

Formulierversie
2012.02

Aanvraaggegevens

Ingediende aanvraag/melding

Aanvraagnummer	780225
Aanvraagnaam	Aanvraag verandering milieu Bijlsma Shipyard
Uw referentiecode	NCS 3.13 / VEKA

Ingediend op	25-04-2013
Soort procedure	Uitgebreide procedure

Projectomschrijving	Aanvraag om een omgevingsvergunning voor Bijlsma Shipyard in verband met het veranderen van de inrichting. De verandering heeft betrekking op het opleggen en afmeren van schepen bedoelt voor de sloop, demonteren en ontmantelen van scheepsonderdelen aan de kade en slopen en ontleden van scheepscasco's in de dokhal.
---------------------	---

Opmerking	Niet van toepassing.
-----------	----------------------

Gefaseerd	Nee
-----------	-----

Gerelateerde aanvraag/melding:	825051
--------------------------------	--------

Blokkerende onderdelen weglaten	Nee
---------------------------------	-----

Persoonsgegevens openbaar maken	Nee
---------------------------------	-----

Kosten openbaar maken	Nee
-----------------------	-----

Bijlagen die later komen	Niet van toepassing.
--------------------------	----------------------

Bijlagen n.v.t. of al bekend	Niet van toepassing op de aanvraag veranderen van de inrichting, of al bekend bij het bevoegd gezag.
------------------------------	--

Bevoegd gezag

Naam:	Gemeente Lemsterland
-------	----------------------

Bezoekadres:	Herema State 1 8501 AA JOURE
--------------	---------------------------------

Postadres:	Postbus 101 8500 AC JOURE
------------	------------------------------

Telefoonnummer:	14 05 14
-----------------	----------

E-mailadres algemeen:	info@defriesemerem.nl
-----------------------	-----------------------

Website:	www.defriesemerem.nl
----------	----------------------

Contactpersoon:	de heer W.J. Tadema / afd. VVH
-----------------	--------------------------------

Overzicht bijgevoegde modulebladen

Aanvraaggegevens

Aanvragergegevens

Locatie van de werkzaamheden

Werkzaamheden en onderdelen

Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)

- Verandering

Roerende zaken opslaan

- Opslag roerende zaken

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

- Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Bijlagen

Kosten

Formulierversie
2012.02

Aanvrager bedrijf

1 Bedrijf

KvK-vestigingsnummer	011040170000
Statutaire naam	Bijlsma Shipyard B.V.
Handelsnaam	Bijlsma

2 Contactpersoon

Geslacht	☒ Man ☐ Vrouw
Voorletters	A.G.
Voorvoegsels	-
Achternaam	Bijlsma
Functie	Directeur

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode	8531 DJ
Huisnummer	13
Huisletter	-
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Sluisweg
Woonplaats	Lemmer

4 Correspondentieadres

Adres	Sluisweg 13 8531 DJ Lemmer
-------	-------------------------------

5 Contactgegevens

Telefoonnummer	0514568550
Faxnummer	0514562165
E-mailadres	info@bijlsma.com

Gemachtigde bedrijf

1 Bedrijf

KvK-vestigingsnummer	230785840000
Statutaire naam	Noordermeer c.s. Bedrijfsadvies B.V.
Handelsnaam	Noordermeer c.s. Bedrijfsadvies

2 Contactpersoon

Geslacht	☒ Man ☐ Vrouw
Voorletters	S
Voorvoegsels	-
Achternaam	Noordermeer
Functie	Directeur / eigenaar

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode	3297 WD
Huisnummer	52
Huisletter	-
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Speenkruid
Woonplaats	PUTTERSCHOEK

4 Correspondentieadres

Adres	Speenkruid 52 3297 WD PUTTERSCHOEK
-------	---------------------------------------

5 Contactgegevens

Telefoonnummer	0786549331
Faxnummer	-
E-mailadres	noordermeer@noordermeer-cs.nl

Locatie

1 Adres

Postcode	8531DJ
Huisnummer	13
Huisletter	-
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Sluisweg
Plaatsnaam	Lemmer
Gelden de werkzaamheden in deze aanvraag/melding voor meerdere adressen of percelen?	☒ Ja ☐ Nee
Specificatie locatie	Inrichting omvat Sluisweg 13-16. Inclusief de haven en landtong.

2 Eigendomssituatie

Eigendomssituatie van het perceel	☐ U bent eigenaar van het perceel ☐ U bent erfpachter van het perceel ☐ U bent huurder van het perceel ☒ Anders
Uw belang bij deze aanvraag	Eigenaar van de inrichting is VEKA Properties en Lemmer Properties. Bijlsma huurt het terrein en de gebouwen van de eigenaren. Eigendomssituatie en organisatorisch verband is onveranderd.

3 Toelichting

Eventuele toelichting op locatie	De omvang van de inrichting is onveranderd. De verandering van de inrichting heeft betrekking op de kade/haven en dokhal.
----------------------------------	--

Verandering

Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)

1 Gegevens inrichting

Wat is de naam van de inrichting?

Bijlsma Shipyard.

Wat is de aard van de inrichting?

Scheepswerf voor de nieuwbouw, reparatie, verbouw en afbouw van zee-/binnenvaartschepen en casco's met een langs de waterlijn gemeten lengte van > 25 meter volgens vigerende omgevingsvergunning.

Uitbreiding of verandering betreft:

Opleggen/afmeren van sloopschepen/-vaartuigen in de werkhaven en aan de pier/kade.

Demontieren/ontmantelen van sloopschepen/-vaartuigen in de werkhaven aan de pier/kade.

Ontleden/slopen van scheepscasco's in het volledig gesloten droogdok I en secties in demontagehal II.

Opslag en bewerken van diverse afvalstoffen.

Zie voor een nadere omschrijving bijlage 5 en 6.

Vraagt u de vergunning aan voor onbepaalde of bepaalde tijd?

☒ Onbepaalde tijd

☐ Bepaalde tijd

Welke voornaamste grond- en hulpstoffen gebruikt u?

Inzamelen van sloopschepen/-vaartuigen.

Voor het demontieren en slopen wordt gebruik gemaakt van hand en elektrisch gereedschap, snijbrandgassen, lasmaterialen en energie in de vorm van elektriciteit en gasolie voor de aandrijving van machines, werktuigen en apparaten.

Voor het reinigen van de dokvloer wordt leidingwater gebruikt.

Welke voornaamste tussen-, neven- en eindproducten produceert u?

Het eindproduct van een scheepssloperij bestaat uit diverse gescheiden en herbruikbare afvalstromen.

Grote cascosecties worden als tussenproduct verder verkleind en gesorteerd in de aangrenzende demontagehal II.

Er ontstaat voornamelijk gevaarlijk afval, bouw-/sloopafval, motoren/installaties en restlading.

Zie bijlage 6 voor een nadere specificatie van het ontstaan en de behandeling van afvalstoffen.

Geef de totale maximale capaciteit van de inrichting en het maximale motorische of thermische vermogen van de bij de inrichting behorende installaties.

Capaciteit van de inrichting volgens bijlage 5.

Opslagcapaciteit van afvalstoffen volgens bijlage 6.

Voor het ontleden/slopen/verkleinen van het scheepscasco en scheepsecties wordt gebruik gemaakt van maximaal 3 stuks hydraulische knipscharen met een motorvermogen van circa 200 kW en een eigen gewicht van circa 45 T. De schaar is gemonteerd op een rupskraan.

Maken proefnemingen deel uit van de aanvraag?

☐ Ja

☒ Nee

Is voor de inrichting eerder een vergunning verleend?

☒ Ja

☐ Nee

Worden extra maatregelen getroffen om de belasting van het milieu te voorkomen of te beperken tijdens proefdraaien, schoonmaak-, onderhouds -en herstelwerkzaamheden?

- ☒ Ja
☐ Nee

Beschrijf welke extra maatregelen worden genomen om de milieubelasting te voorkomen of te beperken.

Bodembeschermende maatregelen/ voorzieningen volgens NRB van bijlage 4. Voorzieningen genoemd onder BRCL 5.2 en 5.3 zijn in het kader van de vergunde activiteiten van de scheepswerf al noodzakelijk en aanwezig.
Voor het reinigen van de dokvloer is een intern protocol van kracht en aan de vigerende vergunning verbonden.
Scheepscasco's en scheepssecties worden ontleed/ gesloopt in de volledig gesloten dokhal en aangrenzende demontagehal.
Opslag van diverse afvalstoffen in afvalcontainers op het milieuplein en in de milieuloods V.
Lucht: Het verbruik van lasmaterialen en snijbrandergassen neemt niet toe. De hydraulische knipscharen zijn gemonteerd op een rupskraan.
Geluid: De activiteiten passen binnen de huidige vergunde geluidsruimte.

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

2 Gegevens verandering

Een verandering kan zijn een uitbreiding of wijziging van de inrichting of wijziging van de werking van de inrichting.

Wat is de aard van de verandering?

De verandering van de inrichting hangt samen met het ontmantelen en slopen van schepen/vaartuigen.
De aard en milieubelasting van de werkzaamheden in verband met het demonteren/ontmantelen van schepen/vaartuigen aan de pier en kade in de werkhaven vertoont grote overeenkomst met die van grote reparaties en revisies in het kader van de scheepswerf.
Het ontleden/slopen van scheepscasco's en scheepssecties en de daarbij behorende opslag van en werkzaamheden met afvalstoffen in de dokhal, demontagehal en opslaghal is de belangrijkste verandering.
Opslag in tanks en emballage van gevaarlijke afvalstoffen.
De werktijden en bezetting van de inrichting zijn onveranderd.
De verandering van de inrichting wordt verder omschreven in bijlage 5 en 6.

Is de verandering van invloed op gegevens en documenten van eerder verleende vergunningen?

- ☒ Ja
☐ Nee

Op welke gegevens en documenten is de verandering van invloed?

De geluidsbelasting vanwege de inrichting (zie rapport akoestisch onderzoek bijlage 7). Uit het rapport blijkt dat de geluidsvoorschriften uit de vigerende milieuvergunning kunnen worden nageleefd.
De opslag van en de werkzaamheden die met afvalstoffen worden verricht (zie bijlage 6).
De bodemrisico-analyse (zie bijlage 4).
Omschrijving van de aard en omvang van de processen en bedrijfsactiviteiten in verband met de verandering volgens bijlage 5.
Op de bijbehorende bijlagen 1 t/m 3 en de lay-out tekening zijn de veranderingen ingetekend.

3 Bestemming

Zijn de (wijzigingen van de) activiteiten in overeenstemming met het bestemmingsplan?

- ☐ Ja
☒ Nee

Is er al een vrijstelling of wijziging van het bestemmingsplan aangevraagd of in procedure? ☒ Ja ☐ Nee

4 MER-(beoordelings)plicht

Voor sommige projecten is het vanwege de mogelijke impact op het milieu verplicht om een milieueffectrapport (MER) op te stellen. Denk hierbij aan de aanleg of aanpassing van (water)wegen, de winning van delfstoffen, afvalverwerkings- en energiebedrijven en de chemische-, papier- en levensmiddelenindustrie. Ook activiteiten waarbij de bestemming van een terrein wordt gewijzigd (zoals de aanleg van een jachthaven) vallen onder de werkingssfeer van het Besluit milieueffectrapportage.

Geldt voor uw activiteit de plicht om een milieueffectrapport op te stellen (m.e.r.-plicht)? ☐ Ja ☒ Nee

Staat de activiteit vermeld in kolom 1 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage? ☒ Ja ☐ Nee

Worden de drempelwaarden in kolom 2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage overschreden? ☐ Ja ☒ Nee

Onder welke categorie van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage valt de aangevraagde activiteit? D18.1 en D18.8 (max. 3.000 T). Zie ook bijlage 8.

Geef de omvang van de door u aangevraagde activiteit in dezelfde eenheid als de waarde/capaciteit zoals genoemd in kolom 2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Circa 180 T/dag.

5 Toekomstige Ontwikkelingen

Verwacht u ontwikkelingen binnen uw inrichting die voor de beslissing op de aanvraag van belang kunnen zijn? ☐ Ja ☒ Nee

Verwacht u ontwikkelingen in de omgeving van uw inrichting die van belang kunnen zijn voor de bescherming van het milieu? ☐ Ja ☒ Nee

6 Bodem

Verricht u bodembedreigende activiteiten of slaat u bodembedreigende stoffen op? ☒ Ja ☐ Nee

Hebt u een nulsituatie bodemonderzoek uitgevoerd? ☐ Ja ☒ Nee

Waarom hebt u geen nulsituatie bodemonderzoek uitgevoerd? Sloopactiviteiten vinden in het bestaande overdekte deel van de inrichting plaats. Bodembeschermende voorzieningen zijn al aanwezig.

Hebt u een bodemrisicorapport opgesteld? ☒ Ja ☐ Nee

7 Brandveiligheid

Welke maatregelen hebt u getroffen om brand te voorkomen?

Vooraf is van ieder sloopschip/-vaartuig bekend hoeveel (brand)gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Gevaarlijke stoffen en brandbare stoffen worden afgetapt voordat met de daadwerkelijke sloop van het schip/vaartuig wordt begonnen (zie bijlage 5 en 6). Deze stoffen worden volgens de geldende PGS richtlijnen opgeslagen. Binnen de inrichting zijn voldoende blusmiddelen aanwezig. Personeel is bekend met het werken met gevaarlijke stoffen en gassen. Tankschepen die worden gesloopt zijn vooraf buiten de inrichting ontgast (voorzien van certificaat).

Welke brandblusmiddelen gebruikt u?

- ☒ Branddekens
- ☒ Draagbare blusmiddelen
- ☒ Brandslanghaspels
- ☐ Stationaire blusinstallaties
- ☐ Mobiele blusmiddelen
- ☒ Anders

Welke andere brandblusmiddelen gebruikt u?

Oppervlaktewater in ruime mate aanwezig.

Beschikt u over een bedrijfsbrandweer?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Verricht u op het buitenterrein brandgevaarlijke activiteiten?

- ☒ Ja
- ☐ Nee

Beschrijf de aard, locatie en frequentie van de brandgevaarlijke activiteiten.

Aan boord van schepen/vaartuigen wordt gelast en met snijbranders gewerkt. Deze activiteiten zijn in het kader van de (scheeps)werfactiviteiten vergund. Incidenteel wordt een gasbrander gebruikt om staal onderdelen te demonteren. Het personeel is geschoold en bekend met het werken aan verbrandingsmotoren, brandstofsyste men en brandstoftanks.

8 Afvalstoffen die in de inrichting ontstaan

Welke afvalstoffen voert u gescheiden af?

Binnen de inrichting ontstaan geen afvalstoffen, maar deze zijn afkomstig van buiten de inrichting (inname sloopschepen/-vaartuigen). Als gevolg van het ontmantelen en slopen van schepen/vaartuigen ontstaan diverse afvalstromen. Voor een specificatie van het ontstaan en behandelen van afvalstoffen, en toetsing aan het LAP2 wordt verwezen naar bijlage 6.

Hergebruikt u afvalstoffen die vrijkomen binnen uw inrichting?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Geef aan of en welk afvalpreventieonderzoek is uitgevoerd.

- ☐ Beperkt Afvalpreventieonderzoek
- ☐ Standaard Afvalpreventieonderzoek
- ☒ Geen onderzoek

Welke afvalpreventiemaatregelen voert u uit?

De afvalstoffen die ontstaan worden niet binnen de inrichting geproduceerd, maar zijn het resultaat/product van sloopactiviteiten. Zie bijlage 6.

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingsblad 'Tabellen'.

9 Lucht

Worden er stoffen naar de lucht uitgestoten?

- ☒ Ja
- ☐ Nee

Wordt er stikstofoxiden, koolmonoxide, fijn stof, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen, benzeen, zwaveldioxide en/of lood naar de lucht uitgestoten?

