsaspecten in deze situatie te beschouwen. Uit het QRA-rapport blijkt dat binnen de 10-6/jaar PR-contour in de huidige situatie (VZT) en in de eindsituatie (VCT) geen kwetsbare objecten aanwezig zijn.

- b. In de ontwerp-beschikking wordt opgemerkt dat GS voornemens is om in 2010 een veiligheidscontour op basis van artikel 14 van het Bevi definitief vast te stellen. CdMR wenst te vernemen per wanneer de veiligheidscontour definitief wordt vastgesteld.

Op dit moment is het voornemen nog steeds eind 2010. Het definitief vaststellen van de veiligheidscontour maken wij t.z.t. via de daarvoor geldende procedure bekend.

- c. CdMR stelt dat de conclusies van GS op pagina 30/65, laatste alinea, niet vallen te trekken nu het advies van de Veiligheidsregio stelt dat er een te lage risico-inschatting van het spoortransport binnen de inrichting ontstaat en dat voor een goede risico-inschatting de QRA moet worden aangepast. Pas vervolgens kan de Veiligheidsregio een onderbouwd advies geven. Dit klemmt temeer nu adviesbureau Grontmij volgens de Veiligheidsregio niet heeft gekeken naar het externe veiligheidsrisico per transportmodaliteit terwijl transport core business is. De gegeven motivering op pagina 33 en 24 is onvoldoende.

In reactie op het ontwerpbesluit heeft de Veiligheidsregio Zeeland aangegeven dat ten aanzien van de interne veiligheid aangesloten dient te worden bij de hogere faalfrequenties uit het Rekenprotocol vervoer gevaarlijke stoffen per spoor (RIVM). Bij het beoordelen van de vergunning staat externe veiligheid centraal en sluiten wij daarvoor aan bij het Besluit externe veiligheid inrichting (Bevi). In het Bevi wordt verlangd dat voor het uit-

voeren van een QRA de uitgangspunten worden aangehouden die zijn vastgelegd in de Handleiding Risicoberekening Bevi (versie 3.2). In deze Handleiding wordt aanbevolen om voor stuwadoorsbedrijven gebruik te maken van het rapport Stuwadoors-bedrijven Risico-analyses (AVIV, 1994). In dit rapport zijn initiële faalfrequenties opgenomen voor spoortransport. Er is geen (wettelijke) grond om het spoortransport te baseren op andere faalfrequenties.

- d. CdMR kan uit alle overlegde stukken onvoldoende afleiden of er rechtens voldoende rekening is gehouden na de uitbreiding tot VCT met de veiligheid van de werknemers van CdMR in het kader van het groepsrisico. Verzocht wordt om een toelichting te verstrekken en daarbij nadrukkelijk in te gaan op zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten.

In het ontwerpbesluit wordt ingegaan op het toetsingskader zoals vermeld in het Bevi. De in het Bevi gehanteerde oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bedraagt:

- 10 of meer doden: kans van één op honderdduizend (10^{-5}) per jaar;
- 100 of meer doden: kans van één op tien miljoen (10^{-7}) per jaar;
- 1000 of meer doden: kans van één op één miljard (10^{-9}) per jaar.

De definitie van groepsrisico spitst zich toe op de kans per jaar dat groepen (grotere aantallen) personen komen te overlijden ten gevolge van een ongewoon voorval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het groepsrisico geeft informatie over de mogelijke omvang van een ongewenst voorval. Het groepsrisico wordt hierbij tevens gezien als een belangrijke indicatie voor de maatschappelijke ontwrichting die ontstaat ten gevolge van een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen.

In paragraaf 6.3 van de QRA wordt ingegaan op het groepsrisico en uit figuur 9 blijkt dat het optredende groepsrisico zowel voor de VZT als de VCT ruim onder de oriëntatiewaarde ligt. Uit de grafiek blijkt een cumulatieve kans op 10 dodelijke slachtoffers bij de VZT en VCT van respectievelijk $0,03 \times 10^{-6}$ en $0,2 \times 10^{-6}$ terwijl de oriëntatiewaarde 1×10^{-5} bedraagt. De optredende waarden voor het groepsrisico zijn ten minste een factor 50 lager dan de oriënterende waarde. Een kans op 100 of meer doden is niet aanwezig waardoor bij een mogelijk ongewoon voorval de maatschappelijke ontwrichting niet navenant is. Een verdere opsplitsing tussen medewerkers van bedrijven en andere personen geeft daarin niet meer inzicht.

In het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 is aangegeven dat het zeehaventerrein Sloe is aangewezen voor de vestiging van industrie, ook als die gepaard gaat met risico's voor de omgeving. In de beleidsvisie Externe Veiligheid van 7 oktober 2005 is vermeld dat over elke overschrijding van de oriënterende waarde en over de toename van de groepsrisico verantwoording moet worden afgelegd. Aan deze voorwaarde wordt voldaan en conform de beleidsvisie is een nader onderzoek naar het groepsrisico niet vereist. Zoals uit de voorgaande paragraaf blijkt neemt het groepsrisico niet relevant toe en blijft het ver onder de oriëntatiewaarde. Ongeacht de hoogte van het groepsrisico worden maatregelen verlangd om de veiligheid te waarborgen. Verder is in het ontwerpbesluit een brandbeveiligings- en noodplan voorgeschreven dat adequate technische en organisatorische maatregelen aanwezig zijn om een beginnende calamiteit te bestrijden en daarmee effecten naar de omgeving te voorkomen. Overigens heeft de Veiligheidsregio Zeeland geen aanleiding gezien om specifiek in te gaan op zelfredzaamheid, beheersbaarheid of resteffecten.

Ten aanzien van informatieverstrekking aan omliggende bedrijven zijn er geen specifieke criteria beschikbaar waardoor wij in deze procedure de verplichting op zouden kunnen nemen dat de vergunninghouder omliggende bedrijven informeert. Bedrijven kunnen desgewenst met elkaar in contact treden.

- e. De QRA zou duidelijker moeten vermelden welke faalrisico's maatgevend zijn voor de risicocontouren van het plaatsgebonden risico en voor het groepsrisico omdat dit belangrijke informatie is voor de omliggende bedrijven. Thans wordt dit slechts zeer kort aangehaald op pagina 32 van de QRA.

Wij zijn van mening dat de QRA voldoende gegevens bevat om de aanvraag te beoordelen. Faalrisico's zijn duidelijk omschreven.

- f. Het QRA-rapport noch de aanvraag vermelden de mogelijke maatregelen om het risico te reduceren. Niet duidelijk is of is overwogen om aan Verbrugge bij iedere lay-out telkens een strikte scheiding tussen het verkeer voor personenwagens en het verkeer in verband met terminals op te leggen dan wel een snelheidsbeperking op te leggen.

In de aanvraag van de milieuvergunning en in het ontwerpbesluit zijn diverse maatregelen vermeld die het risico reduceren zoals:

1. Een veiligheidsweg om het opslagterrein heen. Hierdoor blijft het wegverkeer volledig gescheiden van de grote terminalvoertuigen (straddle carriers en reachstackers).
2. Bescherming tegen aanrijden van een container door organisatorische of fysieke maatregelen.
3. Het realiseren van Chassis Area's waar vrachtauto's worden beladen, wordt voorkomen dat vrachtwagens tussen de stacks rijden.
4. Maatregelen volgens de PGS15.

Daarnaast is de lay-out van de inrichting zodanig ontworpen dat onder meer rekening wordt gehouden met veiligheidsaspecten (bijvoorbeeld de locatie van de werkplaats, de spooroverslag en de chassis area's). Het voorkomen van een ongeval door een scheiding van intern en extern transport, zoals door vergunninghouder wordt beoogd, achten wij uit veiligheidsoogpunt doelmatig. Het beperken van de snelheid van diverse aanwezige transportvoertuigen kan aanvullend zijn maar wij zien geen reden om dat thans te verplichten.

Opgemerkt wordt dat het volgens Bevi verplicht gestelde rekenmodel Safeti-nl niet de mogelijkheid biedt om deze maatregelen te betrekken in de QRA waardoor er geen andere risicocontour ontstaat terwijl ze feitelijk wel bijdragen tot een verlaging van het veiligheidsrisico

- g. Onduidelijk is of is onderzocht waaraan het Veiligheidshandboek van Verbrugge aan moet voldoen. Immers er worden gevaarlijke stoffen overgeslagen op de VCT.

Het veiligheidshandboek is het resultaat van een door de vergunninghouder uitgevoerde evaluatie van de verplichtingen die voortvloeien uit direct werkende wet- en regelgeving, in een vergunning voorgeschreven richtlijnen of normen en eigen bedrijfseisen. Op eigen initiatief is vergunninghouder voornemens de relevante gegevens samen te voegen tot een handboek. Hierbij dient vergunninghouder rekening te houden met vergunningvoorschriften die eisen stellen aan de organisatie of registratie van bedrijfsactiviteiten. Vergunninghouder kan ervoor kiezen om deze niet-technische voorschriften te verwerken in een veiligheidshandboek maar is daartoe niet verplicht. Een nadere beoordeling van het veiligheidshandboek is daarom niet nodig.

- h. Daarboven houdt het rapport ook geen rekening met de overgangssituatie die maximaal 7 jaren zal duren.

De overgangssituatie geeft geen andere inzichten die aanleiding zijn om aanvullende veiligheidsvoorschriften te stellen.

- i. Pagina 11 van de QRA geeft aan dat stoffen van klasse 4 en 5 niet relevant zijn voor een QRA. Echter, met name organische peroxiden en ammoniumnitraat kunnen tot situaties met dodelijke gevolgen leiden. In de indelingslijst wordt melding gemaakt van stoffen in de klasse 2.3, te weten giftige gassen. Deze zouden zeker in de QRA moeten worden meegenomen. Fout staat thans vermeld op pagina 11 van de QRA dat slechts belangrijk zijn klasse 2.1, 2.2, 3, 6.1. Klasse 2.2 moet 2.3 zijn en CdMR kan niet vaststellen of getoetst is aan 2.3 in het rapport.

Uit de QRA en de daarin opgenomen paragrafen blijkt o.i. duidelijk dat klasse 2.3 is beschouwd. Wij hebben geen reden om aan de juistheid van het rapport te twijfelen.

Ten aanzien van het ontbreken van klasse 4 en 5 in de QRA merken wij het volgende op.

De QRA moet zijn gebaseerd op de rapportage Stuwadoorsbedrijven Risico-analyses (AVIV, 1994) waarbij ten aanzien van de modellering gekozen is voor een aantal stoffen zijnde brandbare en/of toxische gassen, brandbare en/of toxische vloeistoffen. Het uitgangspunt is dat de stoffen bij het onbedoeld vrijkomen kunnen leiden tot brand- en of explosiegevaar of het verspreiden van een toxische stof. Indien het vrijkomen van de stoffen indirect kan plaatsvinden (bijvoorbeeld het falen van de koeling bij organische peroxiden of een onjuiste opslag van ammoniumnitraat) wordt dit niet in de QRA beschouwd. In dergelijke situaties gaat de voorkeur uit naar organisatorische maatregelen (bijvoorbeeld in het veiligheidshandboek, het noodplan of het brandbestrijdingsplan).

- j. PGS15 bevat voorschrift 5.6.12. dit voorschrift bepaalt dat een containerterminal die is voorzien van een etiket modelnummer 2.3 van het ADR en een tankcontainer van klasse 8 die ook voorzien moet zijn van etiket modelnummer 6.1, op het maaiveld moet worden geplaatst. Hoe zal dit gegarandeerd worden als dit niet als separaat als voorschrift in de vergunning is opgenomen? Verder bepaalt voorschrift 5.6.13 dat tankcontainers geladen met gevaarlijke stoffen, zoals genoemd in 5.6.12, tenminste 5 meter verwijderd moeten blijven van (tank)containers met brandbare vloeistoffen met een vlamptpunt lager dan 61 graden Celsius, alsmede van (tank)containers met brandbare gassen. Hoe zal dit gegarandeerd worden?

In het ontwerpbesluit hebben wij in voorschrift 9.5.1 verplicht dat de VZT en de VCT aan de door de CdMR genoemde artikelen moeten voldoen. Tevens hebben wij in voorschriften 9.5.4 en 9.5.5 eisen gesteld aan de wijze van registreren van containers (inclusief vermelding opslaglocatie).

- k. De PGS15 vermeldt verder nog in 5.7.1 dat er maatregelen genomen moeten worden om, in geval van lekkage, te voorkomen dat gelekte vloeistof in het oppervlaktewater of het riool geraakt. De milieuvergunning maakt geen melding van het plaatsen van afsluiters op de rielen.

In artikel 5.7.1 van de PGS15 is vermeld dat maatregelen genomen worden om, in geval van lekkage, te voorkomen dat gelekte vloeistof in het oppervlaktewater of het riool geraakt. In bijlage 4.4.10 (onderdeel bijlage 4a) van de aanvraag is een beschrijving opgenomen van onvoorziene lozingen. Tevens zijn in de bijlage technische en organisatorische maatregelen vermeld. Door vergunninghouder zijn maatregelen getroffen conform de strekking van het genoemde artikel. Daarom hebben wij gemeend om dit artikel niet te herhalen in de voorschriften

- l. Verder kan CdMR niet vaststellen of de klasse vuurwerk en de klasse ontplofbare stoffen bij elkaar zijn opgeteld zoals voorgeschreven in de Handreiking vuurwerk in zeehavens. Verzocht wordt om een antwoord met onderbouwing.

In de aanvulling van 16 december 2009 zijn daarover gegevens opgenomen. Uit de handreiking volgt niet dat de klasse vuurwerk en de klasse ontplofbare stoffen bij elkaar moeten zijn opgeteld. De aanvulling bevat een tabel waarin rekening is gehouden met de n.e.m. voor vuurwerk en niet met de n.e.m. voor vuurwerk én de n.e.m. voor ontplofbare stoffen voor civiel gebruik.

- m. In de ontwerp-beschikking staat vermeld dat de opslag van vuurwerk en ontplofbare stoffen in containers dient te voldoen aan PGS15. Dit is niet juist. Het is CdMR onduidelijk op basis waarvan PGS15 van toepassing is.

In het ontwerpbesluit hebben wij verwoord dat wij aanvullende voorwaarden stellen aan het registratiesysteem dat op basis van de PGS15 wordt verlangd en de locatie van de betreffende containers met ontplofbare stoffen. Dit laat onverlet dat de aanwezige voorzieningen zoals verlangd in voorschrift 9.5.1, gebaseerd op de PGS15, ook aanwezig moeten zijn.

- n. Gesteld wordt op pagina 27 van de ontwerp-beschikking dat, gelet op de afstand van de kade tot de Quarleshaven respectievelijk Bijleveldhaven en de maximale hoeveelheid NEM in een stack, aan de daarbij behorende veiligheidsafstand wordt voldaan. Het blijkt echt niet hoe wordt gegarandeerd dat de NEM de 100 ton, met een veiligheidsafstand van 336 meter, niet overschrijdt.

De vergunninghouder dient zich te houden aan hetgeen is vergund. In het kader van onze toezicht- en handhavingstaken zullen wij daarop toezien.

- o. Gekoelde of verwarmde containers met gevaarlijke stoffen vormen een extra risico bij het uitvallen van de koeling. In de ontwerp-beschikking (pagina 25) wordt gesteld dat Verbrugge een procedure dient op te stellen die waarborgt dat een dergelijke temperatuursverandering niet kan optreden. Niet inzichtelijk is gemaakt dat een dergelijke risicoscenario in de QRA is beschouwd.

De uitgangspunten voor het uitvoeren van een QRA zijn vastgelegd in de Handleiding Risicoberekening Bevi (versie 3.2), zie tevens onze reactie bij ad. 42. Het risicoscenario wordt niet in de QRA beschouwd omdat aangenomen wordt dat de koeling of verwarming van een zeecontainer adequaat functioneert. Het falen van een koeling of verwarming kan namelijk meerdere oorzaken hebben (bijvoorbeeld onvoldoende koelmiddel, lekkage leidingwerk koelmiddel, kapot gaan koel/verwarmingsmoter et cetera) en het analyseren van de faaloorzaken inclusief vastleggen van faalfrequenties levert voornamelijk inzicht op in de werking van de koel- of verwarmingsapparatuur. Aangezien het voorkomen van ongevallen voorop staat, gaat daarom in deze situatie de voorkeur uit naar een organisatorische maatregel (zie tevens onze reactie bij Ad. 47). Dit sluit overigens aan bij de uitgangspunten gehanteerd in de Handleiding Risicoberekeningen Bevi (versie 3.2).

- p. Voorschrift 9.5.3 stelt dat in de calamiteitencontainer een hoeveelheid schuim aanwezig dient te zijn. De hoeveelheid wordt echter niet gekwantificeerd. CdMR stelt dat bij dit voorschrift een berekening en toelichting noodzakelijk is waarbij de hoeveelheid schuim gebaseerd wordt op de maatgevende calamiteit.

Als aangegeven in onze reactie op het advies van de Veiligheidsregio Zeeland: Wij zijn van mening dat dit gereguleerd kan worden in het te overleggen brandveiligheidsplan (zie voorschrift 9.6.1 uit het ontwerpbesluit). Voorschrift 9.5.3 zal daarom worden aangevuld en komen te luiden:

In een calamiteitencontainer moet een voorraad schuim aanwezig zijn. Het type schuimvormend middel en de minimaal aanwezige hoeveelheid schuim in een calamiteitencontainer wordt beschreven in het brandveiligheidsplan.

- q. In de voorschriften ontbreekt een bepaling die maximale opslagduur van militaire containers bepaalt. Ook is de maximale opslag van ontplofbare militaire stoffen niet gelimiteerd.

In voorschrift 9.1.1. hebben wij de verplichting opgenomen dat containers met ontplofbare stoffen voor militair gebruik maximaal drie uur op de kade mogen zijn gestald. Ten aanzien van andere stoffen voor militair gebruik sluiten wij aan bij de algemene eisen uit de PGS15 indien sprake is van ADR-geclassificeerde stoffen.

16. Geluid

- a. De toename van geluid in het gebied Westerschelde & Saeftinghe is niet onderzocht.

Dit betreft een Natura-2000 gebied. Hierop ziet de Wet milieubeheer niet, maar de Natuurbeschermingswet.

- b. Het rapport van DGMR lijkt ten onrechte niet de overgangssituatie van 2010-2016 te beschrijven. Daarnaast lijken braakliggende gebieden te worden gebruikt om een overschot aan geluid op andere locaties te compenseren. Dit kan niet de bedoeling zijn.

In de periode van 2010 tot 2016 is sprake van een geleidelijke transitie van de huidige situatie (stukgoedterminal) naar de toekomstige situatie (containerterminal). Er zal dus gedurende enige jaren sprake zijn van een gedeeltelijke stukgoed- en containerterminal. In de overwegingen is vermeld, dat de huidige situatie meer geluid produceert dan de toekomstige situatie. Er is gekozen om gedurende deze transitieperiode de huidige geluidsruimte te vergunnen. In de praktijk is het nagenoeg niet mogelijk is om voor de transitieperiode in de vergunning meerdere fasen te onderscheiden.

De opmerking betreffende het compenseren van "een overschot aan geluid" op enkele locaties met braakliggende terreinen is niet juist. Binnen het door Verbrugge gebruikte kavel is een gemiddelde geluidsemissie toegestaan. Dit is eenduidig vastgelegd in de

"Beleidsregel zonebeheersysteem Industrierrein Vlissingen-Oost 2008". In de overwegingen is aangegeven, dat zowel de huidige als de toekomstige situatie van Verbrugge aan de randvoorwaarden van de beleidsregel voldoen.

- c. CdMR wenst in het kader van een motivering een nadere beschrijving van de beschikbare geluidsruimte in het Sloegebied en de motivering hiervan waarin ook betrokken moet zijn de beperkingen van het geluid op de Zeeuwse Lijn en de geplande inname van geluidsruimte door de VCT op die lijn. Zoals bekend, zijn er nu reeds geluidssaneringen op deze lijn gaande.

De beschikbare geluidsruimte in het Sloegebied is voor het aspect industrielaawaai op het industrierrein Vlissingen-Oost vastgelegd in de "Beleidsregel zonebeheersysteem Industrierrein Vlissingen-Oost 2008".

Het beoordelen van de beperkingen van het geluid op de Zeeuwse lijn valt buiten de scope van deze aanvraag.

- d. CdMR verzoekt om gemotiveerd uiteen te zetten of er rekening is gehouden met het standpunt van Verbrugge dat het akoestisch inrichtingsplan onvoldoende is voor de toekomstige exploitatie van de VCT.

De in opdracht van Verbrugge uitgevoerde akoestische onderzoeken en de inpassing hiervan in het zonebeheersysteem van het industrierrein Vlissingen-Oost hebben aangetoond, dat het inrichtingsplan, zoals vastgelegd in de "Beleidsregel zonebeheersysteem Industrierrein Vlissingen-Oost 2008", toereikend is om de door Verbrugge aangevraagde activiteiten te kunnen vergunnen.

17. Omdat CdMR heeft aangetoond dat de besluitvorming op vitale onderdelen niet stoelt op onderliggend onderzoek en onvoldoende draagkrachtig is gemotiveerd, verzoekt zij in de gelegenheid te worden gesteld na het uitvoeren van dit onderzoek door GS en een herziend standpunt, zelf onderzoek uit te voeren en dit in de procedure in te brengen voordat definitief op de zienswijzen wordt besloten.

Wij zijn van mening dat wij onze besluitvorming met inbegrip van onze reactie op de ingediende zienswijzen voldoende gemotiveerd hebben.

De zienswijzen van Verbrugge Terminals B.V. worden hierna samengevat. Onze reactie op de zienswijzen is in **vet** weergegeven.

18. 1.2 considerans

- a. Verzocht wordt om de lijst van aangevraagde activiteiten aan te vullen door te verwijzen naar de opgenomen lijst van Ivb categorieën (bijlage 2.2.2 van de aanvraag)

Wij hebben de considerans hierop aangepast

- b. Verzocht wordt om de zin "verder vindt er incidenteel...de inrichting behoort." te vervangen door: "verder vindt er incidenteel in- en ontschepen van militaire konvooien plaats."

Na indiening van de vergunningaanvraag hebben wij overleg gehad met het ministerie van Defensie en de aanvrager. De genoemde partijen waren het er over eens dat het betreffende deel van het terrein onderdeel blijft van de inrichting en geen tijdelijk militair terrein wordt. Verbrugge Zeeland Terminals B.V. blijft verantwoordelijk als vergunninghouder. Tekst van considerans is hierop aangepast.

- c. Het heliterrein behoort wel tot de inrichting en dient vergund te worden. Het gebruik moet inderdaad separaat bij het bevoegd gezag worden aangevraagd.

De voortoets in het kader van de Nbwet 1998 gaat niet in op het gebruik van een heliterrein. Het gebruik van dit terrein is derhalve ook geen onderdeel van de beoordeling van de effecten op de beschermde natuurwaarden geweest. De locatie kan worden vergund, maar het gebruik moet nog separaat in het kader van de Luchtvaartwet worden aangevraagd bij Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland; in deze procedure toetsen wij ook Nbwet 1998.

19. 2.3 coördinatie Woningwet

Uit overleg is gebleken dat enkele bouwvergunningen rechtstreeks bij de gemeente Borsele dienen te worden aangevraagd. Indien noodzakelijk graag de tekst hierop aanpassen

Wij hebben de considerans hierop aangepast.

20. 3.2 Algemeen

Verzocht wordt om de zin "Vooralsnog gaan we er vanuit dat wij de windturbines uit veiligheidsoverwegingen niet kunnen vergunnen" te verwijderen. Dit hoort niet thuis in een vergunning Wm als de betreffende activiteit niet is aangevraagd.

Wij hebben de considerans hierop aangepast.

21. 3.3 Best beschikbare technieken

De tabellen van de Regeling aanwijzing BBT-documenten waarnaar wordt verwezen zijn omgedraaid. Tabel 1 moet 2 zijn en vice versa

Wij hebben de considerans hierop aangepast.

22. 3.4 Milieuzorgsysteem

Laatste alinea: het woord "inrichting" vervangen door "de nieuwe containerterminal (VCT).

Wij hebben de considerans hierop aangepast.

23. 3.5 Bodem

Ten aanzien van het opnemen van voorschriften ter bescherming van de bodem conform de NRB, is aangegeven dat "daar waar het activiteiten van VZT betreft vergunninghouder stelt dat dit activiteiten betreft die op deze locatie worden afgebouwd en dat investeringen niet rendabel zijn. In voorschrift 3.1.1 is dit vastgelegd. Dit zijn volgens Verbrugge wel degelijk maatwerkvoorschriften, terwijl in 3.15 juist wordt gesteld dat het niet noodzakelijk is ten aanzien van de genoemde activiteit maatwerkvoorschriften op te nemen. Verzocht wordt om dit op elkaar af te stemmen.

Wij achten het opgenomen voorschrift niet in tegenspraak met het gestelde in paragraaf 3.15. We vinden het wel noodzakelijk dit voorschrift, waarin wij stellen dat per 1-1-2017 voor alle bodemrisicobedreigende activiteiten geldt dat er voldaan wordt aan bodemrisicocategorie A, op te nemen.

24. 3.6 Lucht

Er wordt opgewezen dat in de praktijk is gebleken dat walstroom nog niet uitvoerbaar is gebleken in de gemeente Rotterdam. Verzocht wordt om voorschrift 4.1.7 te laten vervallen.

In een artikel uit het blad Schuttevaer, een weekblad voor maritiem Nederland, van 10 oktober 2009 staat het volgende: "Havenbedrijf Rotterdam wil dat de binnenvaart nog dit jaar verplicht wordt om gebruik te maken van walstroom in de Rotterdamse binnenvaarthavens. Onderzoek toont aan dat momenteel ongeveer de helft van de schippers in de Maashaven de elektriciteit aftapt van de kades en de rest de stroom opwekt door de dieselgenerator te laten draaien. Om de luchtkwaliteit te verbeteren is het Havenbedrijf in de weer om circa 450 ligplaatsen te voorzien van walstroom."

In een artikel uit hetzelfde blad op 3 februari 2010 staat: "Walstroom definitief verplicht voor binnenvaart in haven Rotterdam. Met het vaststellen van de Havenverordening door de Rotterdamse gemeenteraad wordt het voor de binnenvaart verplicht om gebruik te maken van walstroom in de Rotterdamse binnenvaarthavens. De havenverordening treedt in werking op 1 maart 2010."