- ☒ Ja
- ☐ Nee

- | | |
|---|--|
| Is er een rapport met betrekking tot de luchtkwaliteit opgesteld? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Worden er nog andere stoffen uitgestoten? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Zijn er binnen het bedrijf installaties aanwezig die warme lucht uitstoten? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Hebt u een meet- en registratiesysteem? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Is het Oplosmiddelenbesluit van toepassing? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Is er sprake van diffuse emissies van Vluchtige Organische Stoffen (VOS)? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Zijn er andere diffuse emissies anders dan de diffuse emissies van Vluchtige Organische Stoffen aanwezig? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Is een bijzondere regeling van de Nederlandse emissierichtlijn (NeR) op de luchtemissie van toepassing? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Neemt u deel aan de NOx-emissiehandel? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Is op één of meerdere installaties het Bees A van toepassing? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Is op één of meerdere installaties het Bems van toepassing? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Is op één of meerdere installaties het BVA van toepassing? | ☐ Ja
☒ Nee |

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

10 Geluid en trillingen

- | | |
|---|--|
| Ligt de inrichting op een gezonde industrieterrein? | ☒ Ja
☐ Nee |
| Hebt u een akoestisch onderzoek uitgevoerd? | ☒ Ja
☐ Nee |
| Veroorzaken de activiteiten trillingen? | ☐ Ja
☒ Nee |

11 Externe veiligheid

- | | |
|---|--|
| Wordt uw inrichting genoemd in artikel 2 (en niet in artikel 3) van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Wordt uw inrichting genoemd in artikel 4, onderdeel b, e of f van het Registratiebesluit externe veiligheid? | ☐ Ja
☒ Nee |
| Is er een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd? | ☐ Ja
☒ Nee |

Zijn er binnen uw inrichting specifieke technische maatregelen gerealiseerd om de gevolgen voor de omgeving te beperken in geval van ongewone voorvallen?

- ☒ Ja
☐ Nee

Zijn er binnen uw inrichting specifieke procedurele maatregelen gerealiseerd om de gevolgen voor de omgeving te beperken in geval van ongewone voorvallen?

- ☒ Ja
☐ Nee

12 Geur

Is er sprake van geuremissie?

- ☐ Ja
☒ Nee

13 Beste Beschikbare Technieken

Zijn er binnen uw inrichting één of meerdere gpbv-installaties, zoals bedoeld in bijlage 1 van de IPPC-richtlijn?

- ☐ Ja
☒ Nee

Als de IPPC-richtlijn op u van toepassing is, worden de omgevingsvergunning en de watervergunning gecoördineerd. De aanvraag van de omgevingsvergunning moet daarom tegelijk met of uiterlijk binnen 6 weken na de aanvraag van de watervergunning worden ingediend.

Zijn er binnen uw inrichting installaties of opslagen aanwezig waarop één of meerdere Nederlandse informatie documenten over BBT van toepassing zijn?

- ☒ Ja
☐ Nee

Geef de titels van de betreffende informatie documenten.

Voor een specificatie wordt verwezen naar bijlage 4, 6 en 8. Het betreft de NeR, NRB, PGS 15 en PGS 30. Het LAP2 wordt ook als BBT document aangewezen.

14 (Oppervlaktes) van metaal (metalelectro)

Welk(e) metaalbewerkingsproces(sen) past u toe?

- ☐ Stralen
☐ Lijmen en kitten
☐ Gieten
☐ Reinigen en ontvetten
☐ Drogen
☐ Solderen
☐ Harden
☐ Aanbrengen conversielagen
☐ Beitsen en etsen
☒ Lassen
☐ Carboneren
☒ Anders

Geef aan welk ander metaalbewerkingsproces u toepast.

Snijbranden en knippen met een hydr. knipschaar.

Welke lasmethode(n) past u toe?

Volgens de vigerende vergunning. Geen toename van lastoevoegmateriaal.

Hoeveel kg lastoevoegmateriaal voor het lassen van roestvast staal verbruikt u per jaar?

0

Hoeveel kg lastoevoegmateriaal voor het lassen van materiaal anders dan roestvast staal verbruikt u per jaar?

0

15 Gevaarlijke stoffen in verpakking

Gevaarlijke stoffen zijn onder andere ontplofbare stoffen, samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen, brandbare stoffen, giftige stoffen, bijtende stoffen of andere stoffen die voor de mens of het milieu gevaarlijk kunnen zijn. Bestrijdingsmiddelen en/of biociden zijn ook gevaarlijke stoffen als het bestrijdingsmiddel onder de ADR valt of een CMR-stof (carcinogeen, mutageen of reprotoxisch) is. Volgens het ADR moeten stoffen en producten worden ingedeeld op basis van hun gevaarseigenschappen.

Zijn alle opslagplaatsen gerealiseerd volgens de PGS15-richtlijn?

- ☒ Ja
☐ Nee

Welke soorten opslagplaatsen zijn er binnen de inrichting aanwezig?

- ☐ Opslagkast
☐ Inpandige opslag minder dan 10 ton
☒ Uitpandige opslag minder dan 10 ton
☐ Opslagplaats meer dan 10 ton
☐ Tijdelijke opslag
☐ Opslag lege, gereinigde verpakkingen
☐ Opslag stoffen ADR-klasse 4.1, 4.2 en 4.3
☐ Opslag organische peroxiden

Is een vatenvulinrichting aanwezig?

- ☒ Ja
☐ Nee

Beschrijf de aanwezige vatenvulinrichting.

Er is geen sprake van een vaten-vulinrichting t.b.v. productie. Het vullen van vaten is beperkt tot het aftappen van vloeistoffen uit schepen/vaartuigen aan boord of in de milieuloods V. Ook bestaat de mogelijkheid vloeistoffen over te pompen/hevelen van de ene in de andere emballage. Deze activiteiten werden al uitgevoerd in het kader van grote reparaties, revisies en renovaties aan boord. Voor een specificatie zie bijlage 4 en 6.

Is de vatenvulinrichting omsloten?

- ☐ Ja
☒ Nee

Is een aparte tapruimte aanwezig?

- ☐ Ja
☒ Nee

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

16 Vloeistoffen in tanks

Is brandbeschermende bekleding aanwezig?

- ☐ Ja
☒ Nee

Wordt er verwarmde vloeistof opgeslagen?

- ☐ Ja
☒ Nee

Is er een installatiecertificaat aanwezig?

- ☒ Ja
☐ Nee

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

17 Afvalstoffen van derden (algemeen)

Welke activiteiten voert u uit met de afvalstoffen van buiten de inrichting?

- ☒ Opslag
☒ Overslag
☒ Sorteren
☐ Shredderen
☐ Zeven
☒ Breken
☒ Mengen
☐ Composter
☐ Verbranden
☐ Bij- of meestoken in een energiecentrale

- ☐ Storten
☐ Op of in de bodem brengen
☒ Anders

Worden er van buiten de inrichting afkomstige genetisch gemodificeerde organismen als afvalstoffen of voorkomend in afvalstoffen geheel of gedeeltelijk vernietigd?

- ☐ Ja
☒ Nee

Beschrijft u in het systeem voor de AO/IC de beschikbaarheid en vakbekwaamheid van de medewerkers van de inrichting?

- ☐ Ja
☒ Nee

Beschrijf de beschikbaarheid en vakbekwaamheid van de personen die in de inrichting werken.

Bijlsma accepteert sloopschepen/-vaartuigen afkomstig van buiten de inrichting. Bijlsma beschikt over voldoende expertise om op een verantwoorde wijze invulling te geven aan de sloopactiviteit van schepen/vaartuigen. Voor het ontleden/slopen van het casco in het dok en secties de demontagehal zal externe apparatuur en expertise worden ingehuurd. De hydraulische schroot-/knipscharen worden door gekwalificeerd personeel bediend.

Blijven er tijdens de be- of verwerking afvalstoffen over die vervolgens worden afgevoerd?

- ☒ Ja
☐ Nee

Voldoet u aan de minimumstandaard van het LAP?

- ☒ Ja
☐ Nee

Voor deze rubriek moet u mogelijk één of meerdere tabellen als bijlage toevoegen. De opbouw van deze tabellen staat op het toelichtingenblad 'Tabellen'.

18 Werkplaats

Welke werkzaamheden worden er in de werkplaats uitgevoerd?

In demontagehal II worden stalen scheepssecties van casco's afkomstig uit de dokhal I verder verkleind en gesorteerd. In de dokhal I worden scheepscasco's ontleed en gesloopt door deze in kleinere secties te knippen. Voor een specificatie wordt verwezen naar bijlage 5 en 6.

Welke machines/toestellen staan er in de werkplaats?

Alle machines, apparaten en werktuigen die door een scheepswerf worden gebruikt, en waarvoor al vergunning is verleend. Voor het knippen van casco's en verkleinen van staal secties wordt gebruik gemaakt van 3 stuks hydraulische knipscharen gemonteerd op de arm van een rupskraan met een motorvermogen van circa 200 kW. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van snijbranders.

Opslag roerende zaken

Roerende zaken opslaan

1 Roerende zaken opslaan

Beschrijf de roerende zaken die u opslaat.

Opslag van zeecontainers en volumecontainers t.b.v. opslag bouw-/sloopafval aan de kade. Omvang is variabel. Tevens opslag dekluisen op landtong.

Gaat u de roerende zaken voor onbepaalde tijd opslaan?

☒ Ja
☐ Nee

Slaat een ander dan de eigenaar, beperkt zakelijk gerechtigde of gebruiker van het terrein of gebouw de roerende zaken op?

☐ Ja
☒ Nee

Beschrijf de omvang van de opslag, uitgedrukt in aantal, kubieke meter of gewicht.

Zeecontainers: max. 2 stuks. Open-top volumecontainers: max. 5 stuks. Inhoud variërend van 10 tot 30 m³. Gestapelde materialen: max. 50 T.

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

1 Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Met welke regels voor ruimtelijke ordening zijn de voorgenomen werkzaamheden in strijd?

- ☒ Bestemmingsplan
- ☐ Beheersverordening
- ☐ Exploitatieplan
- ☐ Regels op grond van de provinciale verordening
- ☐ Regels op grond van een AMvB
- ☐ Regels van het voorbereidingsbesluit

Beschrijf hoe en in welke mate de voorgenomen werkzaamheden in strijd zijn met de regels voor ruimtelijke ordening.

De huidige inrichting van Bijlsma is een scheepswerf waar metalen schepen met een lengte >25 meter worden gebouwd en afgebouwd.

Op grond van de bestaande activiteiten wordt Bijlsma aangeduid met de milieucategorie 5.1. Het slopen van schepen wordt naar analogie van de VNG lijst met milieucategorie 5.2 aangeduid.

Omdat het slopen van schepen in de volledig gesloten dokhal I wordt uitgevoerd is deze activiteit inpasbaar binnen de huidige milieucategorie 5.1. Door het treffen van voorzieningen wordt binnen het huidige milieukader geopereerd.

Beschrijf het huidige gebruik van de gronden of het bouwwerk.

Scheepswerf voor de nieuwbouw, reparatie, afbouw en verbouw van binnenvaart-/zeeschepen met een lengte langs de waterlijn van >25 meter. Tevens cascobouw/-afbouw. Zie vigerende milieuvergunning.

Beschrijf het beoogde gebruik van de gronden of het bouwwerk.

Demoneren en ontmantelen van schepen/vaartuigen in de werkhaven aan de pier/kade. De aard en intensiteit van de werkzaamheden in de werkhaven aan de pier/kade is identiek aan die van een scheepswerf en scheepsreparatiewerf. De inzet van gereedshappen en werktuigen, en de milieubelasting is vergelijkbaar. Ontleden en slopen van schepen in de dokhal I. Bij cascobouw worden stalen secties samengebouwd. Bij het slopen worden deze ontleed met een hydraulische knipschaar en snijbrander.

Beschrijf de gevolgen van het beoogde gebruik voor de ruimtelijke ordening.

De maatgevende milieufstand voor een scheepswerf en scheepssloperij is geluid. Deze afstand wordt theoretisch vergroot van 500 (5.1) naar 700 (5.2) meter. Omdat een scheepssloperij meestal vanaf een buitenhelling werkt, is een grotere geluidafstand van toepassing. Bij Bijlsma worden de schepen in de volledig gesloten dokhal I in een droogdok gesloopt.

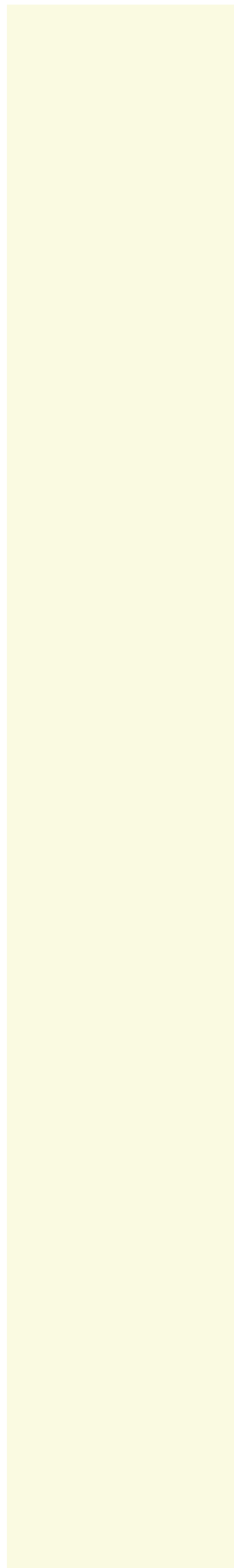
Middels een akoestisch rapport zal worden aangetoond dat voldaan wordt aan de grenswaarden (zie bijlage 7) uit de vigerende vergunning.

Hebt u een rapport nodig waarin de archeologische waarde van het terrein dat zal worden verstoord in voldoende mate is vastgelegd?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Wordt er afgeweken van het exploitatieplan?

- ☐ Ja
- ☒ Nee



Tabellen

Verandering					
Inrichting of mijnbouwwerk oprichten of veranderen (Milieu)					
1 Vergunningen en meldingen					
Wettelijke basis	Soort	Datum	Kenmerk	Bevoegde gezag	
Wet milieubeheer	Revisievergunning	18-05-2009	00827033	GS van de provincie Friesland	
Wet verontreiniging oppervlaktewateren	Oprichtingsvergunning	03-06-1996	L95-01	Gemeente Lemsterland	

Bijlagen

Formele bijlagen

Naam bijlage	Bestandsnaam	Type	Datum ingediend	Status document
Bijlage-0_Overzicht_bijlagen_pdf	Bijlage-0_Overzicht_bijlagen.pdf	Anders	25-04-2013	In behandeling
Bijlage-1_Positieaanduiding_pdf	Bijlage-1_Positieaanduiding.pdf	Situatietekening Roerende zaken Situatietekening milieu Gegevens niet-technische samenvatting Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	25-04-2013	In behandeling
Bijlage-2_Functieaanduiding_pdf	Bijlage-2_Functieaanduiding.pdf	Situatietekening Roerende zaken Situatietekening milieu Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	25-04-2013	In behandeling
Bijlage-3_Fotoblad_dokhal_pdf	Bijlage-3_Fotoblad_dokhal.pdf	Situatietekening milieu Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	25-04-2013	In behandeling
Bijlage-4_Bodemrisicoanalyse_pdf	Bijlage-4_Bodemrisicoanalyse.pdf	Gegevens gevaarlijke stoffen in verpakking Gegevens vloeistoffen in tanks Gegevens bodem	25-04-2013	In behandeling
Bijlage-5_Beschrijving_activiteiten_pdf	Bijlage-5_Beschrijving_activiteiten.pdf	Gegevens niet-technische samenvatting Gegevens metaalelektro Procesbeschrijving Milieu Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	25-04-2013	In behandeling
Bijlage-6_Afvalstoffen_pdf	Bijlage-6_Afvalstoffen.pdf	Gegevens gevaarlijke stoffen in verpakking Gegevens afvalstoffen van derden Gegevens vloeistoffen in tanks Procesbeschrijving Milieu	25-04-2013	In behandeling
Bijlage-8_Beleid_regelgeving_pdf	Bijlage-8_Beleid_regelgeving.pdf	Gegevens afvalstoffen van derden Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening Anders	25-04-2013	In behandeling
Terreintekening-01-mutaties_pdf	Terreintekening-01-mutaties.pdf	Situatietekening Roerende zaken Situatietekening milieu Plattegrond Milieu	25-04-2013	In behandeling

Naam bijlage	Bestandsnaam	Type	Datum ingediend	Status document
		Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening		
Bijlage-7_Akoestisch-onderzoek_pdf	Bijlage-7_Akoestisch-onderzoek.pdf	Gegevens geluid en trillingen Procesbeschrijving Milieu	25-04-2013	In behandeling



Formulierversie
2012.02

Kosten

Projectkosten

Wat zijn de geschatte kosten
voor het totale project in euro's
(exclusief BTW)?