Uit deze artikelen blijkt dat walstroom uitvoerbaar is gebleken in Rotterdam en daar ook daadwerkelijk verplicht is om toe te passen. Wij vinden walstroomvoorzieningen bij de nieuw te bouwen kades BBT. Voor de bestaande kades wachten we eerst op de resultaten van het onderzoek van ZSP, alvorens een definitief standpunt in te nemen.

Om die reden hebben wij voorschrift 4.1.7 in die zin aangepast.

25. 3.7 Geluid

- a. De oppervlakten in beide tabellen komen niet overeen met elkaar. De oppervlakten in de eerste tabel zijn onjuist. Verzocht wordt om deze gegevens aan te passen met behulp van de gegevens uit de tweede tabel. Het DGMR rapport is opgesteld voor de huidige situatie (VZT), het DHV rapport is voor de toekomstige situatie (VCT) opgesteld. Met de aanpassing is de tweede tabel overbodig, daarom wordt verzocht om deze te laten vervallen.

De diverse oppervlaktes met bijbehorende kentalgeluidsvermogens zijn gecontroleerd. Hieruit is gebleken, dat de door Verbrugge geconstateerde aspecten juist zijn. De overwegingen zijn hierop aangepast.

b. Verzocht wordt om een aantal tekstuele aanpassingen door te voeren.
De vermelde tekstuele aspecten zijn verwerkt.

c. In de tweede alinea van pagina 13 zijn waarden opgenomen voor de dag-, avond-, en nachtperiode. Deze komen niet overeen met de waarden zoals genoemd in voorschrift 6.3. Verzocht wordt om voorschrift 6.3 aan te passen en de genoemde waarden uit de Handreiking als streefwaarden hierin op te nemen.

Voorschrift 6.3 met betrekking tot de maximale geluidsniveaus is herzien conform hetgeen in de overwegingen is vermeld.

d. Verzocht wordt om de verschillenbeschouwing uit de considerans te halen. Het creëert alleen verwarring door deze tekst met verschillen en verklaring ook zo op te nemen in de considerans.

De reden om de optredende verschillen tussen de aangevraagde en vergunde geluidsruimte op te nemen, is om naar de toekomst toe duidelijkheid hieromtrent te verschaffen. De overige door Verbrugge vermelde oorzaken kunnen als aanvulling op de reeds vermelde oorzaken worden gezien.

e. Bij de geluidbelasting op punt 42 wordt abusievelijk verwezen naar VZT in plaats van VCT. Verder wordt als verklaring voor de verschillen aangevoerd dat punt 42 niet aan de achtergelegen woning gekoppeld was. Naar mening van Verbrugge is de juiste verklaring dat in de tabel de geluidsbelasting op verschillende punten met hetzelfde puntnummer wordt vergeleken. De provincie en DHV berekenen op elk van beide punten exact dezelfde waarde.

Is in aangepaste considerans meegenomen.

f. Als verklaring voor de verschillen op punt 173 kan worden toegevoegd dat dit punt zich bevond nabij de hoek van een gebouw. Dit gebouw is uit het huidige zonebeheersmodel verwijderd.

Dit kan als aanvulling op de reeds vermelde oorzaken worden gezien.

g. Als verklaring voor de verschillen op punt 174 kan worden toegevoegd dat dit punt zich bevond op een gebouw waarnaast andere gebouwen waren gelegen. Laatstgenoemde gebouwen zijn uit het huidige zonebeheersmodel verwijderd, waardoor er op punt 174 geen bijdrage meer is van reflecties in deze gebouwen

Dit kan als aanvulling op de reeds vermelde oorzaken worden gezien.

h. Punt 174 is als punt MTG-06 opgenomen in de vergunningvoorschriften. Omdat voornoemde aanpassingen ten koste gaan van de voor Verbrugge beschikbare geluidsruimte, is het voor Verbrugge van groot belang dat met deze aanpassingen de werkelijkheid nauwkeurig(er) wordt benaderd.

Wij hebben dit in beoordeling meegenomen.

26. 3.9 Natuur en landschap

a. Er is aangegeven dat de verwachting is dat Westerschelde & Saeftinghe eind 2009 als Natura 2000-gebied worden aangewezen. Het gebied is inmiddels definitief aangewezen. Verzocht wordt om dit aan te passen.

Wij hebben de tekst in de considerans hierop aangepast.

b. Verzocht wordt om de zin "Op basis van deze voortoets ... hebben op beschermde soorten." Als volgt aan te passen: "Op basis van deze voortoets is gebleken dat de activiteiten waarvoor de Wm-vergunning wordt aangevraagd, gelet op de instandhoudings-doelstellingen van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe, geen negatieve effecten hebben op beschermde habitats en te verwaarlozen negatieve effecten hebben op beschermd soorten.

Wij hebben de tekst in de considerans hierop aangepast.

27. 3.10 Verkeer

- a. Verzocht wordt om enkele tekstuele aanpassingen door te voeren.

Wij hebben de tekst in de considerans aangepast.

- b. Eerste alinea op pagina 18: "waarbij de voorkeur uitgaat naar schepen." Niet duidelijk is wiens voorkeur dit betreft. Verzocht wordt om deze zin te verwijderen.

Wij hebben de tekst in die zin aangepast dat duidelijk is dat het transport over water onze voorkeur heeft.

- c. Ten aanzien van de verkeersmodaliteiten wordt terecht gesteld dat "dit verwachtingen zijn die we niet middels vergunningvoorschriften kunnen afdwingen". Deze verwachtingen zijn gebaseerd op de gunstige ontwikkelingen van de terminals voor de binnenvaart. Ten aanzien van de opgenomen voorschriften 11.1.2 en 11.1.3 is Verbrugge dan ook van mening dat deze redelijkerwijs niet kunnen worden opgenomen. Verzocht wordt om dit in de considerans aan te passen en de voorschriften 11.1.2 en 11.1.3 te laten vervallen.

Wij beseffen dat de verwachtingen als aangegeven in de aanvraag geen harde cijfers zijn, maar intenties. Wij blijven wel van mening dat door het opnemen van deze voorschriften de vergunninghouder verplicht is, zijn streven (als aangegeven in de vergunningaanvraag) waar te maken. Wij houden de voorschriften in stand.

28. Energie

- a. Aangegeven wordt: "om de uitvoering van genoemd onderzoek te waarborgen, is in voorschrift 8.1.3 opgenomen dat een energiebesparingsonderzoek binnen één jaar na het van kracht worden van deze vergunning moet zijn uitgevoerd. Verzocht wordt om dit aan te passen in een BBT-toets op het ontwerp van de terminal, omdat in voorschrift 8.1.3 een energiebesparingsonderzoek op het ontwerp van de nieuwe inrichting (VCT) wordt bedoeld.

De verweerder stelt voor het energiebesparingsonderzoek op het ontwerp van de nieuwe inrichting te vervangen door een BBT-toets. In een dergelijke toets wordt echter niet de haalbaarheid van niet in het ontwerp opgenomen energiebesparingsmaatregelen onderzocht en het is wel de bedoeling dat het onderzoek ook nieuwe maatregelen oplevert. Wij hebben de considerans 3.11 en de onderzoeksvoorschriften 8.1.3 en 8.1.4 hierop aangepast.

- b. Verder wordt in de considerans verwezen naar voorschrift 8.1.1, maar ontbreekt hier de nuancering "voor zover (technisch) mogelijk" waar deze in voorschrift 8.1.1 wel is opgenomen. Verzocht wordt om deze nuancering ook in de considerans op te nemen.

Wij hebben de tekst in de considerans hierop aangepast.

29. Externe Veiligheid

De genoemde afstand betreft 85 meter en geen 80 meter. Verzocht wordt om dit aan te passen.

De genoemde afstand (zie plattegrondtekening T-11.219) bedraagt inderdaad 85 meter; wij hebben dit in de considerans aangepast.

30. 3.15 Activiteitenbesluit

Bovenaan pagina 32 is een opsomming opgenomen van verschillende hoofdstukken uit het activiteitenbesluit. Verzocht wordt om duidelijk aan te geven wat hiermee wordt bedoeld en als dit geen functie heeft, deze opsomming weg te laten.

De bedoeling van deze opsomming is om vergunninghouder duidelijk aan te geven met welke paragrafen uit het activiteitenbesluit hij van doen heeft. Ondanks de in de considerans genoemde hoofdstukken blijft het activiteitenbesluit bepalend voor de geldende voorschriften waaraan vergunninghouder moet voldoen. We hebben de tekst enigszins aangepast.

31. 4. Adviezen

- a. Bij het 7^e bullet het advies van de Veiligheidsregio wordt aangegeven dat er opslag zou plaatsvinden van meststoffen klasse A1. Benadrukt wordt dat duidelijk in de aanvraag is omschreven dat er enkel boord-boordoverslag plaatsvindt van meststoffen en dat er geen A1-meststoffen worden behandeld.

In onze reactie op het advies van de Veiligheidsregio hebben wij aangegeven dat er geen boord-boord overslag noch opslag plaatsvindt van meststoffen klasse A1.

- b. Op pagina 34 wordt nogmaals ingegaan op de vermelding van het bevoegd gezag dat het gebruik van de helihaven niet wordt geregeld in deze vergunning. Benadrukt wordt dat de locatie wel onderdeel uitmaakt van de inrichting, zoals ook in de aanvraag is vermeld.

Als eerder aangegeven behoort de locatie van de helihaven wel tot deze beschikking, maar zal het gebruik van de helihaven i.h.k.v. de Luchtvaartwet afzonderlijk moeten worden aangevraagd. Daarbij toetsen we ook aan de Nbwet 1998.

32. 7. Besluit

Besloten wordt o.a. dat de bij dit besluit behorende aanvraag deel uit maakt van deze beschikking voor zover de voorschriften en beperkingen niet anderszins bepalen". Dit is niet wenselijk i.v.m. beperking van de flexibiliteit/handelingsvrijheid van de vergunninghouder. Verzocht wordt om na te gaan welke beschrijvingen zich lenen om deel uit te maken van de vergunning en uitsluitend die beschrijvingen deel uit te laten maken van de beschikking.

In het besluit zullen wij aangeven dat de hieronder aangegeven bijlages geen deel uitmaken van de beschikking. Voor de aanvraag vinden wij het relevante informatie, maar om het voor de vergunninghouder werkbaar te houden koppelen we werkinstructies niet aan de beschikking.

De volgende bijlage maken geen deel uit van de beschikking:

Bijlage 8.11-3 procedure boord-boordoverslag;

Bijlage 15.45-2 calamiteitenplan lekkende containers.

33. Voorschrift 2.1.3: inrichting vervangen door nieuwe containerterminal (VCT)

We hebben de tekst in het voorschrift 2.1.3 aldus aangepast.

34. Voorschrift 3.3.1: het blijkt niet duidelijk dat het hier gaat om nieuwe verontreinigingen, en niet om historische verontreinigingen. Verder is e.e.a. ook geregeld in de Wet bodembescherming en daarom overbodig. Verzocht wordt het voorschrift te verhelderen dan wel te laten vervallen.

Wij zijn van mening dat in dit voorschrift duidelijk aangegeven is dat de vastgestelde nulsituatie (bijlage 7.3 van de aanvraag) uitgangspunt is voor het herstellen van eventuele verontreinigingen. De bodemkwaliteit moet worden hersteld tot die kwaliteit als aangegeven in het rapport over de vastgestelde nulsituatie. Wij handhaven dit voorschrift.

35. Voorschrift 4.1.7: verzocht wordt om dit voorschrift te laten vervallen, omdat in de praktijk is gebleken dat walstroom nog niet uitvoerbaar is gebleken in de gemeente Rotterdam.

Zie antwoord gekoppeld aan zienswijze 24; wij hebben dit voorschrift aangepast.

36. Voorschrift 4.1.8: verzocht wordt om ook het onderzoek naar de mogelijkheden voor walstroom op te nemen voor binnenvaartschepen. Verder wordt verzocht de termijn aan te passen naar 12 maanden.

Zie antwoord gekoppeld aan zienswijze 24; wij breiden deze onderzoeksverplichting niet uit naar binnenvaartschepen, omdat wij van mening zijn dat hier al voldoende over bekend is. Met de verzochte verlenging van de termijn stemmen wij wel in. Het voorschrift 4.1.8 is daarop aangepast.

37. Voorschrift 6.1 en 6.2:

- a. punt MTG-60 bevindt zich volgens het model op rijksdriehoekscoördinaten (34 918, 387 832) en niet op (39 918, 387 832)

Wij hebben de coördinaten in beide voorschriften aangepast.

- b. Het aantal opgenomen vergunningpunten is onnodig hoog.

Wij zijn van mening dat het aantal punten ons voldoende borging geeft om te controleren of men aan de geluidcontour voldoet. Wij handhaven dit voorschrift.

38. Voorschrift 6.3

- a. Verwezen wordt naar de zinsnede: "maximale geluidsniveaus (L_{Amax} = L_i-C_m), gemeten ... niet meer dan 10 dB(A)." Dit is onnodig beperkend. Bovendien komt dit voorschrift niet overeen met de considerans. Verder schrijft DHV in de tekst van het akoestisch rapport ten

behoefte van VCT (H5.3) dat de provincie heeft aangegeven dat maximale geluidsniveaus niet relevant zijn in het akoestisch onderzoek van DHV is hieraan dan ook verder geen aandacht besteed. Het is dan ook passend, gezien de aard van de omgeving, een maximaal geluidsniveau van 70, 65 en 60 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond-, en nachtperiode te vergunnen conform de Handreiking (zoals gesteld in de considerans).

We hebben het voorschrift aangepast, zodat het overeenkomt met de tekst in de considerans

39. Voorschrift 6.4

De genoemde frequentie van eens per jaar vindt Verbrugge disproportioneel. Ook indien deze wordt teruggebracht naar eens per drie à vier jaar, kan de provincie zich een goed oordeel vormen over het nieuw aangeschafte materieel.

Wij blijven bij ons standpunt dat elk jaar van al het nieuw in gebruik genomen materieel (als genoemd in het voorschrift) het bronvermogen wordt gemeten. Op deze wijze behouden wij als bevoegd gezag een actueel overzicht van de geluidproductie van de inrichting. De wijze waarop de vergunninghouder aan de gevraagde bronvermogens komt staat in het voorschrift duidelijk aangegeven. Wij zijn van mening dat dit niet tot extreme kosten noch tot veel extra werk zal leiden en handhaven het voorschrift.

40. Voorschrift 7.3.1

Dit voorschrift is alleen van toepassing op de nieuwe containerterminal. Verzocht wordt om dit aan te passen.

Dit voorschrift is enkel van toepassing op de nieuwe containerterminal of delen daarvan.

41. Voorschrift 8.1.3

Verzocht wordt om dit voorschrift te vervangen door een voorschrift, waarin een BBT-toets wordt uitgevoerd op het ontwerp van de nieuw te bouwen terminal. Daarnaast wordt verzocht om op te nemen dat dit onderzoek uiterlijk 3 maanden voor aanvang van de aanleg van VCT ter goedkeuring aan het bevoegd gezag wordt voorgelegd.

Wij hebben de voorschriften 8.1.3 en 8.1.4 aangepast; zie onze reactie op zienswijze 28.

42. Verzocht wordt om voorschrift 8.1.4 hierop eveneens aan te passen en daarin op te nemen dat op basis van de resultaten van de BBT-toets een plan van aanpak wordt opgesteld voor de eventueel nog uit te voeren haalbare maatregelen.

Wij hebben de voorschriften 8.1.3 en 8.1.4 aangepast; zie onze reactie op zienswijze 28.

43. Ten aanzien van voorschrift 9.1.1 wordt opgemerkt dat dit niet conform de geldende richtlijn PGS15 is. Voorschrift 3.1.2 en 3.1.3 van PGS15 zijn daarop van toepassing. Graag het voorschrift hierop aanpassen.

Uit bijlage 13.6 blijkt dat binnen de inrichting diverse gevaarlijke stoffen worden gebruikt. Onze ervaring is dat het niet ongebruikelijk is dat in werkplaatsen kleine hoeveelheden daarvan worden gebruikt. Door het opnemen van dit voorschrift hebben wij invulling willen geven aan de artikelen 3.1.2 en 3.1.3 van de PGS 15. De PGS 15 verstaat onder de werkvoorraad een hoeveelheid die strikt noodzakelijk is voor het verbruik van één dag of één batch. geeft in artikel 3.1.3 ook aan wat onder de noodzakelijke werkvoorraad wordt verstaan. Wij zullen het voorschrift aanpassen aan het gestelde in de PGS 15 art. 3.1.2 en 3.1.3

44. Voorschrift 9.4.2 is in tegenspraak met voorschrift 4.3.5 van PGS 30 over de afvoer van hemelwater. Het voorschrift 9.4.2 graag laten vervallen.

Met betrekking tot dit voorschrift sluiten wij aan bij de voorkeursoptie zoals vermeld in het door VCT geciteerde zinsnede uit artikel 4.3.5 van de richtlijn PGS 30 die luidt dat 'bij voorkeur een afdak moet worden toegepast'. Wij achten het doelmatiger dat door middel van een dak voorkomen wordt dat hemelwater verontreinigd raakt, dan dat verontreinigd hemelwater moet worden gezuiverd. Wij handhaven het voorschrift.

45. Voorschrift 9.5.4

Uiterlijk 1 januari 2012 vervangen door "Bij aanvang van de werkzaamheden op de nieuwe containerterminal (VCT)..."

Ook bij de VZT kunnen containers met gevaarlijke stoffen worden gestald. Deze stalling dient ook aan het desbetreffende registratieverplichtingen te voldoen. Wij handhaven het voorschrift.

46. Graag voorschrift 9.6.1 als volgt aanpassen: "Uiterlijk drie maanden voor het operationeel worden van de nieuwe containerterminal of delen daarvan..."

Op de VZT is wel een brandveiligheidsplan aanwezig, maar dit plan is nog niet goedgekeurd door de stadsgewestelijke brandweer (SGB). Voor ons reden om het voorschrift te handhaven.

47. In voorschrift 9.6.6 lid b graag aanvullend het volgende opnemen: "Dit mag ook worden aangetoond met behulp van een actueel overzicht uit het door VCT op te stellen geautomatiseerde opslagregistratiesysteem."

Verder wordt opgemerkt dat de WMS classificatie niet meer bestaat, dit is inmiddels opgenomen in de Wm.

Wij kunnen instemmen met de motivering en wijzigen het voorschrift conform het voorstel

48. Voorschrift 9.7.5

- a. Er zijn binnen de inrichting niet alleen stacks met vuurwerk
- b. Als er containers met vuurwerk aanwezig zijn, dan staan deze alleen aan de zuid- of noordzijde van de stack, afgewisseld met niet-ADR;
- c. Als in de zuidzijde van een stack vuurwerk staat, kunnen in de noordzijde van diezelfde stack ook andere ADR-stoffen staan (afstand is dan >25m).
- d. Zoals het voorschrift nu is opgenomen is het strijdig met voorschrift 9.7.4. graag het voorschrift hierop aanpassen.

Ten aanzien van boven genoemde vier punten zijn wij van mening dat de betreffende voorschriften niet strijdig zijn met elkaar.

Voorschrift 9.7.4 stelt een afstandseis tussen een container met vuurwerk en een andere container met gevaarlijke stoffen. Voorschrift 9.7.5 stelt dat in een stack uitsluitend containers met vuurwerk klasse 1.4 mogen worden opgeslagen of:

- containers met vuurwerk klasse 1.2, en
- containers met vuurwerk klasse 1.3, en
- containers met vuurwerk klasse 1.3 in combinatie met klasse 1.4.
- containers met ADR geclassificeerde stoffen, mits de minimale afstand tot de dichtstbijzijnde container met vuurwerk >25 meter bedraagt.

Er bestaat geen aanleiding om het voorschrift 9.7.4 aan te passen.

Wel kan de indruk ontstaan dat uitsluitend containers met vuurwerk in een stack aanwezig mogen zijn. Voorschrift 9.7.5 geeft daarmee een onjuiste indruk. Wij passen voorschrift 9.7.5 als volgt aan;

In een stack waar vuurwerk in containers staan opgesteld, is de aanwezigheid van containers met vuurwerk klasse 1.4 of containers met vuurwerk klasse 1.2 en 1.3 (al dan niet in combinatie met 1.4) toegestaan, als ook containers met andere ADR geclassificeerde stoffen als de afstand tussen die containers en de containers met vuurwerk groter is dan 25 meter. Binnen de stack mogen andere containers met niet ADR-geclassificeerde stoffen worden geplaatst.

49. Ten aanzien van voorschrift 9.7.6 wordt opgemerkt dat de genoemde veiligheidsafstand onder lid b volgens tabel 2 van de Handreiking Vuurwerk in Zeehavens niet opgaat bij VZT en VCT. Er geldt in dat geval een veiligheidsafstand B volgens de betreffende tabel 2 uit deze Handreiking.

In het ontwerpbesluit hebben wij gemotiveerd waarom aansluiting wordt gezocht bij afstandseis B2. Bij ons zijn op dit moment geen andere inzichten hierover bekend. Wij hebben thans geen reden om deze afstandseis aan te scherpen. Voorschrift 9.7.6 is zodanig geformuleerd dat vergunninghouder de veiligheidsafstand op een andere wijze kan vaststellen (en procedureel te borgen).

50. Ten aanzien van voorschrift 9.9.5 wijst Verbrugge erop dat het voorschrift is afgeleid uit de Circulaire ontplofbare stoffen voor civiel gebruik. Aangezien voorschrift 9.9.5 betrekking heeft op incidentele en reguliere militaire transporten wordt verzocht dit voorschrift te laten vervallen en daarvoor zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij het Havenreglement van het havenschap Zeeland Seaports.

Het Havenschap Zeeland Seaports kan in het Havenreglement regels stellen aan de ligplaats van een schip dat geladen is met gevaarlijke stoffen in verpakkingen. Het Havenreglement gaat niet in op verladen van containers uit het schip en het vervolgens stallen van de containers op de kade of in een stack. Hiervoor geldt de vergunning ingevolge de Wet milieubeheer. In het ontwerpbesluit is de opname van dit voorschrift gemotiveerd. Wij handhaven dit voorschrift.

51. Verzocht wordt om voorschrift 9.10.1, tweede zin, als volgt aan te passen: "Het noodplan wordt uiterlijk 3 maanden voor het operationeel worden van de nieuwe containerterminal (VCT) of delen daarvan ter informatie voorgelegd...."

Op de bestaande inrichting is wel een noodplan aanwezig, maar dit noodplan is nog niet goedgekeurd door de SGB (zie ook onze reactie op zienswijze 46). Voor ons reden om het voorschrift te handhaven.

52. Verzocht wordt om voorschrift 11.1.2 en 11.1.3 te laten vervallen.

De verandering van de activiteiten van VZT zal door zijn omvang niet alleen effect hebben op het verkeer en vervoer rond de Sloehaven in Vlissingen maar ook het overige deel van het wegennet in de provincie Zeeland. De groei van het containervervoer zal merkbaar zijn op zowel het wegennet, het spoor en het water. Dit kan zowel bereikbaarheids- als milieugevolgen hebben in de vorm van meer congestie op o.a. de A58, een grotere belasting van de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast in de steden en dorpen.

In de vergunning kunnen we geen eisen opnemen over de wijze waarop het vervoer van de containers dient plaats te vinden. Zie ook onze reactie op de ingediende zienswijze 6 en 7. Wel kunnen we in het kader van de zorgplicht de inrichting een onderzoek laten doen naar de mogelijkheden, die het heeft om de milieubelasting zoveel mogelijk te beperken. Bij dit onderzoek zal de inrichting tevens een stappenplan moeten overleggen met daarin opgenomen het tijdpad, waarbinnen zij denken de mogelijke maatregelen te gaan realiseren.

Wij handhaven de genoemde voorschriften.

7. OVERIGE WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN DE ONTWERPVERGUNNING

Gelet op artikel 8.18 Wm dient een vergunning binnen drie jaar nadat deze onherroepelijk is geworden te zijn voltooid en in werking te zijn gebracht. De VZT heeft in haar aanvraag verzocht deze termijn te verlengen tot zeven jaar. Aanvankelijk hadden wij de intentie de VZT deze ruimte te bieden, blijkens de gepubliceerde ontwerpvergunning.

Uit de wetsgeschiedenis blijkt dat het opnemen van een afwijkende termijn op basis van het tweede lid van artikel 8.18 Wm slechts mogelijk is in bijzondere situaties en goed gemotiveerd zal moeten worden.

Met de voorziene inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) per 1 oktober 2010, zal de termijn zoals bedoeld in artikel 8.18 van de Wm komen te vervallen (art. 8.18 Wm; indien een inrichting niet binnen drie jaar na onherroepelijk worden van de vergunning is opgericht en in werking is gebracht, vervalt de vergunning van rechtswege).

In het overgangsrecht van de Wabo wordt bepaald dat een verleende vergunning ingevolge de Wm -na het onherroepelijk worden na 1 oktober 2010- van rechtswege als omgevingsvergunning beschouwd dient te worden (artikel 1.2 van de overgangsrechtelijke bepalingen).

Daar de verleende milieuvergunning bij het onherroepelijk worden een omgevingsvergunning wordt, zal de vervaltermijn van rechtswege niet meer gelden. Materieel gezien krijgt de VZT met deze wetwijziging de mogelijkheid de inrichting op te richten en te voltooien binnen de door haar voorgestelde termijn.

Tenslotte biedt artikel 2.33 lid 2 onder a de bevoegdheid aan het bevoegd gezag om de vergunning geheel of gedeeltelijk in te trekken indien gedurende drie jaar geen handelingen zijn verricht met gebruikmaking van de vergunning.

8. VERVALLEN VERGUNNINGEN

Alle verleende vergunningen en meldingen worden met ingang van het tijdstip waarop onderhavige vergunning in werking treedt vervangen door onderhavige vergunning. Deze verleende vergunningen en meldingen komen te vervallen op het moment dat onderhavige vergunning onherroepelijk wordt.

9. VOORSCHRIFTEN

9.1 Voorkomen/beperken nadelige gevolgen voor het milieu

We hebben overwogen dat de nadelige gevolgen van de inrichting voor het milieu, als bedoeld in artikel 8.8 van de Wet milieubeheer, kunnen worden voorkomen, c.q. beperkt door het stellen van de hierna genoemde voorschriften, zodat er geen bezwaren bestaan de vergunning te verlenen.