0

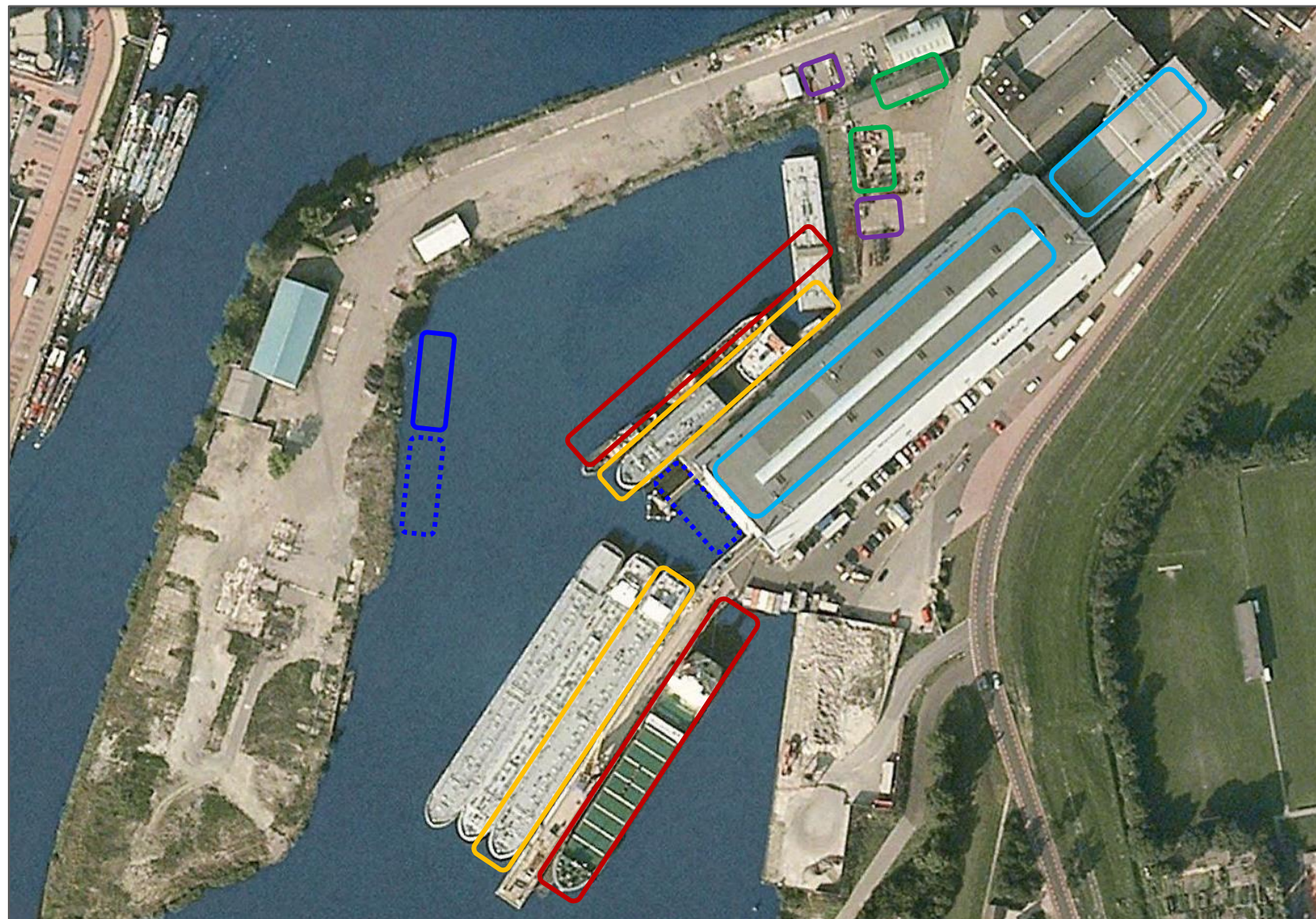
BIJLAGE 0^A OVERZICHT BIJLAGEN EN MUTATIES

De volgende bijlagen maken integraal deel uit van de aanvraag om een omgevingsvergunning in verband met het veranderen van de inrichting (scheepsrecycling) in het kader van de WABO voor Bijlsma Shipyard. In het aanvraagformulier OLO/Milieu en/of bijlage wordt naar deze bijlagen verwezen.

Diverse bijlage zijn komen te vervallen en vervangen door een nieuwe bijlage. Ook zijn enkele bijlagen toegevoegd. De vernummering met de mutaties is in het navolgende overzicht aangegeven.

	1	2	Omschrijving 1-2	3	Omschrijving 3
Bijlage	0	0 ^A	Overzicht bijlagen en mutaties.		
Bijlage	1	1 ^A	Positieaanduiding met legenda.	1 ^B	Kadastrale situatie.
Bijlage	2	2 ^A	Functieaanduiding scheepswerf en scheepsrecycling.		
Bijlage	3	3 ^A	Fotoblad dokhal met afbouwpier/kade.		
Bijlage	4	4 ^A	Bodemrisico-analyse BRCL - CVM.		
Bijlage	5	5 ^A	Beschrijving aard en omvang processen en bedrijfsactiviteiten.		
Bijlage	6	6 ^A	Afvalstoffen.	6 ^B	Acceptatie- en verwerkingsbeleid en AO/IC.
Bijlage	7	7 ^A	Rapport akoestisch onderzoek met bijlagen.	7 ^B	Toelichtende brief bij rapport akoestisch onderzoek.
Bijlage	8	8 ^A	Beleid en regelgeving.		
Bijlage				9	Notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling.
Bijlage				10	Ruimtelijke onderbouwing.
Bijlage				10 ^A	Bijlagen bij ruimtelijke onderbouwing.
Bijlage				11	Aanvullende gegevens.
Tekening	1	1 ^A	Lay-out en terreinindeling.		

Legenda: 1 = Vervallen, 2 = Vervangen door, 3 = Toegevoegd.



LEGENDA

Posities in de werkhaven voor het afmeren van schepen die uit de vaart zijn genomen en worden gesloopt (2x).

Posities in de werkhaven voor het demonteren en ontmantelen van schepen ter voorbereiding op sloop (2x).

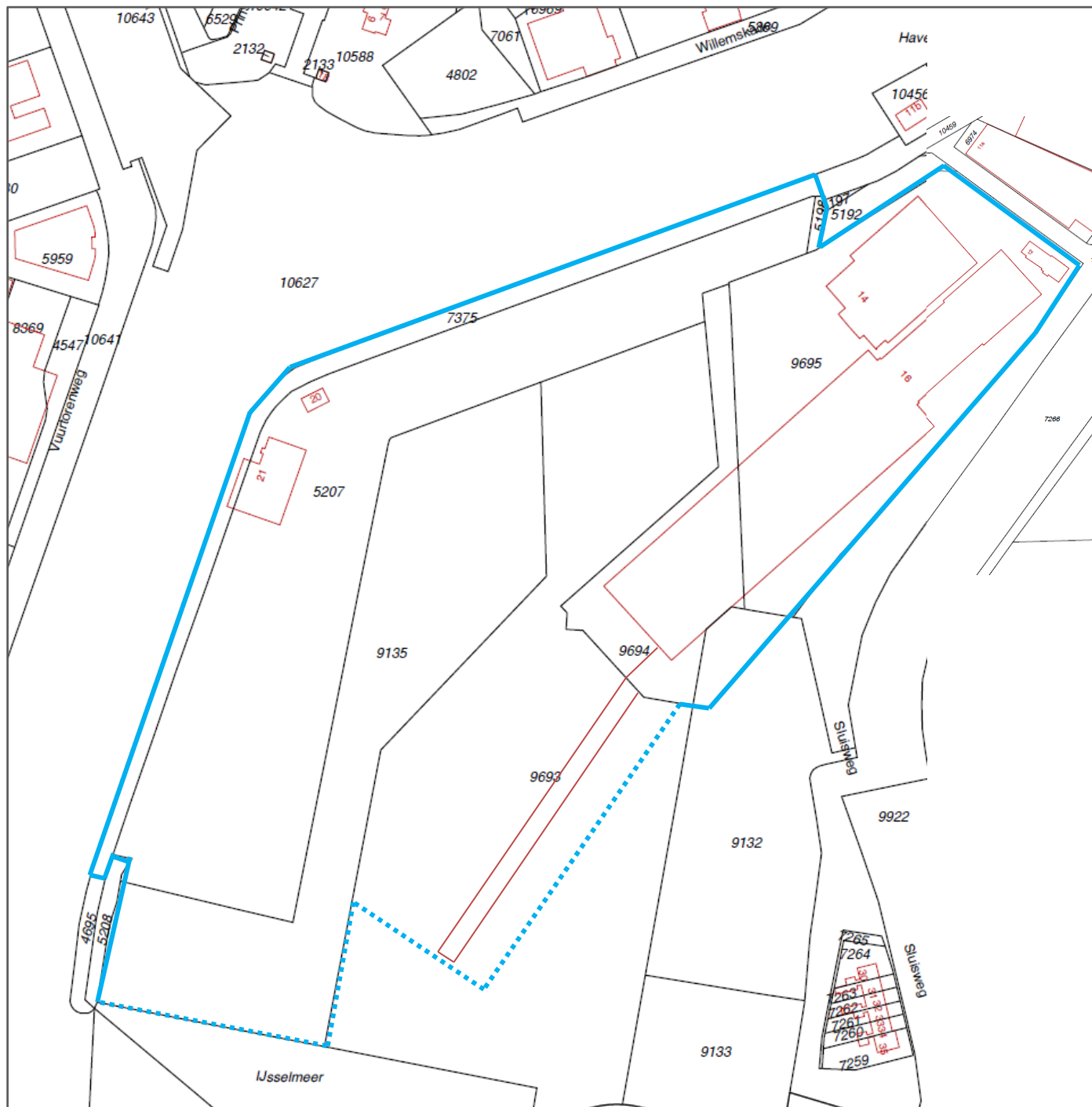
Positie voor het slopen en ontleden van scheepscasco's in de afgesloten dokhal I en secties in demontagehal II.

Positie van het milieuplein voor het inzamelen van bouw-/sloopafval en stallen van afvalcontainers en milieuloods V.

Positie voor de opslag van materialen en onderdelen (dekluisen).

Posities in de werkhaven voor het afmeren van beladen duwbakken (2x).

In bovenstaande luchtfoto van de scheeps-/reparatiewerf met de werkhaven zijn de diverse locaties waarop de verandering (scheepsrecycling) betrekking heeft aangegeven. Hiermee is aangegeven in welke zones bepaalde werkzaamheden en activiteiten plaatsvinden. Deze zones komen overeen met tekening 1A. Een nadere omschrijving van deze werkzaamheden en activiteiten, alsmede de capaciteit daarvan is in de OV aanvraag met bijlagen opgenomen.



Inrichtingsgrens volgens het kadastraal eigendom. De grens op het water is gestippeld aangegeven.



In bovenstaande overzichtsfoto zijn de onderscheidende gebouwen en terreinfuncties van de inrichting duidelijk zichtbaar. Tevens geeft deze foto een impressie van de situatie in de werkhaven, aan de afbouwpiers, afbouwkaai en landtong in de situatie dat er naast (afbouw)schepen en scheepscasco's ook schepen bestemd voor de sloop worden afgemeerd. De benamingen uit de vergunde situatie zijn aangehouden en waar nodig aangevuld met scheepsrecycling. De getoonde bedrijvigheid is inherent aan een scheeps-/reparatiewerf en scheepssloperij. In de OV aanvraag met bijlagen worden de werkzaamheden en activiteiten per locatie verder uitgediept.

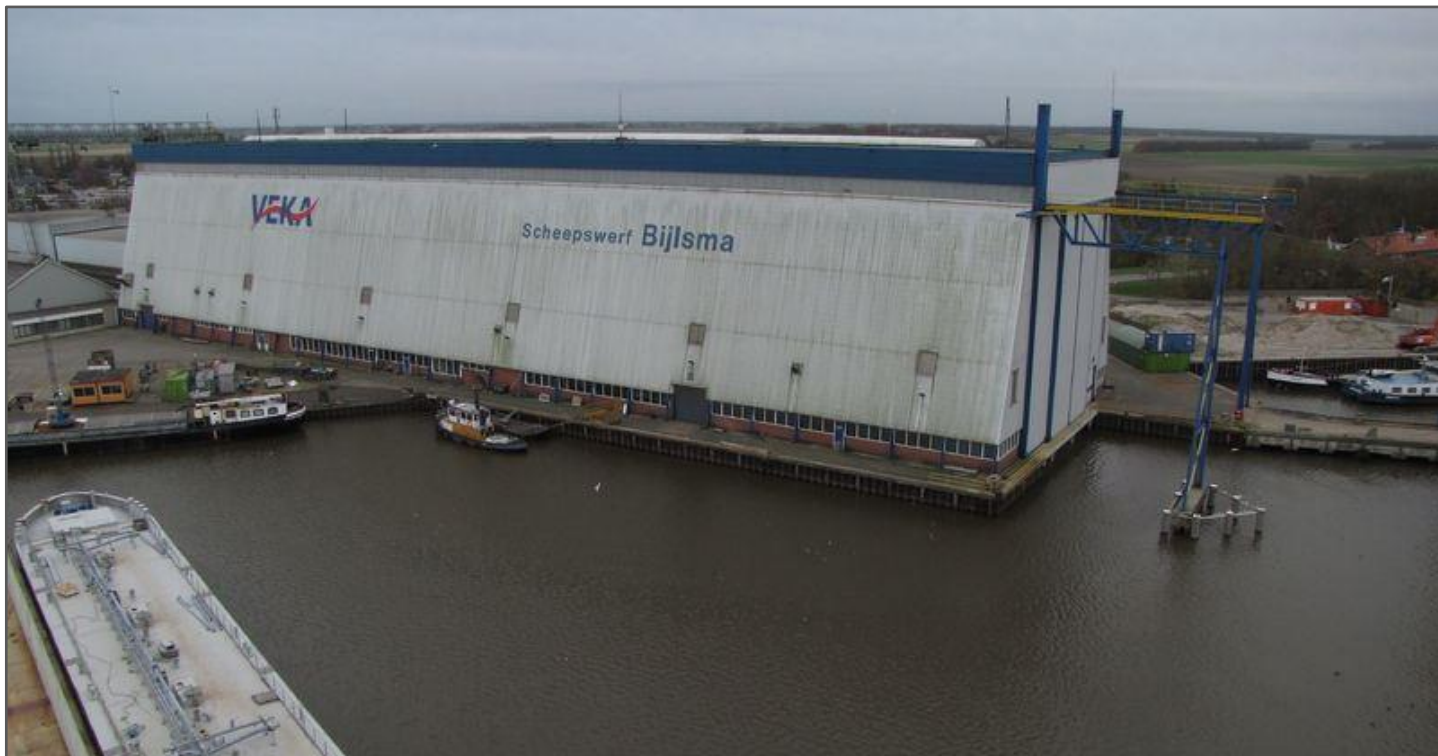


FOTO 1: AANZICHT GESLOTEN DOKHAL MET RECHTS DE AFBOWPIER EN LINKS DE AFBOWKADE.