9.2 Noodzakelijke bedrijfsactiviteiten

Wellicht ten overvloede wijzen wij er op dat wanneer er sprake is van voorgenomen noodzakelijke bedrijfsactiviteiten, die tijdelijk meer nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben dan in deze vergunning is toegestaan, deze op grond van voorschrift 1.1.1 vooraf schriftelijk ter informatie aan het bevoegd gezag worden meegedeeld. Tevens zijn in hoofdstuk 1.2 voorschriften opgenomen om nadelige gevolgen voor het milieu, die kunnen worden veroorzaakt door definitieve bedrijfsbeëindiging, te voorkomen. Door het opnemen van deze voorschriften wordt tevens voldaan aan de eisen uit artikel 8.12b, onder f en h van de Wet milieubeheer. Ten aanzien van ongewone voorvallen, zoals calamiteiten, is het bepaalde in hoofdstuk 17 van de Wet milieubeheer van toepassing.

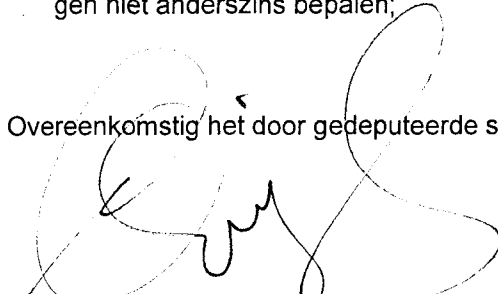
10. BESLUIT

10.1 Algemeen

Gelet op het bepaalde in de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht en op hetgeen hiervoor is overwogen, besluiten wij:

- de door Verbrugge Zeeland Terminals B.V. aangevraagde Wm-vergunning als bedoeld in artikel 8.4 van de Wet Milieubeheer voor onbepaalde termijn te verlenen;
- dat de bij dit besluit behorende aanvraag met de bijlagen, uitgezonderd de bijlagen 8.11-3 en 15.45-2, deel uitmaken van deze beschikking voor zover de voorschriften en beperkingen niet anderszins bepalen;

Overeenkomstig het door gedeputeerde staten genomen besluit,



Mr. C.J. Meijler,
wnd. directeur Directie Ruimte, Milieu en Water.

Aan deze vergunning verbinden wij de volgende voorschriften.

Voorschriften behorend bij de vergunning voor Verbrugge Zeeland Terminals B.V.

INHOUDSOPGAVE

1.	ALGEMEEN	44
2.	MILIEUZORG	45
3.	BODEM	45
4.	LUCHT	47
5.	GEUR	48
6.	GELUID EN TRILLINGEN	48
7.	AFVALWATER	49
8.	ENERGIE	50
9.	EXTERNE VEILIGHEID	52
10.	AFVALSTOFFEN	57
11.	VERKEER	58
	BIJLAGE: BEGRIPPEN	60

VOORSCHRIFTEN

1. ALGEMEEN

1.1 Activiteiten met afwijkende milieu-effecten

1.1.1

De vergunninghouder meldt voorgenomen bijzondere bedrijfs-omstandigheden ten minste 7 dagen voor de aanvang van de uitvoering schriftelijk aan het bevoegd gezag.

De vergunninghouder neemt maatregelen om deze noodzakelijke bedrijfsomstandigheden zo snel mogelijk te beëindigen. Tevens treft de vergunninghouder voorzieningen om de extra milieubelasting zoveel als redelijkerwijs mogelijk is te reduceren.

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de te nemen maatregelen om de milieubelasting te reduceren.

1.1.2

Alle werkzaamheden die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben worden uitsluitend verricht door daartoe opgeleid en ter zake kundig personeel volgens daartoe door de bedrijfsleiding verstrekte voorschriften en instructies.

De bedrijfsleiding verleent voor werkzaamheden in situaties waarin bovenstaande voorschriften en/of instructies niet voorzien of waarbij daarvan moet worden afgeweken, schriftelijk toestemming.

De bedrijfsleiding ziet er op toe dat er volgens de voorschriften en instructies wordt gewerkt.

1.2 Beëindiging bedrijfsactiviteiten

1.2.1

De vergunninghouder draagt er zorg voor dat hij bij de beëindiging van (een deel van) de activiteiten de nodige maatregelen treft om het gevaar van verontreiniging te voorkomen en het exploitatieterrein weer in een bevredigende toestand te brengen. De vergunninghouder verwijdt (delen van) installaties die structureel buiten werking zijn gesteld, tenzij hij de (delen van de) installaties in een zodanige staat van onderhoud houdt dat nadelige gevolgen voor het milieu niet kunnen optreden.

1.2.2

De vergunninghouder meldt bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten of een productieproces dit direct aan het bevoegd gezag.

1.3 Inrichting

1.3.1

De inrichting is in werking overeenkomstig de beschrijving in de aanvraag inclusief de bijlagen, voor zover die onderdeel uitmaken van deze vergunning en de hierna volgende voorschriften. Daar waar de beschrijving in de aanvraag (incl. de bijlagen) en de voorschriften met elkaar in strijd zijn, zijn de voorschriften bepalend.

1.3.2

Bij de ingang van de inrichting is een bord aanwezig waarop duidelijk is vermeld:

- verboden toegang voor onbevoegden
- (alarm) telefoonnummer

1.3.3

Het terrein van de inrichting is aan alle zijden zodanig afgesloten of staat zodanig onder toezicht, dat het betreden van het terrein door onbevoegden redelijkerwijs niet mogelijk is.

1.3.4

In de inrichting is ten minste één persoon aanwezig, die geïnstrueerd is en kennis heeft van de inhoud van de aan deze beschikking verbonden voorschriften.

1.3.5

De verlichting op de inrichting is op een zodanige wijze opgesteld, dat deze niet door handelingen met bijvoorbeeld reach-stackers (hefvoertuigen) kunnen worden beschadigd of worden omgestoten.

1.4 Documenten & richtlijnen

1.4.1

Voor alle documenten en richtlijnen waar deze beschikking naar verwijst, geldt de versie die ten tijde van het van kracht worden van de beschikking actueel is, tenzij in het voorschrift de versie expliciet is aangegeven.

2. **MILIEUZORG**

2.1 Onderhoud en inspectie

2.1.1

Alle installaties en voorzieningen waarop deze beschikking betrekking heeft verkeren, voor zover dit voor het vermijden van nadelige gevolgen voor het milieu van belang is, steeds in goede staat en functioneren naar behoren.

Dit wordt overeenkomstig bijlage 6.7 van de aanvraag door middel van interne (apparaat-) inspecties en/of testen gecontroleerd waarbij de bevindingen schriftelijk worden vastgelegd. Onder bevindingen wordt ook verstaan het uitvoeren van reparaties, verbeteringen en geconstateerde afwijkingen. De frequentie van het uitvoeren van (apparaat) inspecties en/of testen is schriftelijk vastgelegd in het beheerssysteem. De vergunninghouder past de frequentie van onderhoud/inspectie aan als de bevindingen daartoe aanleiding geven. Deze registratie is op de inrichting aanwezig en kan te allen tijde op verzoek van controlerende ambtenaren van het bevoegd gezag worden getoond.

2.1.2

De vergunninghouder beheerst de milieubelasting veroorzaakt door de inrichting en streeft naar vermindering hiervan. Daartoe ontwikkelt vergunninghouder het in paragraaf 6.1 van de aanvraag vermelde milieuzorgsysteem. Het systeem geeft invulling aan c.q. zorgt voor borging van uitvoering en realisatie van ten minste de volgende aspecten:

- het voorkomen en beperken van emissies en afvalstoffen
- het beperken van het energieverbruik
- vervoersplan (logistiek proces / duurzame logistiek)
- het beperken van de lichtuitstraling naar de omgeving
- onderhoud en inspecties van verbrandingsmotoren, installaties en voorzieningen (2.1.1)
- risicobeheersing van de op- en overslag van containers met gevaarlijke stoffen

2.1.3

Vergunninghouder heeft het milieuzorgsysteem maximaal 1 jaar na de datum waarop de exploitatie van (een deel van) de nieuwe containerterminal (VCT) aanvangt geïmplementeerd. De vergunninghouder legt het MZS uiterlijk drie maanden voorafgaand aan de implementatie ter goedkeuring voor aan het bevoegd gezag.

3. **BODEM**

3.1 Doelvoorschriften

3.1.1

Het bodemrisico van de in paragraaf 7.7 van de aanvraag beschreven bodembedreigende activiteiten m.b.t. de inrichting moet door het treffen van doelmatige maatregelen en voorzieningen voldoen aan bodemrisicocategorie A zoals gedefiniëerd in de NRB.

Voor bodembedreigende activiteiten m.b.t. VZT geldt dat de vergunninghouder per direct de organisatorische maatregelen treft.

Per 1-1-2017 geldt voor alle bodembedreigende activiteiten dat er voldaan wordt aan bodemrisicocategorie A.

3.2 Beheersmaatregelen

3.2.1

Binnen 6 maanden na het in werking treden van deze vergunning dient door vergunninghouder een plan met beheersmaatregelen voor de bodembeschermende voorzieningen aan het bevoegd gezag ter goedkeuring te worden toegezonden. In dit plan dient ten minste het volgende te zijn uitgewerkt:

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

3.3 Herstelplicht (bodemsanering)

3.3.1

Indien uit monitoring of anderszins blijkt dat de bodem (grond en/of grondwater) is verontreinigd kan het bevoegd gezag binnen 6 maanden na ontvangst van de resultaten van het onderzoek, onderscheidenlijk het bij dit gezag op andere wijze bekend worden van de verontreiniging, verlangen dat de in bijlage 7.3 van de aanvraag vastgestelde nulsituatie van de bodemkwaliteit wordt hersteld.

3.3.2

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

3.4 Middelvoorschriften

3.4.1

Gemorste en gelekte bodembedreigende vloeistoffen als oliën, vetten en chemicaliën worden ongeacht de hoeveelheid gemorst product direct opgeruimd.

Hiertoe zijn absorptiemateriaal en neutraliserende stoffen in voldoende mate en gebruiksgereed aanwezig binnen de inrichting. Gebruikte absorptie- of neutralisatiemiddelen worden bewaard en afgevoerd als gevaarlijk afval.

3.4.2

Vloeibare (afval-)stoffen in emballage worden bewaard boven een vloeistofdichte lekbak. Deze lekbak kan, indien het (licht) ontvlambare vloeistoffen betreft, de gehele inhoud van de totale hoeveelheid opgeslagen vloeistoffen bevatten. In de overige gevallen moet de bak een inhoud hebben van ten minste de grootste verpakkingseenheid vermeerderd met 10% van de inhoud van de overige emballage. Voor vloeistoffen die zijn verpakt in speciale emballage geldt dit voorschrift niet.

toelichting: speciale verpakking betreft metalen verpakking of UN goedgekeurde verpakkingen.

3.4.3

Onder aansluitpunten voor het verpompen van bodembedreigende vloeistoffen zijn lekbakken geplaatst.

4. LUCHT

4.1 Boord-boord overslag

4.1.1

Paragraaf 3.8.1 van de Nederlandse Emissierichtlijnen, uitgave september 2000 (NeR), wordt als richtlijn voor de beperking van de stofemissies in acht genomen.

4.1.2

De boord-boord overslag van bulkgoederen met behulp van een drijvende kraan moet worden gestopt wanneer dat leidt tot zichtbare stofverspreiding en/of morsing van de bulkgoederen, maar in ieder geval bij:

- Windkracht 4 (8 m/s) voor bulkgoederen behorend tot de stuifklassen S1 en S2.
- Windkracht 6 (14 m/s) voor bulkgoederen behorend tot de stuifklasse S3.
- Windkracht 8 (20 m/s) voor bulkgoederen behorend tot de stuifklassen S4 en S5.

De windkracht wordt bepaald door de waarneming van Meteo Zeeland station Vlissingen.

4.1.3

Massagoederen van de stuifklassen S1, S2 en S3 worden gelost en geladen met deugdelijke (stofarm opererende) grijpers, voorzien van overlappende messen of een gelijkwaardig systeem.

4.1.4

Voordat met de boord-boord overslag wordt begonnen dienen grijpers te worden getest op functionaliteit (synchroniseren). Grijpers die niet goed stofarm opereren of zijn beschadigd worden onverwijld vervangen of gerepareerd.

4.1.5

Bij boord-boord overslag mag de grijper pas worden geopend nadat deze onder de rand van de storttrechter, dan wel onder de rand van de windschermen is gezakt. Daarbij bedraagt de valhoogte van bulkgoederen vanaf de grijpers maximaal 1 meter.

4.1.6

De overslag van stuifgevoelige bulkproducten (losgestort) vindt enkel via boord-boord overslag plaats. Op de vaste wal vindt geen op- en overslag van stuifgevoelig losgestort bulkproduct plaats.

4.1.7

De nieuw te bouwen kades worden uitgevoerd met walstroomvoorzieningen voor de binnenvaartschepen.

4.1.8

De vergunninghouder onderzoekt of het gebruik van walstroom aan de kades voor zeeschepen mogelijk is.

Hiertoe stelt de vergunninghouder uiterlijk 12 maanden na het van kracht worden van deze beschikking een plan van aanpak op, wat ter goedkeuring aan het bevoegd gezag wordt voorgelegd.

Het onderzoeksplan bevat ten minste de volgende elementen;

- " Inventarisatie mogelijkheden gebruik walstroom bij zeeschepen.
- " Inventarisatie belemmerende factoren.
- " Het tijdspad.
- " De borging.

Het onderzoek is uiterlijk 2 jaar na het van kracht worden van deze beschikking afgerond.

De eindrapportage is uiterlijk 3 maanden na afronding van het onderzoek ter goedkeuring voorgelegd aan het bevoegd gezag.

5. GEUR

5.1

Indien bederfelijke waren in een container als gevolg van een storing of calamiteit bederven, wordt deze container terstond uit de inrichting verwijderd en aan een vergunninghouder afgegeven. Een dergelijke container wordt niet binnen de inrichting geopend of uitgepakt.

6. GELUID EN TRILLINGEN

6.1

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$), veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties alsmede door de binnen de inrichting uitgevoerde werkzaamheden, bedraagt, vanaf 7 jaar na het van kracht worden van de vergunning, op de aangegeven controlepunten niet meer dan:

Controlepunt	Rijksdriehoek-coördinaat	07.00 uur tot 19.00 uur	19.00 uur tot 23.00 uur	23.00 uur tot 07.00 uur
MTG-01	x=35365, y=388164	35	35	33
MTG-03	x=35584; y=388279	37	37	34
MTG-04	x=35691; y=388442	37	37	34
MTG-05	x=36084; y=388595	40	40	37
MTG-06	x=36359; y=388825	42	42	38
MTG-07	X=37581; y=390026	35	35	32
MTG-11	X=40426; y=387119	30	30	27
MTG-25	X=39799; y=388204	35	35	33
MTG-57	X=40160; y=387789	32	32	30
MTG-60	X=34918; y=387832	32	32	30
MTG-67	X=38688; y=389723	35	35	33
MTG-70	X=39783; y=388848	34	34	31
Z-14	X=41708; y=387642	24	24	22
Z-18	X=40939; y=389325	26	26	24
Z-23	X=38769; y=390863	28	28	26
Z-27	X=36034; y=390241	30	30	27
Z-32	X=33830; y=388274	26	25	23

6.2

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$), veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties alsmede door de binnen de inrichting uitgevoerde werkzaamheden, bedraagt, vanaf het van kracht worden van de vergunning tot 7 jaar na het van kracht worden van de vergunning, op de aangegeven controlepunten niet meer dan:

Controlepunt	Rijksdriehoek-coördinaat	07.00 uur tot 19.00 uur	19.00 uur tot 23.00 uur	23.00 uur tot 07.00 uur
MTG-01	x=35365, y=388164	39	38	34
MTG-03	x=35584; y=388279	40	39	35
MTG-04	x=35691; y=388442	41	40	36
MTG-05	x=36084; y=388595	43	42	38
MTG-06	x=36359; y=388825	44	43	38
MTG-07	X=37581; y=390026	39	37	33
MTG-11	X=40426; y=387119	36	35	29
MTG-25	X=39799; y=388204	40	39	34
MTG-57	X=40160; y=387789	38	37	32
MTG-60	X=34918; y=387832	37	36	32
MTG-67	X=38688; y=389723	39	38	33
MTG-70	X=39783; y=388848	39	38	33
Z-14	X=41708; y=387642	31	29	24
Z-18	X=40939; y=389325	32	31	26

Z-23	X=38769; y=390863	33	32	27
Z-27	X=36034; y=390241	35	33	29
Z-32	X=33830; y=388274	31	30	25

6.3

Maximale geluidsniveaus ($L_{Amax} = L_i - C_m$), gemeten in de meterstand 'fast', veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties, alsmede door de binnen de inrichting uitgevoerde werkzaamheden, bedragen op de gevels van de in voorschrift 1 genoemde MTG woningen niet meer dan:

07.00 uur tot 19.00 uur	19.00 uur tot 23.00 uur	23.00 uur tot 07.00 uur
70	65	60

6.4

Elk jaar, voor het eerst 1 jaar na het van kracht worden van de vergunning, worden alle nieuw in gebruik genomen brugkranen, mobiele kranen, straddle carriers, terminal trekkers en reach stacker gemeten. De rapportage van deze inventarisatie en de gemeten bronvermogens worden uiterlijk 1 maand na de meting ter goedkeuring voorgelegd aan de directie Ruimte Milieu en Water van de provincie Zeeland. Voor deze metingen mag gebruik gemaakt worden van resultaten op andere terminals indien het materieel exact hetzelfde is als het materieel dat op de nadere terminal wordt gebruikt. Indien geen aanpassingen aan het materieel zijn gedaan mag ook gebruik gemaakt worden van gegevens van de leverancier.

6.5

Meting en beoordeling van de in de voorschriften 1 t/m 4 opgenomen geluidsniveaus geschiedt volgens module C methode II uit de "Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai", uitgave 1999. In afwijking van deze Handleiding rekent vergunninghouder bij het bepalen van de overdrachtsdemping met een aangepaste luchtabsorptiecoëfficiënt (a_{lu} , TNO) zoals staat weergegeven in onderstaande tabel:

Oktaafband (Hz)	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
a_{lu} , TNO (dB/km)	0.14	0.27	0.55	0.94	1.9	3.8	7.8	19	55

7. AFVALWATER

7.1 Algemeen

7.1.1

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

- de doelmatige werking niet wordt belemmerd van een openbaar riool of de bij een zodanig openbaar riool behorende apparatuur;
- de verwerking niet wordt belemmerd van slib, verwijderd uit een openbaar riool.

7.1.2

Alle te lozen bedrijfsafvalwaterstromen moeten aan de volgende eisen voldoen:

- de temperatuur in enig steekmonster mag niet hoger zijn dan 30°C, bepaald volgens NEN 6414 (1988);
- de zuurgraad in enig steekmonster, uitgedrukt in pH-eenheden, mag niet lager dan 6,5 en niet hoger dan 8,5 zijn in een etmaalmonster en niet hoger dan 10 in een steekmonster, bepaald volgens NEN 6411 (1981);
- het sulfatgehalte in enig steekmonster mag niet meer dan 300 mg/l bedragen, bepaald volgens NEN 6487 (1997), NEN 6654 (1992), NEN-ISO 22743:2006 of NEN-ISO 22743:2006/C1:2007.

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

7.1.3

De volgende stoffen mogen niet worden geloosd:

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

7.2 Afkoppelen

7.2.1

Het lozen van hemelwater dat niet afkomstig is van een bodembeschermende voorziening en van hemelwater dat door middel van drainage wordt afgevoerd, vindt dan slechts plaats in een vuilwaterriool, indien het op of in de bodem, in een openbaar hemelwaterstelsel of in het oppervlaktewater lozen van dat hemelwater redelijkerwijs niet mogelijk is.

7.3 Controle

7.3.1

De totale hoeveelheid afvalwater afkomstig van (delen van) de nieuwe containerterminal (VCT) dient, voordat lozing op het gemeenschappelijk riool plaatsvindt, door een controlevoorziening te worden geleid, zodat bemonstering van het afvalwater kan plaatsvinden. De controlevoorziening moet goed bereikbaar en toegankelijk zijn.

8. ENERGIE

8.1 Zuinige elektromotoren

8.1.1

Vergunninghouder is gehouden de in de aanvraag onder hoofdstuk 12 vermelde maatregelen ter beperking van het energieverbruik van de installaties binnen de inrichting bij realisatie van de betreffende onderdelen voor zover (technisch) mogelijk te implementeren.

8.1.2

De nieuw te plaatsen elektromotoren voor de aandrijving van pompen, compressoren, ventilatoren en overige installaties, die de vergunninghouder binnen de inrichting gebruikt, voldoen ten minste aan de volgende rendementseisen:

vermogen (kW)	rendement (%)
<1,5	82,8
1,5 - 2,2	84,1
2,2 - 5,5	85,6
5,5 - 11	88,6
nov-15	90,5
15 - 22	91,3
22 - 50	92,2
50 - 100	94
> 100	96

Bij het vervangen van bestaande motoren door andere motoren gelden deze rendementseisen eveneens.

Afwijken van bovengenoemde rendementseisen is enkel met goedkeuring van het bevoegd gezag toegestaan.

Toelichting:

Alle motoren boven de 1,1 kW die voldoen aan de efficiencyklasse EFF1 van CEMEP vallen onder deze beschrijving. De rendementen gelden bij volledige belasting van de motoren en worden gemeten volgens IEC 60034 van het Internationaal Elektrotechnisch Comité (IEC). De Europese fabrikanten van elektromotoren verenigd in de CEMEP zijn met de Europese Commissie vrijwillig overeengekomen dat de efficiencyklasse op de naamplaat van de elektromotor staat.

De vergunninghouder mag een elektromotor van een lagere efficiencyklasse EFF2 van CEMEP toepassen indien hij kan aantonen dat de terugverdientijd van de meerinvestering van een elektromotor in efficiencyklasse EFF1 ten opzichte van een motor uit efficiencyklasse EFF2 meer dan vijf jaar bedraagt waarbij de baten van subsidies en fiscaal vriendelijke regelingen zijn meegerekend. De vergunninghouder mag tevens een elektromotor van een lager rendement toepassen indien een elektromotor met een hoog rendement niet verkrijgbaar is vanwege specifieke (veiligheids-)technische eisen.

8.1.3

De vergunninghouder voert een toets uit op het energiezuinig ontwerp van de nieuwe inrichting (VCT) om aan te tonen dat alle best beschikbare technieken op het gebied van energiebesparing worden toegepast. De toets heeft tenminste betrekking op de kernactiviteit (overslag, logistieke dienstverlening) en op de nevenactiviteiten in de werkplaats. Het onderzoek is niet van toepassing op de kantoren en op de isolatie van industriegebouwen (energiebesparing daarvoor is vastgelegd in de bouwverordening). De resultaten van de toets worden vastgelegd in een rapportage die tenminste de volgende gegevens bevat:

- een beschrijving van het object
- een beschrijving van de energiehuishouding
- een overzicht van de energiebesparende technieken en/of maatregelen
- een overzicht van de organisatorische en good housekeeping maatregelen die leiden tot energiebesparing

Voor best beschikbare technieken die nog niet in het ontwerp zijn opgenomen worden de volgende gegevens in het rapport aangegeven:

- de jaarlijkse energiebesparing
- de (meer)investeringskosten
- de verwachte economische levensduur
- de jaarlijkse besparing op de energiekosten op basis van de energietarieven zoals die tijdens het onderzoek voor het bedrijf gelden
- een schatting van eventuele bijkomende kosten of baten anders dan energiebesparing
- de terugverdientijd op basis van de (meer)investeringskosten, eventuele exploitatiekosten en de baten.

De vergunninghouder legt het rapport met de resultaten van de toets uiterlijk drie maanden na het van kracht worden van de vergunningaanvraag voor aan het bevoegd gezag. De vergunninghouder dient te voldoen aan eventueel door het bevoegd gezag te stellen nadere eisen.

8.1.4

Op basis van de resultaten van de toets op het energiezuinige ontwerp van de inrichting stelt de vergunninghouder een plan van aanpak voor de terminal op. In dit plan worden de haalbare maatregelen met een terugverdientijd tot en met vijf jaar opgenomen. In het plan van aanpak worden alle eventuele negatieve milieu-effecten van de maatregelen vermeld. De maatregelen die genoemd zijn in hoofdstuk 3.11 van de aanvraag en in voorschrift 8.1.2 van deze vergunning maken onderdeel uit van het plan.

De vergunninghouder legt het definitieve plan van aanpak uiterlijk binnen 15 maanden na het van kracht worden van deze beschikking ter goedkeuring voor aan het bevoegd gezag. Vergunninghouder dient te voldoen aan eventueel door het bevoegd gezag te stellen nadere eisen.

8.1.5

De vergunninghouder is gehouden het plan van aanpak binnen de daarin gestelde termijnen uit te voeren.

9. EXTERNE VEILIGHEID

9.1 Algemeen

9.1.1

In de werkruimten mag niet meer werkvoorraad aanwezig zijn als beschreven in de artikelen 3.1.2 en 3.1.3 van de PGS 15.

9.1.2

ADR-geclassificeerde stoffen met subcategorie LT5 en LT6 mogen niet binnen de inrichting aanwezig zijn.

9.2 Opslag van gasflessen

9.2.1

De opslag van gasflessen dient te voldoen aan het gestelde in de hieronder genoemde paragrafen van PGS 15 (inclusief errata):

- Paragraaf 3.2 (Bouwkundige eisen).
- Paragraaf 3.7 (Ventilatie).
- Paragraaf 3.11 (Verpakking & etikettering).
- Paragraaf 3.15 (Rook- en vuurverbod, blustoestellen).
- Paragraaf 3.16 (veiligheidssignalering, veiligheidsinformatiebladen, instructies).
- Paragraaf 3.20 (Toegankelijkheid voor onbevoegden).
- Paragraaf 3.21 (Toegangsdeuren en vluchtwegen).
- Paragraaf 3.23 (Verwarming).
- Paragraaf 6.2 (voorschriften voor de opslag van gasflessen) met uitzondering van artikel 6.2.7.

9.3 Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen in emballage (inclusief oliën)

9.3.1

De opslag van gevaarlijke stoffen, reinigingsmiddelen en koelvloeistof dient te voldoen aan het gestelde in de hieronder genoemde paragrafen van hoofdstuk 3 van PGS 15 (inclusief errata):

- Paragraaf 3.9 (Productopvang).
- Paragraaf 3.11 (Verpakking en etikettering).
- Paragraaf 3.14 (Incidenten met gemorste gevaarlijke stoffen).