FOTO 2: DOKHAL VAN BINNEN MET ZEESCHIP IN HET DROOGDOK



FOTO 3: DOKVLOER MET STAALOPSLAG SCHEEPSSECTIES

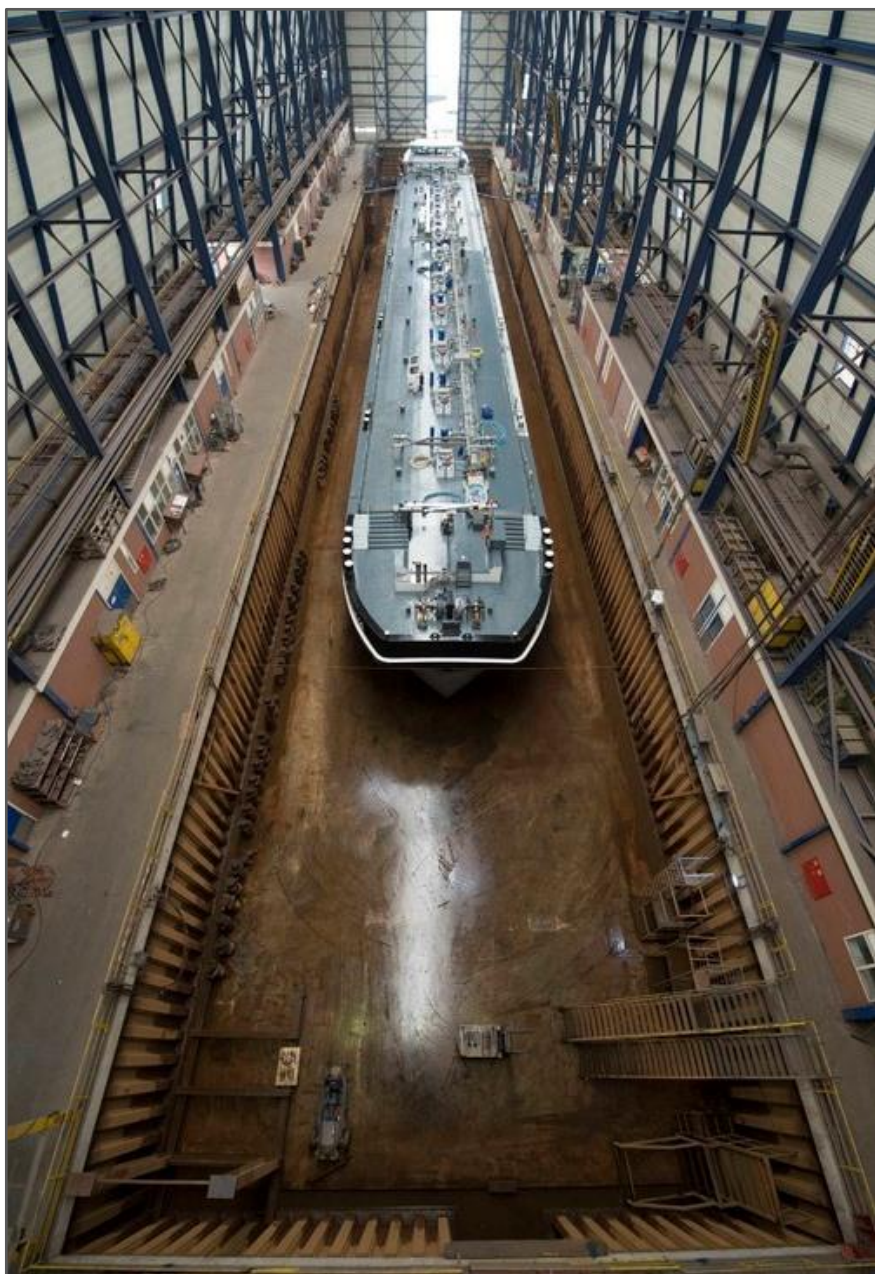


FOTO 4: DOKHAL VAN BINNEN MET BINNENVAARTSCHIP IN HET DROOGDOK

BIJLAGE 4^A BODEMRISICOANALYSE BRCL - CVM

INLEIDING

De bodembedreigende werkzaamheden, activiteiten, processen en opslagen zijn getoetst aan de nieuwe NRB 2012. In onderstaand overzicht is per activiteit de bodemrisico-analyse opgenomen en getoetst aan een BRCL tabel en CVM. Deze bodemrisico-analyse heeft uitsluitend betrekking op de verandering van de inrichting die samenhangt met het demonteren/ontmantelen en ontleden/slopen van schepen/vaartuigen in de werkhaven/kade respectievelijk dokhal/demontagehal.

WERKZAAMHEDEN AAN BOORD IN DE HAVEN

De werkzaamheden die aan boord van schepen/vaartuigen worden uitgevoerd worden buiten beschouwing gelaten omdat strikt genomen de romp van het vaartuig/schip vloeistofdicht is. Eventueel gelekke vloeistoffen in het ruim en/of machinekamer worden altijd in het bilge opgevangen. Bij werkzaamheden aan dek waarbij bodembedreigende stoffen worden toegepast of kunnen vrijkomen wordt indien mogelijk gebruik gemaakt van lekbakken en/of absorberend materiaal. Ook het dek van een vaartuig/schip is per definitie vloeistofdicht en mede bedoelt om buis-/regenwater af te voeren. De technische staat van het dek van het schip/vaartuig is niet van dien aard dat deze functie niet meer naar behoren wordt vervuld. Indien het dek niet meer in staat is deze functie naar behoren te vervullen zal eventueel doorlekkend water en/of gelekke verontreinigende (vloeistof)stoffen in het ruim of bilge terechtkomen. Het ruim en/of bilge vormt een barrière voor verder doorsijpelen naar het oppervlaktewater.

In de werkhaven worden geen sloopwerkzaamheden aan de buitenkant van de romp van het schip/vaartuig boven de waterlijn en/of boven het water uitgevoerd. De sloopwerkzaamheden vinden plaats in het binnenste van het schip/vaartuig. Op het dek betreft het demontagewerkzaamheden.

TOETSING ACTIVITEITEN AAN BRCL EN CVM

Activiteit	BRCL	CVM	Tabellen BRCL									
<i>Opslag van vloeistoffen in bovengrondse tanks vrij van de ondergrond opgesteld:</i> - Afgewerkte olie (5.000 liter) → opslagtank - Brandstof (5.000 liter) → opslagtank			<i>Locatie / renvooinummer:</i> - Kade naast dokhal / 1 - Kade naast dokhal / 2									
Opslag vloeistoffen in bovengrondse tank.	1.3	II III	<table><tr><th>cvm nr:</th><th>Voorzieningen</th><th>Maatregelen</th></tr><tr><td>II</td><td> - enkelwandige tank en; - lekbak. </td><td> - controle op vol raken lekbak en; - visuele controle uitwendig op lekkage en; - faciliteiten en personeel. </td></tr><tr><td>III</td><td> - dubbelwandige tank⁸ en; - lekdetectie. </td><td> - inspectie tank en; - visueel toezicht en; - algemene zorg. </td></tr></table>	cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen	II	- enkelwandige tank en; - lekbak.	- controle op vol raken lekbak en; - visuele controle uitwendig op lekkage en; - faciliteiten en personeel.	III	- dubbelwandige tank⁸ en; - lekdetectie.	- inspectie tank en; - visueel toezicht en; - algemene zorg.
cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen										
II	- enkelwandige tank en; - lekbak.	- controle op vol raken lekbak en; - visuele controle uitwendig op lekkage en; - faciliteiten en personeel.										
III	- dubbelwandige tank⁸ en; - lekdetectie.	- inspectie tank en; - visueel toezicht en; - algemene zorg.										
<i>Toelichting en toetsing:</i> - De keuze tussen CVM II en/of III voor de opslag van afgewerkte olie en brandstof moet nog worden gemaakt. Ook kan nog gekozen worden voor tanks met meerdere compartimenten. - Afgewerkte olie bestaat uit smeer-/motor-/systeemolie. (afgewerkte) Oliesoorten worden gescheiden van elkaar opgeslagen. - Brandstof bestaat uit stook-/gasolie/benzine. Brandstofsoorten worden gescheiden van elkaar opgeslagen. - Deze vloeistoffen komen vrij bij het ontmantelen, demonteren en uitbouwen van de machinekamer, werktuigkundige installaties en hydraulische systemen en aftappen van bunkers aan boord van schepen. Deze vloeistoffen worden ingenomen, tijdelijk opgeslagen en als afval afgevoerd naar een erkende verwerker. - Alle tanks zijn voorzien van een KIWA/REIT tank-/bakcertificaat en/of installatiecertificaat. - De tankinstallatie voldoet aan PGS 30: 2011. Sprake is van stationaire tanks. Er vindt geen aflevering van brandstof en/of olieproducten plaats. Tanks worden tegen inregenen beschermd. - Opslag van vloeistoffen in (transport)emballage opgenomen onder BRCL 3.3.2.												

Activiteit	BRCL	CVM	Tabellen BRCL						
Laad- en losactiviteiten van vloeistoffen in bulk: - Afgewerkte olie → opslagtank - Brandstof → opslagtank			Locatie / renvooinummer: - Kade naast dokhal / 1 - Kade naast dokhal / 2						
Onderbelading en onderlossing.	2.1.2	II	<table><tr><th>cvm nr:</th><th>Voorzieningen</th><th>Maatregelen</th></tr><tr><td>II</td><td> - kerende voorziening en; - lekbak onder elk aansluitpunt en; - overvulbeveiliging op het te vullen object en; - aandacht voor hemelwater of gecontroleerde afvoer. </td><td> - controle op vol raken lekbak en; - visueel toezicht en; - los- laadinstructie met aandacht voor positie aansluitpunten en; - faciliteiten en personeel. </td></tr></table>	cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen	II	- kerende voorziening en; - lekbak onder elk aansluitpunt en; - overvulbeveiliging op het te vullen object en; - aandacht voor hemelwater of gecontroleerde afvoer.	- controle op vol raken lekbak en; - visueel toezicht en; - los- laadinstructie met aandacht voor positie aansluitpunten en; - faciliteiten en personeel.
cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen							
II	- kerende voorziening en; - lekbak onder elk aansluitpunt en; - overvulbeveiliging op het te vullen object en; - aandacht voor hemelwater of gecontroleerde afvoer.	- controle op vol raken lekbak en; - visueel toezicht en; - los- laadinstructie met aandacht voor positie aansluitpunten en; - faciliteiten en personeel.							
Toelichting en toetsing: - Het betreft het vullen en legen van de bovengrondse tanks genoemd onder BRCL 1.3. - Tanks worden gevuld door middel van een vat-/hevelpomp vanuit transportemballage of IBC. - De tanks worden door een zuigwagen geleegd en de afgewerkte vloeistoffen naar een erkende verwerker afgevoerd. - Een over-vulbeveiliging kan bestaan uit een losse peilstok. - De opstelpositie voor het vullen en legen van de tanks voldoet aan PGS 30: 2011.									

Activiteit	BRCL	CVM	Tabellen BRCL									
<i>Opslag en overslag vloeistoffen in emballage:</i> - Afgewerkte oliën (2.000 liter) → emballage in lekbak. - Oliën geen ADR (2.000 liter) → emballage in lekbak. - Brandstoffen ADR (2.000 liter) → emballage in moduulcontainer met lekbak. - Koelvloeistof/antivries (4.000 liter) → emballage in lekbak. - Accu's → kunststof lekbak. <i>Overgieten, aftanken of afvullen van emballage:</i> - Afgewerkte oliën, smeeroïën, brandstoffen en koelvloeistof/antivries → emballage boven lekbak of kerende voorziening. <i>Aftappen van vloeistoffen in/uit emballage:</i> - Afgewerkte oliën, smeeroïën, brandstoffen en koelvloeistof/antivries → aftappunt en emballage boven lekbak of kerende voorziening.			<i>Locatie / renvooinummer:</i> - Milieuloods V / PGS 15 - Milieuloods V - Moduulcontainer / PGS 15 - Milieuloods V - Milieuloods V - Milieuloods V en moduulcontainer - Milieuloods V, dokhal I, demontagehal II, moduulcontainer en aan boord van schepen									
Op- en overslag van vloeistoffen in emballage.	3.3.2	I II	<table><tr><th>cvm nr:</th><th>Voorzieningen</th><th>Maatregelen</th></tr><tr><td>I</td><td>• kerende voorziening en; • aandacht voor geschikte emballage.</td><td>• visueel toezicht en; • faciliteiten en personeel.</td></tr><tr><td>II</td><td>• lekbak en; • aandacht voor geschikte emballage.</td><td>• controle op vol raken lekbak en; • visueel toezicht.</td></tr></table>	cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen	I	• kerende voorziening en; • aandacht voor geschikte emballage.	• visueel toezicht en; • faciliteiten en personeel.	II	• lekbak en; • aandacht voor geschikte emballage.	• controle op vol raken lekbak en; • visueel toezicht.
cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen										
I	• kerende voorziening en; • aandacht voor geschikte emballage.	• visueel toezicht en; • faciliteiten en personeel.										
II	• lekbak en; • aandacht voor geschikte emballage.	• controle op vol raken lekbak en; • visueel toezicht.										
Overgieten, aftanken of afvullen.	3.4	I II	<table><tr><th>cvm nr:</th><th>Voorzieningen</th><th>Maatregelen</th></tr><tr><td>I</td><td>• kerende voorziening en; • aandacht voor hemelwater.</td><td>• visueel toezicht en; • faciliteiten en personeel.</td></tr><tr><td>II</td><td>• lekbak en; • aandacht voor hemelwater.</td><td>• controle op vol raken lekbak en; • visueel toezicht en; • algemene zorg.</td></tr></table>	cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen	I	• kerende voorziening en; • aandacht voor hemelwater.	• visueel toezicht en; • faciliteiten en personeel.	II	• lekbak en; • aandacht voor hemelwater.	• controle op vol raken lekbak en; • visueel toezicht en; • algemene zorg.
cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen										
I	• kerende voorziening en; • aandacht voor hemelwater.	• visueel toezicht en; • faciliteiten en personeel.										
II	• lekbak en; • aandacht voor hemelwater.	• controle op vol raken lekbak en; • visueel toezicht en; • algemene zorg.										
Aftappen.	3.5	I II	<table><tr><th>cvm nr:</th><th>Voorzieningen</th><th>Maatregelen</th></tr><tr><td>I</td><td>• kerende voorziening en; • aandacht voor nadruppen tappunt.</td><td>• visueel toezicht en; • faciliteiten en personeel.</td></tr><tr><td>II</td><td>• lekbak en; • aandacht voor hemelwater.</td><td>• controle op vol raken lekbak en; • visueel toezicht en; • algemene zorg.</td></tr></table>	cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen	I	• kerende voorziening en; • aandacht voor nadruppen tappunt.	• visueel toezicht en; • faciliteiten en personeel.	II	• lekbak en; • aandacht voor hemelwater.	• controle op vol raken lekbak en; • visueel toezicht en; • algemene zorg.
cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen										
I	• kerende voorziening en; • aandacht voor nadruppen tappunt.	• visueel toezicht en; • faciliteiten en personeel.										
II	• lekbak en; • aandacht voor hemelwater.	• controle op vol raken lekbak en; • visueel toezicht en; • algemene zorg.										
<i>Toelichting en toetsing:</i> - Opslag in 200/100 liter drums en/of vaten en 1.000 liter IBC. - Alle opslag en overgieten/overtappen/aftappen boven een vloeistof-kerende vloer al dan niet in/boven lekbakken in milieuloods V, dokhal I, demontagehal II of moduulcontainer. - Opslag brandstoffen in aparte moduulcontainer overeenkomstig PGS 15. - Alle opslag in ADR/UN goedgekeurd transportverpakking of -emballage. - Gevaarlijke stoffen en gevaarlijke afvalstoffen in emballage en transportverpakking wordt opgeslagen overeenkomstig PGS 15. - Incidenteel wordt in dokhal I en demontagehal II vloeistoffen afgetapt afkomstig uit motoren, machines en installaties.												