9.4 Opslag van olie in een bovengrondse tank

9.4.1

De opslag van gasolie in nieuw te plaatsen bovengrondse tanks dient te voldoen aan het gestelde in de hieronder genoemde paragrafen van hoofdstuk 4 van PGS 30:

- Paragraaf 4.1 (Constructie-eisen voor tanks).
- Paragraaf 4.2 (Constructie eisen voor leidingen en appendages) met uitzondering van artikel 4.2.7.
- Paragraaf 4.3 (Installatievoorschriften).
- Paragraaf 4.4 (Gebruiksvoorschriften).
- Paragraaf 4.5 (Voorschriften t.a.v. inspectie, keuring, onderhoud en reparatie).
- Paragraaf 4.6 (Aanvullende voorschriften voor de opslag in dubbelwandige tanks).
- Paragraaf 4.8 (Aanvullende voorschriften voor inpandige opslag).

Voor bestaande VZT tanks stelt de vergunninghouder een plan van aanpak op waarin de vergunninghouder aangeeft op welke wijze hij zal voldoen aan bovengenoemde eisen.

Vergunninghouder legt dit plan van aanpak uiterlijk zes maanden na het van kracht worden van deze beschikking ter goedkeuring voor aan het bevoegd gezag.

9.4.2

Doorvoeringen van leidingen door een tankomwalling of een andere constructie, bestemd om productlekages binnen een beperkt gebied te houden, zijn niet toegestaan.

9.4.3

Nieuw aan te leggen ondergrondse leidingen moeten zijn uitgevoerd als dubbelwandige leidingen.

9.5 Containers met gevaarlijke stoffen

9.5.1

De opslag van (tank)containers met gevaarlijke stoffen dient te voldoen aan het gestelde in de hieronder genoemde paragrafen van PGS 15 (inclusief errata):

- Paragraaf 3.17 (vakbekwaamheid).
- Paragraaf 3.18 (Journaal en registratie).
- Paragraaf 3.19 (Intern noodplan).
- Paragraaf 3.20 (Toegankelijkheid voor onbevoegden).
- Paragraaf 5.2 (Algemeen).
- Paragraaf 5.3 (Blusleidingen en brandkranen).
- Paragraaf 5.5 (Middelen en maatregelen in geval van calamiteiten).
- Paragraaf 5.6 (De opslag van (tank)containers met gevaarlijke stoffen) met uitzondering van artikelen 5.6.1, 5.6.3 en 5.6.15.
- Paragraaf 5.8 (Opstelplaatsen voor voertuigen met gevaarlijke stoffen).

9.5.2

In de noordrijen van stacks B1, B2, B3, B7, B8 en B9 is de aanwezigheid van containers met ADR-geclassificeerde stoffen met EV-categorie GF3 niet toegestaan.

9.5.3

In een calamiteitencontainer moet een voorraad schuim aanwezig zijn. Het type schuimvormend middel en de minimaal aanwezige hoeveelheid schuim in de calamiteitencontainer beschrijft vergunninghouder in het brandveiligheidsplan.

9.5.4

Uiterlijk 1 januari 2012 is binnen de inrichting een registratiesysteem operationeel waarmee op ieder willekeurig moment de vergunninghouder kan aantonen welke stoffen (categorie) in welke container zitten en waar de betreffende container staat opgesteld. De vergunninghouder heeft hiertoe uiterlijk 1 januari 2011 een opzet van dit registratiesysteem ter goedkeuring aan het bevoegd gezag voorgelegd. De vergunninghouder houdt het registratiesysteem in stand. Deze gegevens worden gedurende één jaar bewaard. Het registratiesysteem is op de inrichting aanwezig en kan te allen tijde op verzoek van controlerende ambtenaren van het bevoegd gezag worden getoond.

9.5.5

In aanvulling op paragraaf 3.18 uit de PGS15 moeten ten minste de volgende gegevens in het journaal beschikbaar zijn voor (tank)containers:

- a) het UN-nummer van de stof, de naam en klasse van de stof zoals vermeld in het ADR of de IMDG-code; de verpakkingsgroep van de stof, de EV-categorie.
- b) De netto hoeveelheid van de stof onder vermelding van de gebruikte eenheid (kg/liter/ton).
- c) De plaatsaanduiding van de stof, welke direct kan worden gerelateerd aan de plattegrond van de inrichting en de locatiecodering.
- d) De soort container (boxcontainer, tankcontainer of silocontainer).
- e) De datum van ontvangst op de terminal.

9.5.6

Materieel voor het vervoeren van containers moet zodanig zijn ontworpen, onderhouden en worden gebruikt, dat een veilige behandeling van containers is gewaarborgd.

9.5.7

Voor gevaarlijke stoffen die verwarmd of gekoeld moeten worden opgeslagen dient binnen de inrichting een procedure beschikbaar te zijn, waarin wordt geborgd dat er geen risicovolle situa-

tie kan ontstaan waarbij deze stoffen worden verwarmd tot onder/of boven de kritische temperatuur. Bij werkzaamheden aan het koel- of verwarmingselement dient binnen de inrichting ten minste een medewerker aanwezig te zijn die bekend is met deze procedure.

9.5.8

Ter bestrijding van een incident of indien de handelingen worden uitgevoerd op last van en onder direct toezicht van de douane of andere daartoe bevoegde instanties is het toegestaan de volgende activiteiten binnen de inrichting uit te voeren:

- a. Laden en lossen van containers met gevaarlijke stoffen (met inbegrip van ontplofbare stoffen of vuurwerk).
- b. Verpompen van vloeistoffen in- of uit (tank)containers en dergelijke.
- c. Om- en overpakken van (verpakte) gevaarlijke stoffen (met inbegrip van ontplofbare stoffen of vuurwerk).
- d. Ontsmetten (gassen) en ontgassen van containers.

9.6 Brandbestrijding

9.6.1

Uiterlijk zes maanden na het in werking treden van deze beschikking moet bij het bevoegd gezag een brandveiligheidsplan worden ingediend.

De installatie(-delen) mag (mogen) pas in werking worden gesteld, indien de beschreven maatregelen en voorzieningen zijn geïnstalleerd en naar behoren functioneren. Hetgeen moet blijken uit een opleveringstest.

9.6.2

In de inrichting mag, behoudens in de daarvoor ingerichte installaties of in de daarvoor ingerichte ruimten, geen open vuur aanwezig zijn en mag niet worden gerookt.

Deze bepaling voor wat betreft open vuur is niet van toepassing indien werkzaamheden moeten worden verricht waarbij open vuur noodzakelijk is. Vergunninghouder moet zich er van hebben overtuigd dat deze werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder gevaar. Op een centrale plaats voor de uitgave van (werk-)vergunningen en ter plaatse moet een schriftelijk bewijs aanwezig zijn dat bedoelde werkzaamheden zijn toegestaan.

9.6.3

Het rook- en vuurverbod moet op duidelijke wijze kenbaar zijn gemaakt door middel van opschriften in de Nederlandse en Engelse taal of door middel van een symbool overeenkomstig de NEN 3011. Deze opschriften of symbolen moeten nabij de toegang(en) van het terrein van de inrichting en op kades zijn aangebracht. Zij moeten goed leesbaar c.q. zichtbaar zijn.

9.6.4

Alle brandblusmiddelen, brandbestrijdings- en brandbeveiligingssystemen moeten steeds:

- a. voor onmiddellijk gebruik gereed zijn;
- b. goed bereikbaar zijn;
- c. als zodanig herkenbaar zijn.

9.6.5

Het terrein en het wegensysteem moeten zodanig zijn ingericht en de toegankelijkheid moet zodanig zijn bewaakt, dat elk deel van de inrichting vanuit ten minste twee richtingen is te bereiken.

9.6.6

Binnen de inrichting moet een overzichtelijke en actuele plattegrond aanwezig zijn. Op deze plattegrond moet ten minste zijn aangegeven:

- a. alle gebouwen en de risicorelevante installaties met hun functies;
- b. alle opslagen van stoffen die risicovolle situaties kunnen veroorzaken met vermelding van de aard van de stof overeenkomstig de ADR classificatie-indeling en de maximale hoeveelheden.

Afwijken van de ADR classificatie mag slecht met schriftelijke toestemming van het bevoegd gezag.

Dit mag ook worden aangetoond met behulp van een actueel overzicht uit het door de VCT op te stellen geautomatiseerd opslagregistratiesysteem.

9.7 Opslag van vuurwerk in zeecontainers

9.7.1

Containers met vuurwerk moeten binnen drie uur, nadat deze containers zijn gelost van een schip of per as zijn aangevoerd, worden overgebracht naar een stack.

9.7.2

De maximale opslagduur van een container met vuurwerk bedraagt 14 dagen na aankomst binnen de inrichting.

9.7.3

Het is verboden om in de noordzijde van de stacks A1 tot en met A9, B4, B5, C4 en C5 bovengenoemde containers met vuurwerk te plaatsen.

9.7.4

De afstand tussen een container waarin zich vuurwerk met klasse 1.2 en 1.3 (al dan niet in combinatie met klasse 1.4) bevindt en een andere container met gevaarlijke stoffen (waaronder ontplofbare stoffen) bedraagt minimaal 25 meter.

Afwijking van dit voorschrift is enkel met schriftelijke goedkeuring van het bevoegd gezag mogelijk.

9.7.5

In een stack waar vuurwerk in containers staan opgesteld, is de aanwezigheid van containers met vuurwerk klasse 1.4 of containers met vuurwerk klasse 1.2 en 1.3 (al dan niet in combinatie met 1.4) toegestaan, als ook containers met andere ADR geclassificeerde stoffen als de afstand tussen die containers en de containers met vuurwerk groter is dan 25 meter. Binnen de stack mogen andere containers met niet ADR-geclassificeerde stoffen worden geplaatst.

9.7.6

In aanvulling op paragraaf 3.18 uit de PGS15 moeten daarnaast de volgende gegevens in het journaal beschikbaar zijn voor containers met vuurwerk:

- a) De netto explosieve massa (NEM) van de stoffen in de betreffende container.
- b) De veiligheidsafstand A en B2 volgens tabel 2 van de Handreiking Vuurwerk in Zeehavens of op een andere door vergunninghouder onderbouwde berekeningswijze.
- c) Een toetsing of aan de veiligheidsafstanden zoals vastgesteld in onderdeel b en voorschrift 9.7.4 wordt voldaan.

De procedure waarmee onderdelen b en c worden geborgd moeten door vergunninghouder binnen zes maanden na het van kracht worden van de vergunning ter goedkeuring worden voorgelegd aan het bevoegd gezag.

9.7.7

Containers met vuurwerk met klasse 1.2 en 1.3 (al dan niet in combinatie met klasse 1.4) worden op het maaiveld of op chassis geplaatst. Bovenop deze containers worden geen andere containers met vuurwerk of andere gevaarlijke stoffen (waaronder ontplofbare stoffen) geplaatst.

9.7.8

Containers met vuurwerk (klasse 1.4) worden op het maaiveld of op chassis geplaatst. Bovenop deze containers mogen containers met vuurwerk (klasse 1.4) staan alsmede containers met niet ADR-geclassificeerde stoffen.

9.7.9

Een stack van vuurwerk uit klasse 1.2 en 1.3 (al dan niet in combinatie met klasse 1.4) is uitsluitend toegankelijk voor personen die werkzaamheden uitvoeren of toezicht houden.

9.8 Containers met ontplofbare stoffen voor civiel gebruik.

9.8.1

Containers met ontplofbare stoffen voor civiel gebruik moeten binnen drie uur, nadat deze containers zijn gelost van een schip of per as worden aangevoerd, worden overgebracht naar een stack.

9.8.2

De maximale opslagduur van containers met ontplofbare stoffen voor civielgebruik bedraagt 14 dagen na aankomst binnen de inrichting.

9.8.3

In aanvulling op paragraaf 3.18 uit de PGS15 moeten daarnaast de volgende gegevens in het journaal beschikbaar zijn voor containers met ontplofbare stoffen voor civiel gebruik:

- a) De netto explosieve massa (NEM) van de stoffen in de betreffende container.
- b) De veiligheidsafstand volgens AASTP-1 (B-zone) en de interne veiligheidsafstand volgens AASTP-1 met de formule 'bewaarplaatsen met tegenover elkaar liggende deuren (afstand L)' en 'overige opslagen (afstand D)' of op een andere door vergunninghouder onderbouwde berekeningswijze.
- c) Een toetsing of aan de veiligheidsafstanden zoals vastgesteld in onderdeel b wordt voldaan.

De procedure waarmee onderdelen b en c worden geborgd moeten door vergunninghouder binnen zes maanden na het van kracht worden van de vergunning ter goedkeuring worden voorgelegd aan het bevoegd gezag.

9.8.4

Containers met ontplofbare stoffen voor civiel gebruik (klasse 1.4) moeten op een afstand staan van:

ten minste 8 meter van andere containers met gevaarlijke stoffen of ontplofbare stoffen (indien maximaal 25 kg NEM aanwezig is)

ten minste 20 meter van andere containers met gevaarlijke stoffen of ontplofbare stoffen (indien > 25 kg NEM).

9.8.5

Containers met ontplofbare stoffen voor civiel gebruik (klasse 1.3) worden op het maaiveld of op chassis geplaatst. Bovenop deze containers worden geen andere containers met ontplofbare stoffen en andere gevaarlijke stoffen (waaronder vuurwerk) geplaatst.