Activiteit	BRCL	CVM	Tabellen BRCL									
<i>Calamiteitenopvang:</i> <i>Ontleden/slopen van casco's van schepen/vaartuigen.</i> <i>Activiteiten in werkplaatsen:</i> <i>Ontleden/slopen van scheepsectie/-modules in werkplaats en opslag.</i>			<i>Locatie:</i> <i>Dokvloer dokhal onder waterpeil.</i> <i>Dokhal I en demontagehal II op maaiveldniveau.</i>									
Calamiteitenopvang.	5.2	II	<table><tr><th>cvm nr:</th><th>Voorzieningen</th><th>Maatregelen</th></tr><tr><td>II</td><td> - vloeistofdicht ontwerp¹⁵ </td><td> - inwendig visuele inspectie en; - faciliteiten en personeel. </td></tr></table>	cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen	II	vloeistofdicht ontwerp¹⁵	- inwendig visuele inspectie en; - faciliteiten en personeel.			
cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen										
II	vloeistofdicht ontwerp¹⁵	- inwendig visuele inspectie en; - faciliteiten en personeel.										
Activiteiten in werkplaats.	5.3	I II	<table><tr><th>cvm nr:</th><th>Voorzieningen</th><th>Maatregelen</th></tr><tr><td>I</td><td> - kerende voorziening en; - aandacht voor gecontroleerde afvoer. </td><td> - visueel toezicht tijdens de werkzaamheden en; - algemene zorg en; - faciliteiten en personeel. </td></tr><tr><td>II</td><td> - kerende voorziening en; - lekbak onder de apparatuur/machines en; - aandacht voor apparatuur / machines, verspanende delen en spattende delen. </td><td> - controle op vol raken lekbak en; - visueel toezicht en; - algemene zorg. </td></tr></table>	cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen	I	- kerende voorziening en; - aandacht voor gecontroleerde afvoer.	- visueel toezicht tijdens de werkzaamheden en; - algemene zorg en; - faciliteiten en personeel.	II	- kerende voorziening en; - lekbak onder de apparatuur/machines en; - aandacht voor apparatuur / machines, verspanende delen en spattende delen.	- controle op vol raken lekbak en; - visueel toezicht en; - algemene zorg.
cvm nr:	Voorzieningen	Maatregelen										
I	- kerende voorziening en; - aandacht voor gecontroleerde afvoer.	- visueel toezicht tijdens de werkzaamheden en; - algemene zorg en; - faciliteiten en personeel.										
II	- kerende voorziening en; - lekbak onder de apparatuur/machines en; - aandacht voor apparatuur / machines, verspanende delen en spattende delen.	- controle op vol raken lekbak en; - visueel toezicht en; - algemene zorg.										
<i>Toelichting en toetsing:</i> <i>De vloer/bodem van het droogdok is extreem zwaar uitgevoerd van gewapend beton en ligt onder het waterniveau. Op basis van het gebruik en duurbelasting is sprake van een vloeistofdicht ontwerp.</i> <i>Er is voor gekozen het (droog)dok tijdens het ontleden/slopen van schepen/vaartuigen aan te merken als calamiteitenopvang. Een calamiteit waarbij bodembedreigende vloeistoffen vrijkomen is niet geheel uit te sluiten. Alvorens het casco in het droogdok wordt ontleed is dit al ontgaan van alle gevaarlijke afvalstoffen en vloeistoffen.</i> <i>Voor werkzaamheden in het dok en reinigen van de dokvloer is een dokdiscipline van toepassing. Na elke sloop wordt de dokvloer gereinigd alvorens het weer met water volloopt.</i> <i>Op de opslag van smeermiddelen, oliën en andere vaartuigvloeistoffen en chemicaliën in emballage is BRCL 3.3.2, CVM II van toepassing.</i> <i>De dokhal I en demontagehal II op maaiveldniveau is voorzien van een naadloos vloeistofkerende gewapend betonvloer (m.u.v. dilataties).</i> <i>Motoren, machines en apparaten die vloeistoffen lekken worden boven/in een lekbak op de vloeistofkerende betonvloer van dokhal I en demontagehal II opgeslagen.</i>												

MOTIVATIE

Bijlsma is voornemens de bestaande inrichting (scheepswerf) uit te breiden (veranderen) met de activiteit “demonteren/ontmantelen” en “ontleden/slopen” van schepen/vaartuigen. Deze aanvraag heeft uitsluitend betrekking op de beoogde uitbreiding/verandering van de inrichting met scheepsrecycling.

Hiermee speelt Bijlsma in op de vervangingsmarkt die ontstaat als gevolg van de vloottransitie van enkelwandige tankerscheperen naar dubbelwandige tankerscheperen. Ook is er sprake van een inkrimpande visserijvloot waardoor een deel van deze vloot uit de vaart zal worden genomen. Door overcapaciteit in de binnen-/zeevaart is het nieuwbouw-/afbouwvolume van de werf sterk afgenomen, en is het vanuit bedrijfseconomisch oogpunt gezien noodzakelijk aanverwante activiteiten te ontplooiën. De onderbezetting van de werf - en dan vooral het droogdok - kan voor een deel worden gecompenseerd door versneld oudere, incurante en/of overbodige schepen uit de vaart te halen. Ook de overheid geeft een extra impuls aan dit proces door de slooppremie voor tankers opnieuw in te voeren en een sloopfonds in het leven te roepen om het verantwoord recyclen van zeeschepen te stimuleren. Bijlsma beschikt over voldoende expertise en voorzieningen ter bescherming van de milieucompartimenten om op een verantwoorde wijze invulling te geven aan deze recyclingactiviteit.

Voordelen ontmantelen en recyclen van schepen/vaartuigen in eigen huis:

- Tegengaan van illegale en milieuonverantwoorde sloop in het buitenland.
- Inspelen op vervangingsmarkt en krimpmarkt.
- Voorzien in eigen behoefte.
- Gesloten materiaalketen en productcyclus.
- Behoud van werkgelegenheid.
- Efficiënt gebruik van het droogdok als economische parameter.

Bijlsma is een scheepswerf waar binnenvaart- en zeeschepen worden gebouwd, verbouwd, afgebouwd, gerepareerd en gereviseerd. Deze activiteiten worden uitgevoerd in de werkhaven, aan de kade/pier en in de dokhal. Voor deze activiteiten is een omgevingsvergunning verleend. De aard van de vergunde werkzaamheden/activiteiten is divers en in overeenstemming met een scheepswerf en scheepsreparatiewerf waar (binnenvaart/zee)schepen/vaartuigen van diverse afmeting en LST worden gebouwd/afgebouwd.

De werkzaamheden aan boord van schepen/vaartuigen/casco's in de werkhaven en aan de kade/pier kunnen gelijktijdig plaatsvinden met de aanvullende activiteiten in het kader van “demonteren/ontmantelen” van schepen/vaartuigen. De aard en intensiteit van de werkzaamheden/activiteiten is identiek aan die van grote reparaties, renovaties en revisies. Het aantal ligplaatsen en afbouwplaatsen in de werkhaven en aan de kade/pier/landtong blijft hetzelfde. Een deel van de beschikbare lig-/afbouwplaatsen zal in beslag worden genomen voor het opleggen/afmeren van schepen/vaartuigen in afwachting van sloop, en voor demontage/ontmanteling van schepen/vaartuigen. De werkzaamheden aan schepen/vaartuigen/casco's in het droogdok (dokhal I) kunnen niet gelijktijdig plaatsvinden met de aanvullende activiteiten in het kader van “ontleden/slopen” van schepen. In de dokhal I is in principe maar één behandelplaats beschikbaar.

CAPACITEIT VAN DE INRICHTING EN TOELICHTING

In onderstaande tabel is de capaciteit van de uitbreiding/verandering van de inrichting omschreven en gemotiveerd. Hiervoor is een fictieve rekeneenheid in het leven geroepen (RS LST). De capaciteit en het ontstaan van afvalstoffen is gekoppeld aan deze rekeneenheid. Allerlei variaties in scheepstypen en ongemotoriseerde vaartuigen en tonnages (LST)

worden hierdoor gecompenseerd. Vanuit de markt kan namelijk niet exact worden voorspeld welke schepen ter recycling worden aangeboden. In de toelichting is de aard van de werkzaamheden per activiteit nader omschreven.

TABEL CAPACITEITEN

ACTIVITEIT	CAPACITEIT	TOELICHTING
1 Opleggen en/of afmeren van schepen/vaartuigen in de werkhaven, in afwachting van sloop.	Aantal oplegposities: 2 stuks. Locaties: 1 x afbouwpijler en 1 x kade (zie bijlage 1 t/m 3 en tekening 1). Afmeting: maximaal 137 x 18 m. Diepgang: maximaal 4 m. LST: maximaal 5.000 T.	Opleggen of afmeren van schepen/vaartuigen die uit de vaart worden genomen, en op termijn worden ontmanteld/gesloopt binnen de inrichting. Deze voorraad is nodig om stagnatie van het recycleproces te voorkomen en commercieel in te kunnen spelen op vraag en aanbod. Dit kunnen zowel gemotoriseerde schepen als ongemotoriseerde vaartuigen zijn. De bezetting in de werkhaven is onveranderd. Uitsluitend lawaai-makende werkzaamheden worden in de dokhal uitgevoerd. Aan boord van opgelegde schepen/vaartuigen worden geen werkzaamheden verricht, met uitzondering van uitbouwen machinekamer en aftappen (gevaarlijke) vloeistoffen. Deze voorbereidende werkzaamheden zijn nodig alvorens delen van het schip/vaartuig in de werkhaven gedemonteerd/ontmanteld kunnen worden. Het verwijderen van (bruin/blauw) asbest wordt niet binnen de inrichting uitgevoerd. Deze activiteiten leiden niet tot een andersoortige of grotere milieubelasting als waarvoor vergunning is verleend in het kader van de scheepswerf. In de vigerende omgevingsvergunning (milieu) kunnen deze activiteiten op deze locaties worden uitgevoerd in het kader van grote reparaties/renovaties/revisies. De afvoer van de ontstane afvalstoffen verloopt via het milieuplein aan de kade en milieuloods V.
1 Demonteren en ontmantelen van schepen/ vaartuigen in de werkhaven.	Aantal afmeerposities: 2stuks. Locaties: 1 x afbouwpijler en 1 x kade (zie bijlage 1 t/m 3 en tekening 1).	Onder demontage/ontmantelen van schepen/vaartuigen wordt verstaan het uitbouwen van de machinekamer en werktuigkundige installaties, demonteren pijpleidingen en dek-equipment, en tevens strippen interieur en van de dek-opbouw. Het verwijderen van (bruin/blauw) asbest wordt niet binnen de inrichting uitgevoerd. Deze activiteiten leiden niet tot een andersoortige of grotere milieubelasting als waarvoor vergunning is verleend in het kader van de scheepswerf. In de vigerende omgevingsvergunning (milieu) kunnen deze activiteiten op deze locaties worden uitgevoerd in het kader van grote reparaties/renovaties/revisies. De afvoer van de ontstane afvalstoffen verloopt via het milieuplein aan de kade en milieuloods V.
2 + 3 Ontleden/slopen van scheepscasco's in het droogdok van de dokhal I en verkleinen van secties in de demontagehal II.	Aantal afmeerposities: 1 stuks à 2.500 LST of 2 stuks à 1.000 LST. Locatie: overdekte droogdok in hal I (zie bijlage 1 t/m 3 en tekening 1). 1 RS LST ≈ 1.750 T. Jaarcapaciteit: 23 stuks RS LST. Tonnage: $\sum 40.250$ RS LST/jaar. Etmaalcapaciteit: < 180 T/dag. Vuistregel sloopcapaciteit: 2.500 LST ≈ 15 werkdagen.	Het gezuiverde scheepscasco wordt met behulp van een vlet/sleepboot naar de dokhal verhaald en binnengevaren. De logistieke handelingen met en fixeren van het casco in het dok zijn identiek aan die van een afbouwcasco. Het daadwerkelijke slopen/ontleden van het casco met stuurhuisopbouw vindt in het overdekte en afgesloten droogdok plaats (dokhal I). Hierbij wordt gebruik gemaakt van slijptollen, snijbranders en hydraulische knipscharen. Het casco wordt verkleind tot (handelbare) secties die met de bovenloopkraan uitgelicht kunnen worden om verder verkleind en bewerkt te worden in de aangrenzende demontagehal II. De afvoer van de ontstane afvalstoffen verloopt via hal I, hal II en het milieuplein aan de kade. Bij het bepalen van de jaarcapaciteit en tonnage wordt een fictieve rekeneenheid gehanteerd voor een zogenaamd rekschip (RS). Deze rekeneenheid compenseert de grote variatie die mogelijk is in scheepstypen en tonnages. Deze eenheid luidt: RS LST = RekenSchip Light Ship Tonnage. 1 RS LST is het gemiddelde van het grootste en kleinste schip dat kan worden gesloopt $(2.500 + 1.000)/2 = 1.750$ T. Voor het ontleden/slopen van één volledig RS LST casco in de dokhal is ongeveer 10 werkdagen nodig. Uitgaande van een bezetting in de dokhal

2.000 LST ≈ 12 werkdagen.	van circa 70-75% kunnen er op jaarbasis circa 23 casco's RS LST worden gesloopt.
1.500 LST ≈ 9 werkdagen.	
1.000 LST ≈ 6 werkdagen.	

WERKTIJDEN EN ACTIVITEITEN

Om inzicht te krijgen in de omvang van de activiteiten is in onderstaande tabellen een specificatie gegeven van de werktijden, personeelsbezetting, bedrijfstijden, inzet van machines en apparaten en logistieke aspecten. De aanvulling op het akoestisch onderzoek is gebaseerd op deze uitgangspunten en opgenomen in bijlage 7^A.

1	Demontage/ontmantelen van schepen/vaartuigen aan de kade en afbouwpijler.
Werktijden:	Maandag t/m vrijdag van 07:00 - 19:00 uur en zaterdag van 07:00 - 13:00 uur. Werktijden in overeenstemming met de vigerende vergunning, en uitsluitend in de dagperiode.
Personeelsbezetting:	5 - 15 fte.
Bedrijfstijden en bezetting per activiteit:	- Lassen: 1 persoon, 2 uur. - Snijbranden: 3 personen, 5 uur. - Slijpen: 2 personen, 0,5 uur. - Hameren: 2 personen, 1 minuut. - Uitbouwen machinekamer en werktuigkundige installaties aan boord: 3 personen, 8 uur. - Demontage componenten, onderdelen en ijzerwerk aan boord: 5 personen, 8 uur. - Sloopwerk interieur/inrichting/wanden/meubilair aan boord: 2 personen, 8 uur. - Intern transport en laden/lossen: 1 persoon, 8 uur.
Intern transport en lade/lossen:	1 st. 50 T diesel/hydraulisch mobiele telescoopkraan of torenkraan aan de kade: 4 uur. 1 st. 50 T elektrisch/hydraulisch vast opgestelde mobiele torenkraan aan de afbouwpijler: 2 uur. 1 st. 5 T diesel vorkheftruck aan de kade en milieuplein: 2 uur. - Afzetten/opzetten volumecontainers milieuplein aan de kade: 2 stuks/dag.
Transportbewegingen:	- Containerwagen (combi): 1 st/dag milieuplein aan de kade. - Mobiele kraan: 1 st/dag aan de kade. - Vrachtwagen/dieplader: 1 st/dag aan de kade.

2	Slopen/ontleden van scheepscasco's in de dokhal I.
Werktijden:	Maandag t/m vrijdag van 07:00 - 19:00 uur en zaterdag van 07:00 - 13:00 uur. Werktijden in overeenstemming met de vigerende vergunning, en uitsluitend in de dagperiode.
Personeelsbezetting:	5 - 10 fte.
Bedrijfstijden en bezetting per activiteit:	- Lassen: 2 personen, 1 uur. - Snijbranden: 4 personen, 8 uur. - Slijpen: 2 personen, 2 uur. - Hameren: 4 personen, 0,5 uur. 2 st. hydraulische knipschaar: 2 personen, 8 uur. - Intern transport en laden/lossen: 1 persoon, 8 uur. - Schoonspuiten dokvloer met HD reiniger: 2 personen, 2 uur (na iedere wissel).
Intern transport:	2 st. 50 T bovenloopkraan met loopkat in dokhal I: 3 uur apart + 1 uur gelijktijdig. 1 st. 5 T diesel vorkheftruck in dokhal I en aan de kade: 1,5 + 1 uur. 1 st. 50 T diesel/hydraulische telescoopkraan in dokhal I: 2 uur. 1 st. knik-arm hoogwerker in het dok: 4 uur. - Afzetten/opzetten volumecontainers in dokhal I: 1 stuks/dag. - Veegwagen in het dok: 1 uur (na iedere cascowissel).
Transportbewegingen:	- Containerwagens (combi): 2 st/dag dokhal I. - Telescoopkraan: 1 st/dag in dokhal I. - Vrachtwagen/dieplader: 1 st/dag dokhal I. - Sleepboot/duwboot + duwbakcombinatie: 1 combinatie/2 weken uitgang dokhal I en werkhaven.

3	Verkleinen en sorteren van staalsecties in de demontagehal II.
Werktijden:	Maandag t/m vrijdag van 07:00 - 19:00 uur en zaterdag van 07:00 - 13:00 uur. Werktijden in overeenstemming met de vigerende vergunning, en uitsluitend in de dagperiode.

Personeelsbezetting:	3 - 7 fte.
Bedrijfstijden en bezetting per activiteit:	• Lassen: 2 personen, 1 uur. • Snijbranden: 4 personen, 8 uur. • Slijpen: 2 personen, 0,5 uur. • Hameren: 2 personen, 0,25 uur. • 1 st. hydraulische knipschaar: 1 persoon, 3 uur. • Intern transport en laden/lossen: 1 persoon, 3 uur.
Intern transport:	• 1 st. 5 T diesel vorkheftruck in demontagehal II: 1,5 uur. • 1 st. 50 T diesel/hydraulische telescoopkraan in demontagehal II: 2 uur. • Afzetten/opzetten volumecontainers in demontagehal II: 1 stuks/dag.
Transportbewegingen:	• Containerwagens (combi): 2 st/dag demontagehal II. • Telescoopkraan: 1 st/dag in demontagehal II. • Vrachtwagen/dieplader: 1 st/dag demontagehal II.

LOGISTIEKE ASPECTEN

In eerder genoemde tabellen 1 t/m 3 is per activiteit inzage gegeven in de inzet van intern transportmiddelen en de transportbewegingen. Vermelde bedrijfsduren en bewegingen treden op gedurende de reguliere werkzaamheden en zijn al opgenomen in het akoestisch onderzoek als onderdeel van de vigerende omgevingsvergunning (milieu). Er is geen sprake van een toename van de bedrijfsduren en transportbewegingen. Voor het afvoeren van schrootsecties per duwbak ligt dat anders. Deze activiteit en werkwijze maakt geen deel uit van de huidige inrichting. Om die reden zullen we daar nader op ingaan.

De schepen die binnen de inrichting zullen worden ontmanteld en gesloopt zullen veelal op eigen kracht de werkhaven bereiken en afmeren op één van de gereserveerde posities. In een enkele geval zal het schip met een sleepboot/duwboot worden binnengebracht. Ongemotoriseerde vaartuigen worden altijd met een duwboot of sleepboot binnengebracht. Deze vaarbewegingen zijn inherent aan een scheepswerf en scheepsreparatiewerf. Het aantal vaarbewegingen van en naar de werkhaven en de noodzakelijke verhaalbewegingen in de werkhaven en het droogdok maken deel uit van het reguliere logistieke verkeer in de werkhaven.

Nadat delen van het schip/vaartuig in de werkhaven zijn gedemonteerd en ontmanteld wordt het gezuiverde scheepscasco verhaald naar het droogdok. Hierbij wordt een gemotoriseerde vlet en/of sleepboot gebruikt. Het scheepscasco wordt binnengevaren, het dok gesloten en leeggepompt. In het droogdok (dokhal I) vindt de feitelijke sloop en ontleding plaats van het casco. In het verlengde van de dokhal worden cascosecties verder verkleind in de aangrenzende demontagehal II. Door middel van de bovenloopkranen worden handelbare secties (tot 50 T) uit het dok gelicht en overgebracht naar de demontagehal. Het gebruik van de bovenloopkranen is verdisconteerd in het halniveau.

Na de sloop valt het scheepscasco uiteen in meerdere kleinere schrootsecties. In bijlage 6^A is hier een specificatie van gegeven. Een sloopschip/-vaartuig bestaat voor circa 95% uit staal/ijzer. Voor de afvoer van deze schrootsecties wordt gebruik gemaakt van het water. Dit is efficiënter dan transport over de weg. Na afloop van het sloopproces wordt aan de voorzijde van de dokhal een duwbak afgemeerd (tussen het remmingswerk en de hal). De schuifdeuren worden geopend, en de schrootsecties worden met de bovenloopkraan uit het droogdok I en demontagehal II overgebracht naar de duwbak. Deze bovenloopkraan heeft een capaciteit van maximaal 50 T. Er wordt gebruik gemaakt van een hefmagneet met een hefvermogen van 25 T (breekracht 50 T) en/of poliepgrijper. Hiermee is men in staat zeer beheerst te takelen en lossen (geen valhoogte). Tijdens het laden wordt er niet gesloopt in de dokhal I en is de bedrijfsdeur tussen demontagehal II en dokhal I gesloten. Tijdens het laden wordt de duwbak eenmaal verhaald. Voor een ordelijke afvoer van schrootsecties is het noodzakelijk één duwbak per week (laadgewicht circa 750 T) te laden. De bovenloopkraan is hierbij circa 6 uur in bedrijf (dagperiode).

In de werkhaven worden niet meer dan twee duwbakken (1.500 T) tijdelijk afgemeerd. De duwbakken worden als combinatie afgevoerd met een duwboot of sleepboot (afmeerposities volgens bijlage 1^A en tekening 1).

- Scheepvaartbewegingen:

Scheepvaartbewegingen van en naar en in de werkhaven blijven akoestisch gezien buiten beschouwing, omdat deze bewegingen gelijk worden gesteld aan vervoersbewegingen van en naar de inrichting. Op een gezonde industrieterrein vallen ook deze bewegingen onder de indirecte hinder. Met dergelijke vervoersbewegingen wordt rekening gehouden in het ruimtelijk kader van het bestemmingsplan. Daarbij komt dat voor een groot deel sprake is van openbaar water waarop de havenverordening van toepassing is.

In het kader van de scheepsrecyclingactiviteit vinden over water de volgende scheepvaartbewegingen plaats:

- Gemiddeld 20 aankomende gemotoriseerde schepen per jaar met een RS LST van circa 1.750 T (op eigen kracht).
- Gemiddeld 3 aankomende (on)gemotoriseerde schepen/vaartuigen per jaar met een RS LST van circa 1.750 T (op eigen kracht of met behulp van een duwboot/sleepboot).
- Gemiddeld 25 aankomende/vertrekkende duwbakcombinaties (incl. duwboot/sleepboot) per jaar voor de afvoer van schrootsecties over water (iedere twee weken één combinatie).

Over het algemeen is het motorvermogen van de sloopschepen en duwbaten/sleepboten lager dan dat van een binnenvaartschip of zeegaand schip. De milieubelasting (geluid/emissies) is in ieder geval niet hoger. Onbekend is hoeveel scheepvaartbewegingen in het kader van de vergunde activiteiten plaatsvinden. Gezien de capaciteit van de werkhaven en de inrichting zal dat het aantal van 60 per jaar overtreffen.

- Vrachtwagenbewegingen:

In de vergunde situatie is rekening gehouden met 16 vrachtwagens (=32 bewegingen), 50 personenauto's en 5 bestelauto's in de dagperiode. In het kader van de scheepsrecyclingactiviteit wordt rekening gehouden met 11 vrachtwagens (=22 bewegingen) in de dagperiode voor de aan-/afvoer van materieel en afvalstoffen. Deze vrachtautotransporten komen niet bovenop de vergunde aantallen, maar gaan ten koste daarvan. Personenauto's en bestelauto's zijn ongewijzigd.

INLEIDING

Bij het ontmantelen en slopen van schepen/vaartuigen ontstaat een breed scala aan (gevaarlijke) afvalstoffen en bedrijfsafvalstoffen (B&SA). Deze dienen conform de afvalstoffenwetgeving en het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP2) naar soort en herkomst gescheiden opgeslagen en afgevoerd te worden naar een erkende inzamelaar of verwerker. In de inrichting van Bijlsma worden uitsluitend schepen/vaartuigen ontmanteld en gesloopt ten behoeve van recycling, hergebruik en/of (tussen)handel. Tussen de eigenaar van het schip en Bijlsma wordt vooraf een contract opgesteld. Alvorens met de daadwerkelijke ontmanteling en sloop wordt gestart wordt een scheepsrecyclingplan opgesteld. Voor schepen met een bruto tonnage van >500 GT/BT of 1.883 m³ (maatstaf van het onderdeks scheepsvolume) voldoet het contract en het recyclingplan aan de vereiste van artikel 7 en 9 uit de Verordening van het Europese parlement en de Raad inzake scheepsrecycling (2012/0055). De Verordening is niet van toepassing op schepen die gedurende hun levensduur uitsluitend hebben geopereerd in (territoriale) wateren die onder de soevereiniteit van de Nederlandse staat vallen.

Deze aanvraag heeft betrekking op het ontmantelen/slopen van schepen/vaartuigen en het (na tijdelijke opslag) direct afvoeren van de afzonderlijke bestanddelen en componenten (m.u.v. handelswaar). De daadwerkelijke recycling en toepassing/hergebruik van het uitgekomen afvalmateriaal vindt buiten de inrichting plaats, al dan niet met tussenkomst van een inzamelaar en/of handelaar. Er worden geen afvalstoffen rechtevrees overgebracht naar een inzamelaar en/of verwerker buiten de OESO. Afhankelijk van de wereldwijde vraag naar recyclinggrondstoffen wordt de export naar landen buiten de OESO als doelmatig beschouwd. Een goede beheer van afvalstoffen en afvalstoffenmanagement is essentieel voor doelmatig en milieuverantwoord ontmantelen/slopen van schepen/vaartuigen.

SPECIFICATIE ONTSTAAN EN BEHANDELEN VAN AFVALSTOFFEN

In onderstaande tabel is van de afvalstoffen die ontstaan een uitsplitsing gemaakt naar soort, herkomst en bestemming. Als grondslag voor de hoeveelheidsvermelding geldt de fictieve rekeneenheid RS LST uit bijlage 5^A. De hoeveelheden zijn omgerekend naar 1 RS LST van 1.750 T. De jaaromvang per afvalsoort kan worden verkregen door vermenigvuldiging met de jaarcapaciteit uit de tabel van bijlage 5^A.

De vergunde hoeveelheid afvalstoffen die ontstaat en de opslagwijze is *cursief en blauw* in de tabel vermeld. Hoeveelheden zijn geschat omdat er geen registratie beschikbaar is. Ook zijn de onderaannemer zelf verantwoordelijk voor de afvoer van hun eigen afval uit de inrichting.

In het kader van scheepsrecycling beschikt Bijlsma over een acceptatie- en verwerkingsbeleid (A&V-beleid) en is de administratieve organisatie en de interne controle beschreven (AO/IC). Dit beleid en de beschrijving is opgenomen in bijlage 6^B.

TABEL ONTSTAAN EN AFVOER VAN AFVALSTOFFEN

SOORT AFVALSTOF	HOEVEELHEID ¹	% RS LST	HERKOMST	OPSLAGWIJZE	BESTEMMING EN TOEPASSING
GEVAARLIJK AFVAL:					
Bilgewater	6.100 - 7.500 ltr. <i>ca. 15.000 ltr/jaar</i>	0,4	Machinekamer, op de bodem van het schip (water + olie). Geen ballastwater of slops.	Wordt opgehaald door de bilgeboot. <i>Wordt opgehaald door de bilgeboot.</i>	Erkende inzamelaar of verwerker t.b.v. waterzuivering.
Afgewerkte oliën	305 - 375 ltr. <i>ca. 2.000 ltr/jaar</i>	0,02	Olietanks (smeer/motor/-systeemolie) in de machinekamer en hydraulische en verwarmingssystemen.	Bovengrondse tank in lekbak en voorzien van afdak, of dubbelwandige tank aan de kade (conform PGS 30). Tankinhoud: < 5.000 ltr. of 2 x 2.500 ltr. 2 st. IBC à 1.000 ltr. in lekbak in milieuloods V. 10 st. drums à 200 ltr. in lekbak in milieuloods V. Opslag in emballage conform PGS 15. <i>10 st. drums à 200 ltr. In lekbak.</i>	Erkende inzamelaar of verwerker. Opwerking t.b.v. regeneratie of brandstof. PCB-houdende olie altijd verbranden. Wordt met een zuigwagen opgehaald. Incidenteel inname door bunkerschip.
Brandstofrestanten	1.500 - 1.900 ltr.	0,1	Bunkers brandstoftank /stookolie/-benzine.	Bovengrondse tank in lekbak en voorzien van afdak, of dubbelwandige tank aan de kade (conform PGS 30). Tankinhoud: < 5.000 ltr. of 2 x 2.500 ltr. 10 st. drums à 200 ltr. in lekbak in moduulcontainer (opslag in emballage conform PGS 15).	Erkende inzamelaar of verwerker. Hergebruik t.b.v. handel of eigen gebruik als brandstof. Incidenteel inname door bunkerschip.
Koelvloeistof/-antivries	230 - 280 ltr. <i>ca. 400 ltr/jaar</i>	0,01	Tank in de machinekamer t.b.v. koelsystemen.	2 st. IBC à 1.000 ltr. in lekbak in milieuloods V. 10 st. drums à 200 ltr. in lekbak in milieuloods V. 10 st. drums à 200 ltr. in lekbak in moduulcontainer (opslag in emballage conform PGS 15). <i>2 st. drums à 200 ltr. In lekbak.</i>	Erkende inzamelaar of verwerker. Opwerking t.b.v. recycling of hergebruik. PCB-houdende vloeistof altijd verbranden. Hergebruik t.b.v. handel of eigen gebruik.
Accu's	380 - 470 kg. <i>ca. 10 st./jaar</i>	0,02	Machinekamer of motorruimte t.b.v. startmotor en opslag elektriciteit.	10 st. in kunststof lekbak in milieuloods V. <i>4 st. in lekbak.</i>	Erkende inzamelaar of verwerker. Demontage t.b.v. recycling of hergebruik. Hergebruik t.b.v. handel of eigen gebruik.
Oliefilters	2 - 4 st. <i>ca. 10 st./jaar</i>	nihil	Machinekamer of motorruimte.	30 st. uitlekken in lekbak. Opvang afgewerkte olie. 4 st. vaten à 200 ltr. in lekbak in milieuloods V. <i>4 st. in dekselvat.</i>	Erkende inzamelaar of verwerker. Demontage t.b.v. recycling metaal en verbranden oliefractie.
Asbest (wit) ^{2,3}	< 250 kg.	< 0,01	Isolatiemateriaal uit machinekamer en stookruimte.	Asbestcontainer, verpakt in plastic zakken. Maximaal 250 kg aanwezig. Locatie: milieuplein aan de kade.	Erkende inzamelaar of verwerker. Storten en/of vernietigen.