9.8.6

Containers met vuurwerk (klasse 1.4) worden op het maaiveld of op chassis geplaatst. Bovenop deze containers mogen containers met ontplofbare stoffen (klasse 1.4) staan alsmede containers met niet ADR-geclassificeerde stoffen.

9.9 Reguliere en incidentele militaire transporten van ontplofbare stoffen

9.9.1

Containers die ontplofbare stoffen (klasse 1.1, 1.2, 1.3 en/of 1.4) bevatten en die onderdeel zijn van militaire transporten, mogen maximaal drie uur, nadat deze containers zijn gelost van een schip of per as worden aangevoerd, op de kade worden gestald.

9.9.2

Het stallen van de in voorschrift 9.9.1 bedoelde containers in een stack is verboden.

9.9.3

Voor incidentele en reguliere militaire transporten waarbij ontploffingsgevaarlijke stoffen worden aan- of afgevoerd moet het draaiboek zoals bedoeld in bijlage 5.13b van de vergunningaanvraag worden gevolgd voor zover betreft artikel 3, 5, 11, 16, 22 of een andere door het bevoegd gezag goedgekeurde procedure.

9.9.4

De bepaling van de netto toegestane hoeveelheid explosieve stof moet plaatsvinden overeenkomstig de richtlijn AASTP-1 of een andere door het bevoegd gezag goedgekeurde richtlijn.

9.9.5

Tijdens incidentele en reguliere militaire transporten is het toegestaan dat overslag plaatsvindt van containers met ontplofbare stoffen overeenkomende met maximaal 150 kilogram netto explosief materiaal (klasse 1.1) of maximaal 235.000 kilogram netto explosief materiaal (klasse 1.2 en 1.3 en/of 1.4) in alle op de kade aanwezig zijnde containers. Bij elke overslag dient door of namens de vergunninghouder op basis van de AASTP-1 de interne en externe veiligheidsafstanden voor de betreffende activiteit te worden vastgesteld waarbij als uitgangspunt geldt:

- de externe veiligheidsafstand is maximaal 395 meter;
- de interne veiligheidsafstand dient zodanig te zijn vastgesteld dat sympatische reacties worden voorkomen tussen de tijdelijke containeropslag op de kade en een stack waarin zich containers met vuurwerk, ADR-geclassificeerde stoffen of ontplofbare stoffen voor civiel gebruik bevinden.

Als uit de voorgeschreven veiligheidsanalyse blijkt dat de overslag uit veiligheidsoverwegingen gespreid in de tijd dient plaats te vinden, kan met schriftelijke goedkeuring van het bevoegd gezag van bovenstaande worden afgeweken.

9.10 Noodplan

9.10.1

De vergunninghouder stelt, in samenspraak met de plaatselijke brandweer en vertegenwoordigers van andere door hem noodzakelijk geachte organisaties of instanties, een noodplan op. Het noodplan wordt voor het van kracht worden van de vergunning ter informatie voorgelegd aan het bevoegd gezag aan de plaatselijke brandweer.

9.10.2

Vergunninghouder controleert middels een oefening minimaal éénmaal per jaar het noodplan. Middels deze oefening toont de vergunninghouder aan dat het noodplan adequaat en voldoende functioneert.

Vergunninghouder stelt het noodplan bij als uit de evaluatie van de oefening blijkt dat dit nodig is.

De vergunninghouder stuurt de evaluatie en het gewijzigde noodplan ter informatie naar de plaatselijke brandweer en naar het bevoegd gezag.

10. **AFVALSTOFFEN**

10.1 Afvalpreventie

10.1.1

Vergunninghouder dient binnen zes maanden na het van kracht worden van deze vergunning een beperkt onderzoek te hebben uitgevoerd. Dit beperkt onderzoek dient inzicht te geven in de volgende aspecten:

- a. een beschrijving van het bedrijf met de activiteiten;
- b. procesbeschrijvingen;
- c. een inschatting van het afvalpreventiepotentieel;
- d. en overzicht van mogelijke maatregelen.

10.1.2

Vergunninghouder dient binnen twaalf maanden na het van kracht worden van deze vergunning de rapportage behorende bij het beperkte onderzoek ter goedkeuring aan het bevoegd gezag te overleggen. Het bevoegd gezag kan op basis van de rapportage bij nadere eis bepalen dat met ingang van 1 januari 2012 vergunninghouder verplicht is tot het scheiden van de afvalstromen waarvan uit het onderzoek is gebleken dat scheiding redelijkerwijs verlangd mag worden.

10.2 Afvalscheiding

10.2.1

Vergunninghouder is verplicht de volgende afvalstromen te scheiden, gescheiden te houden en gescheiden aan te bieden dan wel zelf af te voeren:

- de verschillende categorieën gevaarlijke afvalstoffen, onderling en van andere afvalstoffen;
- asbest;
- papier en karton;
- elektrische en elektronische apparatuur;
- kunststoffolie.

10.2.2

Gebruikte poetsdoeken, absorptiematerialen en overige gevaarlijke afvalstoffen, die vrijkomen bij onderhoudswerkzaamheden en bij het verwijderen van gemorste dieselolie, smeerolie en hydraulische olie, dienen te worden bewaard in vloeistofdichte en afgesloten emballage die bestand is tegen inwerking van de betreffende afvalstoffen.

10.3 Opslag van afvalstoffen

10.3.1

De op- en overslag en het transport van afvalstoffen moet zodanig plaatsvinden dat zich geen afval in of buiten de inrichting kan verspreiden. Mocht onverhoopt toch verontreiniging van het openbaar terrein rond de inrichting plaatsvinden, dan moeten direct maatregelen worden getroffen om deze verontreiniging te verwijderen.

10.3.2

De verpakking van gevaarlijk afval moet zodanig zijn dat:

- a. niets van de inhoud uit de verpakking kan ontsnappen;
- b. het materiaal van de verpakking niet door gevaarlijke stoffen kan worden aangetast, dan wel met die gevaarlijke stoffen een reactie kan aangaan dan wel een verbinding kan vormen;
- c. deze tegen normale behandeling bestand is;
- d. deze is voorzien van een etiket, waarop de gevaarsaspecten van de gevaarlijke stof duidelijk tot uiting komen.

10.3.3

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

10.4 Afvoer van afvalstoffen

10.4.1

Indien de afzet van de opgeslagen afvalstoffen stagneert, geeft de vergunninghouder dit onverwijld schriftelijk te kennen aan het bevoegd gezag. Deze mededeling bevat ten minste gegevens over de oorzaak van de stagnatie en de verwachte tijdsduur, alsmede de maatregelen die worden genomen om de stagnatie op te heffen, respectievelijk in de toekomst te voorkomen.

11. **Verkeer**

11.1 onderzoek

11.1.1

De vergunninghouder is gehouden verkeers- en vervoersvormen bij het transport van goederen en personen van en naar de inrichting zo efficiënt mogelijk te benutten, waarbij de milieubelasting tot een minimum wordt beperkt. Hierbij streeft vergunninghouder tenminste naar realisering van de verwachte modal split, zoals vermeld in bijlage 11.5-1 en 11.5-2 van de aanvraag.

11.1.2

Ter uitvoering van het gestelde in voorschrift 11.1.1, stelt de vergunninghouder een vervoersplan op. De opzet van dit plan wordt vooraf ter informatie voorgelegd aan het bevoegd gezag.

- Het plan bevat tenminste de volgende elementen:
- inventarisatie bestaande verkeersstromen (optimaliseren logistieke proces);
- aan- en afvoerwegen op de terminal;
- optimaliseren personenvervoer van en naar de terminal;
- reductiemogelijkheden (waaronder de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de verwachte modal split);
- duurzame logistiek;
- borging van realisatie van het vervoersplan.

Het definitieve vervoersplan wordt uiterlijk 6 maanden na het in gebruik nemen van (een deel van) de inrichting voor de overslag van de containers ter goedkeuring aan het bevoegd gezag voorgelegd.

11.1.3

Jaarlijks evalueert vergunninghouder de mate waarin aan de gestelde doelen die vermeld zijn in het vervoersplan is voldaan. Van deze evaluatie wordt een rapportage opgesteld. In deze rapportage zijn tenminste de volgende aspecten vermeld:

- aantal verkeersbewegingen gesplitst naar aan- en afvoer en transportmodaliteit
- uitgevoerde reductiemaatregelen
- vergelijking met de gestelde doelen
- reden van een eventuele afwijking van de gestelde doelen
- (aanvullende) maatregelen voor het volgende jaar.

Deze rapportage wordt uiterlijk 3 maanden na afloop van het volgende kalenderjaar ter informatie voorgelegd aan het bevoegd gezag.

BIJLAGE: BEGRIPPEN

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

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

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

BESTELADRESSEN:

publicaties zijn in ieder geval verkrijgbaar bij de onderstaande instanties:

- overheidspublicaties zoals AI-bladen en CPR-richtlijnen bij:

SDU Service, afdeling Verkoop

Postbus 20014

2500 EA DEN HAAG

telefoon (070) 378 98 80

telefax (070) 378 97 83

- PGS-richtlijnen zijn digitaal verkrijgbaar via www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl

- DIN, DIN-ISO, NEN, NEN-EN, NEN-ISO, NVN-normen en NPR-richtlijnen bij:

Nederlands Normalisatie-instituut (NEN), Afdeling verkoop

Postbus 5059

2600 GB DELFT

telefoon (015) 269 03 91

telefax (015) 269 02 71

www.nen.nl

- BRL-richtlijnen bij:

KIWA Certificatie en Keuringen

Postbus 70

2280 AB RIJSWIJK

telefoon (070) 414 44 00

telefax (070) 414 44 20

- InfoMil is het informatiecentrum in Nederland over milieu wet- en regelgeving.

www.infomil.nl

AI-25:

"Preventie van zware ongevallen door gevaarlijke stoffen". Uitgegeven door de Directeur Generaal van de Arbeid (DGA).

BODEMBESCHERMENDE VOORZIENING:

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

BODEMINCIDENT:

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

BODEMRISICO(CATEGORIE):

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

BODEMRISICOCATEGORIE A:

Verwaarloosbaar bodemrisico.

EMBALLAGE:

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

GEVAARLIJKE STOFFEN:

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

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

Indien sprake is van een opslag volgens PGS 15:

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

NEN:

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

NEN 3011:

Veiligheidskleuren en -tekens in de werkomgeving en in de openbare ruimte.

NEN 6411:

Water - Bepaling van de pH.

NEN 6414:

Water en slib - Bepaling van de temperatuur.

NEN 6487:

Water - Titrimetrische bepaling van het sulfaatgehalte.

NEN 6654:

Water - Fotometrische bepaling van het gehalte aan opgelost sulfaat met een doorstroomanalysestelsel.

NEN-EN:

Een door het Comité Européen de Normalisation (CEN) opgestelde norm die door het Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) als Nederlandse norm is aanvaard.

NEN-EN-IEC 62305-SERIE:

Bliksembeveiliging.

NEN-EN-ISO 10304-2:

Water - Bepaling van opgeloste anionen met vloeistofionchromatografie - Deel 2: Bepaling van bromide, chloride, nitraat, nitriet, ortofosfaat, en sulfaat in afvalwater.

NEN-ISO:

Door de International Organisation for Standardization (ISO) uitgegeven norm die door het Nederlands Normalisatie-Instituut (NEN) is aanvaard als Nederlandse norm.

NEN-ISO 22743:

Water - Bepaling van sulfaat met een doorstroomanalysestelsel (CFA).

NRB:

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

NULSITUATIE:

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

NUTTIGE TOEPASSING:

Handelingen die zijn opgenomen in bijlage IIB van de Kaderrichtlijn afvalstoffen. De belangrijkste handelingen zijn het als product of als materiaal opnieuw gebruiken van een afvalstof in dezelfde of een andere toepassing en het toepassen van een afvalstof met een hoofdgebruik als brandstof.

OPERATIONEEL:

Het gebruiksklaar en productief in werking zijn van de inrichting/het veranderde deel van de inrichting, al dan niet werkend op de volle capaciteit; hieronder valt niet het zogenaamde inregelen/proefdraaien gedurende een redelijke termijn.

PGS:

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

PGS 29:

Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 29, 'Vloeibare aardolieproducten bovengrondse opslag in verticale cilindrische installaties'. Downloaden via www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl.

RISICO:

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

Mededelingen

1. Beroep

Wij herinneren belanghebbenden, voor zover nodig, aan het bepaalde Wij herinneren belanghebbenden, voor zover nodig, aan het bepaalde in artikel 20.1 van de Wet milieubeheer en artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht, op grond waarvan gedurende zes weken vanaf de dag na de dag waarop een exemplaar van de beschikking ter inzage is gelegd, beroep kan worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Kneuterdijk 22, 2514 EN 's-Gravenhage. Het beroepschrift moet in tweevoud worden ingediend.

Indien tegen dit besluit beroep wordt ingesteld kan overeenkomstig het bepaalde in artikel 36 van de Wet op de Raad van State en artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening worden ingediend. Dit verzoek moet worden gericht aan de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Kneuterdijk 22, 2514 EN, 's Gravenhage.

2. Een afschrift van dit besluit is toegezonden aan:

-  het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vlissingen en Borsele;
-  Rijkswaterstaat, directie Zeeland;
-  de VROM-Inspectie regio Zuid-West;
-  de Arbeidsinspectie;
-  de Veiligheidsradio Zeeland;
-  het RIZA.