SOORT AFVALSTOF	HOEEVEELHEID ¹	% RS LST	HERKOMST	OPSLAGWIJZE	BESTEMMING EN TOEPASSING
BOUW- EN SLOOPAFVAL:					
Isolatiemateriaal	3 - 7 m ³ <i>ca. 2.500 kg/jaar</i>	0,04	Steenwol/glaswol/PS/PU t.b.v. thermische/akoestisch isolatie machinekamer, interieur en pijpleidingen.	20 Ft. zeecontainer met frontdeuren. Maximaal 30 m ³ of 5.000 kg aanwezig. Locatie: milieuplein aan de kade. <i>ca. 30 m³ in een zeecontainer.</i>	Erkende inzamelaar of verwerker t.b.v. recycling of hergebruik.
Hout en plaatmateriaal	10 - 14 ton <i>ca. 25 ton/jaar</i>	0,7	Interieurinrichting/-betimmering, vloerafwerking, scheidingswanden en vast meubilair.	Open-top volumecontainer, inhoud 15 m ³ . 20 Ft. open-top afvalcontainer, inhoud 30 m ³ . Maximaal 25 ton aanwezig. Locatie: milieuplein aan de kade. <i>Open-top container, inhoud 20 m³.</i>	Erkende inzamelaar of verwerker BSA t.b.v. recycling of brandstof.
Stoffering	40 - 60 m ² <i>ca. 750 kg/jaar</i>	0,03	Vloerbedekking en wandbekleding.	Open-top volumecontainer, inhoud 10 m ³ . Maximaal 5 ton aanwezig. Locatie: milieuplein aan de kade. <i>Open-top container, inhoud 5 m³.</i>	Erkende inzamelaar of verwerker t.b.v. recycling of brandstof.
Elektriciteitskabels/-bedrading en signaalkabels/-bedrading.	3 - 4 ton <i>ca. 1.000 kg/jaar</i>	0,2	Machinekamer en diverse elektrische, elektronische, klimaat en werktuigkundige installaties.	Gesloten volumecontainer, inhoud 10 m ³ . Maximaal 5 ton aanwezig. Locatie: milieuplein aan de kade. <i>Gesloten container, inhoud 5 m³.</i>	Erkende inzamelaar of verwerker t.b.v. pyrolyse en/of recycling.
Aluminium, incl. dekluiken	7 - 10 ton <i>ca. 15 ton/jaar</i>	0,5	Bordessen machinekamer, dekluiken, kanalen, roosters, dek-equipment en leidingbekleding e.d.	Open-top volumecontainer, inhoud 15 m ³ . Maximaal 10 ton aanwezig. Locatie: milieuplein aan de kade. Gestapeld in bulk (dekluiken). Maximaal 50 ton aanwezig. Locatie: opslag handelsartikelen kade en landtong. <i>Open-top container, inhoud 15 m³. Gestapeld, circa 10 ton.</i>	Erkende inzamelaar of verwerker t.b.v. recycling basismetaleel. Herbruikbare onderdelen en dekluiken t.b.v. handel.
Staal/ijzer (ferro)	1.700 ton	97	Casco, romp, bulbsteven, dek, stuurhuis, ankers, kettingen e.d.	Open-top volumecontainer, inhoud 15 m ³ . Maximaal 4 stuks of 120 ton aanwezig. Locatie: dokhal I en hal II. Losse secties, gerangschikt en gestapeld. Maximaal 1.200 ton aanwezig. Locatie: dokhal I en hal II. Losse secties, gerangschikt en gestapeld. Maximaal 1.500 ton aanwezig. Locatie: pontons/duwbak/lichter in de haven. Aantal: maximaal 2 stuks.	Erkende inzamelaar of verwerker t.b.v. recycling/materiaal hergebruik. Herbruikbare onderdelen t.b.v. handel.

	<i>ca. 200 ton/jaar</i>			<i>2 open-top containers, inhoud 15 m³.</i>	
Kunststof/plastic ³	< 250 kg.	< 0,01	Interieurinrichting, afwerking, kasten, bedieningspanelen/-bordessen e.d.	Open-top volumecontainer, inhoud 5 m³. Maximaal 750 kg aanwezig. Locatie: milieuplein aan de kade.	Erkende inzamelaar of verwerker t.b.v. recycling of verbranden.

SOORT AFVALSTOF	HOEEVEELHEID ¹	% RS LST	HERKOMST	OPSLAGWIJZE	BESTEMMING EN TOEPASSING
Non-ferro metalen ³	< 500 kg.	< 0,02	Beslag, pijpleidingen, dek-equipment, leidingbekleding, machinekamer, schroef, ballast en opbouw e.d.	Open-top volumecontainer met zeil, inhoud 5 m³. Maximaal 5 ton aanwezig. Locatie: milieuplein aan de kade. Los gestort in containerbakken, kisten en pallets. Maximaal 5 ton aanwezig. Locatie: milieuloods V.	Erkende inzamelaar of verwerker t.b.v. recycling/materiaal hergebruik. Herbruikbare onderdelen t.b.v. handel.
MOTOREN EN INSTALLATIES:					
Scheepsmotoren en werktuigkundige- en elektrotechnische installaties, en dek-equipment.	20 - 30 ton	1,4	Machinerkamer. Verbrandingsmotoren, generator, aggregaat, stookinstallatie, lieren, hydraulische units, ankers, kettingen, pompen, kranen, appendages e.d.	Grote motoren, machines en apparaten los geplaatst, en waar mogelijk op pallets op een vloeistof-kerende vloer. Maximaal 50 ton aanwezig. Locatie: dokhal I en hal II. Kleine motoren, machines, apparaten, pompen e.d. op pallets of in palletkisten/-kratten. Maximaal 25 ton aanwezig. Locatie: dokhal I, hal II en milieuloods V. <i>Maximaal 25 ton aanwezig.</i>	Herbruikbare installaties en onderdelen t.b.v. handel en export. Erkende inzamelaar of verwerker t.b.v. recycling.
<i>ca. 50 ton/jaar</i>					
RESTALLING:					
Ladingrestanten en afvallading.	nihil	nihil	Laadruim. Gecontamineerd en ongeschikt voor het oorspronkelijke doel. Geen gevaarlijke restlading.	Afhankelijk van de aard en hoeveelheid van de restlading in vaten, bakken of container.	Erkende inzamelaar of verwerker t.b.v. recycling of verbranding. Herbruikbare lading t.b.v. handel of retour eigenaar.
Lading gerelateerde afvalstoffen.	nihil	nihil	Pallets, stoot-/stuw materiaal, afdek materiaal, touw etc.	Wordt zo veel mogelijk gescheiden in deelstromen en waar mogelijk gevoegd bij eerder genoemde afvalstromen. Locatie: milieuplein aan de kade.	Erkende inzamelaar of verwerker t.b.v. recycling. Herbruikbare onderdelen t.b.v. handel of eigen gebruik.

¹ Hoeveelheidsaanduiding is een gemiddelde per RS LST. Dit zijn geen absolute getallen.

² Uit de inventarisatie van het scheepsrecycling plan blijkt of in het sloopschip asbest is verwerkt, en in welke hoeveelheden en van het type asbest. Het zogenaamde bruin en blauw asbest zal niet binnen de inrichting worden verwijderd. Binnen de inrichting wordt uitsluitend wit asbest verwijderd. Dit type is het meest toegepast in de scheepsbouwsector.

³ Deze afvalstoffen worden slechts sporadisch aangetroffen. Om die reden is een bovengrens genoemd.

EURALCODE

In bovenstaande tabel worden geen EURAL-codes genoemd. Immers er zou gezien de grote variatie in afvalstromen en herkomst een onuitputtelijke lijst ontstaan. De hoofdsectorplannen van toepassing op het ontmantelen/slopen van schepen/vaartuigen zijn sectorplan 53 en 54 uit het LAP2. In de toelichting op sectorplan 53 wordt aangegeven dat, wanneer aard en/of herkomst van een afvalstof in overeenstemming zijn met paragraaf I van het sectorplan, het niet van belang is of de voor de afvalstof gehanteerde EURAL-code in het sectorplan wordt genoemd. In sectorplan 54 wordt geen indicatieve lijst van EURAL-codes vermeld.

Indien het sloopschip helemaal ontdaan is van restlading, van de gevaarlijke afvalstoffen en gevaarlijke materialen die bij het gebruik van een schip vrijkomen, wordt het als een gezuiverd sloopschip of een ongevaarlijke afvalstof beschouwd. Dit wordt gestaafd met de nodige afvoerbewijzen van erkende inzamelaars of handelaars voor de gevaarlijke afvalstoffen.

In algemene termen vallen sloopschepen/-vaartuigen onder subhoofdstuk 16.01, afgedankte voertuigen van verschillende soorten vervoer (met inbegrip van niet voor de weg bestemde machines) en afval van de sloop van afgedankte voertuigen en het onderhoud van voertuigen (exclusief 13, 14, 16 06 en 16 08). De te hanteren EURAL-codes zijn als volgt:

- 16.01.04* Afgedankte voertuigen (geen Bazelcode en Oeso-code beschikbaar).
- 16.01.06 Afgedankte voertuigen die noch vloeistoffen, noch andere gevaarlijke onderdelen bevatten (Bazelcode B1250 en Oeso-code GC030).
Een verdere uitsplitsing in EURAL-codes is niet aan de orde.

Feitelijk worden door Bijlsma sloopschepen/-vaartuigen ingezameld. Deze vallen onder EURAL-code 16.01.04* respectievelijk 16.01.06. De handelingen die Bijlsma met deze sloopschepen/-vaartuigen uitvoert heeft tot gevolg dat het sloopschip/-vaartuig uiteenvalt in diverse herkenbare en herbruikbare deel(afval)stromen. In de tabel zijn deze deelstromen inzichtelijk gemaakt. Deze deelstromen worden dus niet afzonderlijk ingezameld maar maken deel uit van en zijn verbonden met het sloopobject. Deze deelstromen laten zich het best kenmerken door de EURAL-code uit subcategorie: 16.01-16.02-16.03-16.05-16.06-16.10-17.02-17.04-17.06. Zie ook bijlage 6^B, A&V en AO/IC.

DOELMATIGHEID EN LAP

Op het ontmantelen/slopen van schepen is sectorplan 54 uit het LAP2 van toepassing. Voordat met de daadwerkelijke ontmanteling/sloop wordt gestart wordt het schip ontdaan van alle scheepsafvalstoffen. Dit zijn aan scheepslading gerelateerde afvalstoffen en afvalstoffen die ontstaan tijdens het in gebruik houden van een schip. Deze afvalstoffen vallen onder sectorplan 53 van het LAP2 en worden in de tabel aangeduid met GEVAARLIJK AFVAL en RESTLADING. Binnen de inrichting wordt geen bruin/blauw asbest of (afgeleide) materialen daarvan verwijderd.

Binnen sectorplan 54 ontstaan diverse afvalstromen die grote overeenkomst vertonen met afvalstromen uit andere sectorplannen. Het betreft hier sectorplan 11 (kunststof), sectorplan 12 (metalen), sectorplan 14 (papier- of kunststof geïsoleerde kabels en restanten daarvan), sectorplan 36 (hout), sectorplan 37 (asbest en asbesthoudende afvalstoffen), sectorplan 55 (oliefilters), sectorplan 56 (afgewerkte olie), sectorplan 59 (vloeibare brandstof-/olierestanten) en sectorplan 64 (PCB houdende afvalstoffen en olie). De afvalstoffen die

overeenkomen met sectorplan 11, 12, 14 en 36 zijn in de tabel opgenomen onder het kopje BOUW- EN SLOOPAFVAL. Naast deze genoemde afvalstoffen ontstaan er ook nog enkele kleinere stromen B&SA. Zie ook het A&V beleid en AO/IC van bijlage 6^B.

De minimum standaard voor be-/verwerking van sloopschepen is materiaalhergebruik (recycling) van het metaal. Vrijkomende metalen (ferro en non-ferro) worden volledig hergebruikt als grondstof in de (basis)metaalindustrie. Hiermee wordt bereikt dat circa 98% van het RS LST voor recycling in aanmerking komt. Een klein deel van de verwijderde onderdelen (dekluisen, motoren en werktuigkundige installaties) zijn in deze hoedanigheid (in onderdelen) herbruikbaar, en vindt zijn weg in het handelscircuit. In de laatste kolom van de tabel is aangegeven welke toepassing de afvalstof ondergaat. Hierbij is per afvalstroom aangesloten bij het LAP en het van toepassing zijnde sectorplan. De activiteiten en werkzaamheden die Bijlsma met de vrijgekomen afvalstoffen verricht is daarmee doelmatig.

- *Mengen van afvalstoffen*

De vloeibare (gevaarlijke) afvalstoffen die door Bijlsma worden afgetapt en teruggenomen worden gemengd met gelijksoortige afvalstoffen uit dezelfde categorie en in tanks/emballage opgeslagen. Op het mengen van gevaarlijke afvalstoffen is de Regeling scheiden en gescheiden houden van gevaarlijke afvalstoffen (Rsgga) van toepassing. Het Rsgga kent 36 categorieën van gevaarlijke afvalstoffen, welke naar analogie van artikel 2 en 3 niet met elkaar mogen worden gemengd en gescheiden moeten worden gehouden. Deze restrictie is niet haalbaar op het inzamelen en opslaan van afgewerkte oliën, brandstofrestanten en koelvloeistof/antivries. Bijlsma verzoekt ontheffing van het genoemde mengverbod onder de voorwaarden zoals hieronder omschreven. De genoemde categorieën van afvalstoffen welke gemengd kunnen worden, worden niet onderling gemengd, maar uitsluitend binnen de categorie. De mengcapaciteit is kleiner dan de genoemde drempel van 10 ton/dag. De hoeveelheid die per dag kan worden afgevoerd is niet relevant.

De ingenomen gevaarlijke afvalstoffen die worden gemengd behoren tot categorie 1 (oliefilters), 7 (afgewerkte olie cat. I), 7A (afgewerkte olie cat. II), 15 (koolwaterstoffen), 17 (koelvloeistof), 26 (loodaccu's) en 35 (PCB-houdende vloeistoffen) uit de bijlage van het Rsgga. Volgens het LAP dienen afvalstoffen met het oog op hergebruik en nuttige toepassing over het algemeen na het ontstaan gescheiden te worden gehouden van andere afvalstoffen. Onder bepaalde condities kunnen verschillende afvalstromen echter net zo goed, of zelfs beter, samengesteld worden verwerkt. Bij Bijlsma worden eerder genoemde gevaarlijke afvalstoffen gemengd opgeslagen en afgevoerd. Bijlsma verzoekt deze afwijking van het LAP expliciet in de vergunning te verankeren. Zie ook A&V beleid en AO/IC van bijlage 6^B.

Ten aanzien van het mengen van afvalstoffen onderling hanteert het LAP de volgende voorwaarden:

- De verwerking van het mengsel voldoet aan de minimumstandaard uit het LAP voor de afzonderlijke afvalstoffen in het mengsel.
- De te mengen afvalstoffen, indien gescheiden bewerkt, zouden allen dezelfde bewerking (kunnen) ondergaan.
- Afzonderlijke verwerking van deze afvalstoffen kan leiden tot eindproducten met een vergelijkbare eindbestemming als het eindproduct na de verwerking van de gemengde afvalstoffen.
- Onderling mengen is noodzakelijk om technologische redenen, anders dan te hoge concentraties van verontreinigende stoffen.
- Het mengen heeft geen nadelige consequenties voor het milieu en de volksgezondheid.

KOSTEN EN TARIEVEN

Een sloopschip/-vaartuig vertegenwoordigt een waarde die overeenkomt met het LST gewicht. Een sloopschip/-vaartuig wordt ingekocht tegen een overeengekomen prijs en wordt vervolgens gesloopt. De opbrengst bestaat voor circa 95% uit staal/ijzer bestemd voor recyclage. Een sloopschip/-vaartuig kan worden verkregen door: aanbesteding of inschrijving via een scheepsmakelaar, curator, reder of eigenaar, bij opbod door domeinen, curator of bank en eigen vloot. Onderdeel van de transactie is het uitschrijven uit het kadaster. De dagprijs van een sloopschip/-vaartuig wordt bepaald door de prijzen van het staal op de wereldmarkt van (ruwe) grondstoffen. De prijs is per LST (waterverplaatsing), en is afhankelijk van het type schip en de staat waarin het verkeerd. Het LST wordt bepaald op basis van een meetbrief of ijkcertificaat door een classificatiebedrijf.

In onderstaande tabel zijn de kosten en opbrengsten van 1 RS LST uitgewerkt van 1.750 T. De gehanteerde hoeveelheden komen overeen met de gemiddelde hoeveelheid uit de tabel ontstaan van afvalstoffen (blz. 2 e.v.). De kosten en opbrengsten zijn variabel en van diverse factoren afhankelijk. De tarieven zijn af werf, met uitzondering van het staal/ijzer, dat is inclusief afvoerkosten over water en/of weg.

TABEL KOSTEN EN OPBRENGSTEN VAN AFVALSTOFFEN

SOORT AFVALSTOF	HOEEVEELHEID	TARIEF	KOSTEN	OPBRENGSTEN
Bilgewater	6.800 liter	€ 30,-/m³	€ 204,-	
Afgewerkte oliën	340 liter	€ 150,-/ton		€ 51,-
Brandstofrestanten	1.700 liter	€ 100,-/ton		€ 153,-
Koelvloeistof/-antivries	255 liter	€ 0,60/liter	€ 155,-	
Accu's	425 kg	€ 0,70/kg		€ 297,-
Isolatiemateriaal	850 kg	€ 80,-/ton	€ 68,-	
Hout en plaatmateriaal	12 ton	€ 50,-/ton	€ 600,-	
Stoffering	250 kg	€ 80,-/ton	€ 20,-	
Elektriciteitskabels e.d.	3,5 ton	€ 1.150,-/ton		€ 4.025,-
Aluminium	8,5 ton	€ 1.020,-/ton		€ 8.670,-
Staal/ijzer (ferro)	1.700 ton	€ 200,-/ton		€ 340.000,-
Scheepsmotoren e.d.	25 ton	€ 220,-/ton		€ 5.500,-
Kunststof/plastic	250 kg	€ 80,-/ton	€ 20,-	
Non-ferro metalen	500 kg	€ 1.020,-/ton		€ 510,-
Asbest (wit)	250 kg	€ 3,-/kg	€ 750,-	
TOTAAL/ RS LST	1.750 T		€ 1.817,-	€ 427.206,-

De dagprijs van een sloopschip/-vaartuig wordt mede bepaald door deze kosten en opbrengsten, maar ook door de arbeidskosten die gemoeid zijn met het ontmantelen/slopen van een schip/vaartuig, speculatie, legalisaties, bemiddelingskosten, verzekeringen en de kapitaallasten.

20130299A.R01

Noordermeer c.s. Bedrijfsadvies BV in PUTTERSHOEK
A&V AO/IC Bijlsma Shipyard

datum: 2 september 2013



20130299A.R01

Noordermeer c.s. Bedrijfsadvies BV in PUTTERSHOEK
A&V AO/IC Bijlsma Shipyard

datum: 2 september 2013

Opdrachtgever: Noordermeer c.s. Bedrijfsadvies BV
Speenkruid 52
3297 WD PUTTERSHOEK
telefoon : 078-654 93 31
fax : 078 654 93 32
contactpersoon: De heer ing. S. Noordermeer

Contactpersoon SPAingenieurs: Mevrouw ir. M.M.J. Oostvogels



Klinkenbergerweg 30a
6711 MK Ede
0318 614 383

| Oostelijk Bolwerk 9
| 4531 GP Terneuzen
| 0115 649 680

| www.SPAAingenieurs.nl
| info@SPAAingenieurs.nl

INHOUD	Blz.
1. Inleiding	3
2. Doelstelling en uitgangspunten	4
2.1 Doelstelling	4
2.2 Uitgangspunten	4
3. Acceptatie en verwerkingsvoorwaarden	6
3.1 Afvalstoffen	6
3.2 Acceptatieproces	8
4. Verwerking	11
5. Administratieve organisatie	13
6. Interne controle	14

1. INLEIDING

Dit acceptatie- en verwerkingsbeleid (A&V) en administratieve organisatie en interne controle (AO/IC) is van toepassing op de scheepsrecyclingactiviteiten van Bijlsma Shipyard BV gelegen aan Sluisweg 13-16 in Lemmer. Het A&V en AO/IC maakt onderdeel uit van de aanvraag om een veranderingsvergunning d.d. 25 april 2013 in het kader van de Wabo voor de scheepsrecyclingactiviteiten.

Bijlsma Shipyard BV (verder aangeduid als Bijlsma) gaat de bestaande inrichting uitbreiden met de volgende activiteit: "demonteren/ontmantelen" en "ontleden/slopen" van schepen/vaartuigen, kortweg Scheepsrecycling. Het A&V AO/IC heeft betrekking op deze nieuwe activiteit. De overige, vergunde activiteiten van Bijlsma en de eigen afvalstoffen maken hier geen onderdeel van uit.

De acceptatie en verwerking (AV) van genoemde (sloop)objecten is gebonden aan externe, (inter-)nationale beleidsuitgangspunten en regels en (interne) voorschriften. Ook voor de administratieve organisatie en interne controle (AO/IC) van de te accepteren en verwerken objecten gelden externe en interne eisen.

De externe regels worden hoofdzakelijk vastgelegd door:

- de Europese Unie c.q. 'Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on ship recycling' (Verordening scheepsrecycling, 2012/0055), waarmee een certificerings- en autorisatiesysteem voor grote zeeschepen onder de vlag van EU-lidstaten wordt geïmplementeerd.
- de Nederlandse Staat c.q. het 'Landelijk Afvalbeheerplan 2009-2021' (LAP2), waarin het nationale beleid omtrent afval is vastgelegd.

De interne eisen zijn vastgelegd in de bijlagen bij de milieuaanvraag, onderhavig beleid en het scheepsrecyclingplan. Bijlsma is een onderdeel van de Nederlandse Metaal Organisatie B.V. welke VCA** gecertificeerd zijn. Tevens is het bedrijf voornemens een intern kwaliteitssysteem op te zetten en te implementeren volgens ISO 14001. De huidige activiteiten zijn gecertificeerd door Loyds en Veritas.

De overkoepelende organisatie (Nederlandse Metaal Organisatie B.V.) is vermeld op de VIHB-lijst (NB519037VIHB).

Het A&V en AO/IC wordt jaarlijks door de bedrijfsleider geëvalueerd en indien noodzakelijk aangepast.

Het protocol is opgedeeld in zes hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de doelstelling en uitgangspunten. In hoofdstuk 3 en 4 zijn de acceptatie en verwerkingsvoorwaarden (A&V) opgenomen die voor Bijlsma gelden. Hoofdstuk 5 en 6 bevatten een beschrijving van de administratieve organisatie en interne controle (AO/IC).

Een overzicht van definities en afkortingen is opgenomen als bijlage III.

2. DOELSTELLING EN UITGANGSPUNTEN

2.1 Doelstelling

Het doel van dit document is aan te geven welke activiteiten en handelingen Bijlsma verricht om te komen tot een adequate en (milieuhygiënisch) verantwoorde:

- acceptatie en verwerking (demontage/ontleding) van (sloop)schepen/vaartuigen;
- (administratieve) organisatie en interne controle van de inname, demontage/ontleding en verwijderingsactiviteiten.

De werkwijzen voor de diverse benodigde stappen voldoen aan het vigerende beleid en regelgeving. Bijlsma beschikt over een dok- en afbouwdiscipline met een afvalparagraaf, en tevens een bedrijfsnoodplan.

In alle gevallen waarin dit document niet voorziet, een 'onvoorziene situatie', beslist de bedrijfsleider of zijn vervanger. Indien deze situatie zich heeft voorgedaan, wordt afhankelijk van de situatie overwogen of de desbetreffende procedure/werkwijze aangepast moet worden. Daarna vindt evaluatie plaats.

Daarnaast wordt dit A&V AO/IC jaarlijks geëvalueerd door het management/de directie van Bijlsma.

2.2 Uitgangspunten

Algemeen

Bijlsma wil haar bedrijfsactiviteiten uitbreiden met het innemen en milieuvriendelijk demonteer- en ontmantelen van schepen/vaartuigen, en verwijderen van de daarbij vrijkomende afval- en reststoffen. Daarbij conformeert Bijlsma zich aan de van toepassing zijnde (inter)nationale beleidsuitgangspunten en regels.

Zoals hiervoor beschreven, bestaat het (inter-)nationale kader van beleid en regelgeving uit de volgende uitgangspunten:

- veilige en milieuverantwoorde demontage van sloopschepen (EU);
- LAP2, sectorplan 53 en 54 en de leidraden AV-beleid en AO/IC;
- BBT zoals vastgelegd in relevante Nederlandse BBT-documenten alsmede het rapport 'Beste Beschikbare Technieken (BBT) voor Schrootverwerking & Sloperij' van het Vlaams Kenniscentrum voor Beste beschikbare Technieken (VITO), 2007 (zie bijlage II)

Verantwoorde demontage van sloopschepen

De demontage en ontmanteling van sloopschepen moet voldoet aan de Verordening scheepsrecycling. In dat kader:

- mogen zeeschepen alleen op door de EU geautoriseerde Ship Recycling Facilities worden gesloopt;
- moet zo'n faciliteit met de scheepseigenaar een scheepsrecyclingplan maken waarin staat hoe het schip wordt gesloopt;
- moet de eigenaar de vlaggestaat tijdig informeren over de sloop;

- moet de Ship Recycling Facility de autoriteiten tijdig informeren over een voorgenomen sloop;
- moeten alle Ship Recycling Facilities worden geautoriseerd door de EU.

In het per schip/vaartuig op- en vast te stellen scheepsrecyclingplan dient beschreven te worden op welke wijze en in welke mate het object milieuhygiënisch en qua arbeidsomstandigheden zo verantwoord mogelijk gedemonteerd en ontleed zal worden. Daarin zal mede, en voor zover relevant en toepasbaar, aandacht worden besteed aan de in de 'Beste Beschikbare Technieken (BBT) voor Schrootverwerking & Sloperij', genoemde BBT (zie bijlage II) voor:

- beheersen van afvalstromen;
- besparen van grond- en hulpstoffen;
- besparen van energie;
- beheersen van bodem- en grondwaterverontreiniging;
- beheersen van oppervlaktewaterverontreiniging;
- beheersen van luchtverontreiniging;
- beheersen van geluid- en trillingshinder;
- beheersen van lichthinder;
- beheersen van visuele hinder;
- beheersen van brand- en explosiegevaar.

Deze aspecten zijn voor een deel uitgewerkt in de aanvraag met bijbehorend onderzoeksrapporten en bijlagen.

Landelijk Afvalbeheerplan

Als minimumstandaard voor het demonteren en ontleden van sloopschepen/-vaartuigen (sectorplan 54) geldt materiaalhergebruik van het metaal. Voor de minimumstandaard voor asbest, olie en oliehoudende afvalstoffen en andere (niet-) gevaarlijke stoffen die aanwezig kunnen zijn op een schip, wordt verwezen naar desbetreffende sectorplannen voor o.a.:

- Kunststof (sectorplan 11);
- Metalen (sectorplan 12);
- Papier- of kunststofgeïsoleerde kabels en restanten daarvan (sectorplan 14);
- Hout (sectorplan 36);
- Asbest(houdend) afval (sectorplan 37);
- Scheepsafvalstoffen (sectorplan 53);
- Oliefilters (sectorplan 55);
- Afgewerkte olie (sectorplan 56);
- Vloeibare brandstof- en olierestanten (sectorplan 59);
- PCB-houdende afvalstoffen (sectorplan 64).

Verder moet de activiteit in het kader van het LAP2 voldoen aan de leidraden AV-beleid en AO/IC. In deze leidraden, die een generiek en kaderstellend karakter hebben, is uitgewerkt welke elementen moeten worden opgenomen in het kader van een vergunningprocedure.

3. ACCEPTATIE EN VERWERKINGSVOORWAARDEN

3.1 Afvalstoffen

Qua aard en samenstelling van de afvalstoffen kan onderscheid worden gemaakt naar soort, herkomst en bestemming, namelijk:

- a. gevaarlijk afval;
- b. bouw- en slooppafval;
- c. motoren en installaties;
- d. restlading.

Objecten die de volgende afvalstoffen bevatten, zullen in elk geval niet door Bijlsma worden geaccepteerd en gedemonteerd:

- radioactieve stoffen, uitgezonderd ionisatie rookmelders;
- explosieven, uitgezonderd vuurwerk;
- ziekteverwekkend- en bacteriologisch afval;
- bruin en blauw asbest.

De verwerkingscapaciteit van het ontmantelen en ontleden van objecten bedraagt maximaal circa 40.250 ton per jaar (gemiddeld 1.750 ton RS LST en/of maximaal 23 objecten).

Tabel 2.1 bevat een overzicht van de afval- en reststoffen die vrij kunnen komen bij de voorgenomen demontage/ontleding activiteiten, de relevante sectorplannen uit het LAP2 en de daarbij horende minimumstandaarden voor verwerking.

Tabel 2.1 Overzicht afval- en reststoffen en minimumstandaard voor verwerking

Nr	Sectorplan	Minimumstandaard
11	Kunststof	- Nuttige toepassing in de vorm van materiaalhergebruik
12	Metalen	- Nuttige toepassing in de vorm van materiaalhergebruik
14	Kabels en restanten	- Scheiden in metaal-, kunststof- en restfractie gevolgd door nuttige toepassing
36	Hout	- Nuttige toepassing (A- en B hout) - Hoofdgebruik als brandstof of storten (C-hout)
37	Asbest(houdend) afval (wit)	- Storten op een daarvoor geschikte deponie - thermische of chemische vernietiging van asbestvezels
53	Scheepsafvalstoffen: - Accu's (13) - Kca/kg (18) - OWS mengsels en slibben (58) - Boorspoeling en -gruis (60) - Overig oliehoudend afval (63) - Koelvloeistoffen (67) - Verontreinigd waterig afval (77)	• afscheiden van vloeistoffen en zuren gevolgd door materiaalhergebruik • diverse nuttige toepassingen en verwijdering • scheiden in een olie-, slib/zand- en waterfractie • destillatie tot herbruikbare olie en tot een minerale stof • verwijderen door verbranden • destilleren • thermisch verwerken
54	Sloopschepen	- Materiaalhergebruik van het metaal
55	Oliefilters	- Nuttige toepassing van de metalen en verbranden met hoofdgebruik als brandstof van de olie en restfracties - shredderen van oliefilters om deze te verbranden in een Avi met terugwinning van metaalfractie uit de reststoffen

	Sectorplan	Minimumstandaard
56	Afgewerkte olie	- Regenereren tot basisolie (installatie is in Nederland aanwezig)
59	Vloeibare brandstof- en olierestanten	- Nuttige toepassing met hoofdgebruik als brandstof.
64	PCB-houdende apparaten en afvalstoffen	- Aftappen en spoelen van de apparaten; - verwijderen door verbranden

Eural codes

De te ontmantelen en ontleden schepen/vaartuigen kunnen een breed scala aan afvalstoffen bevatten. De Europese Afvalstoffenlijst (Eural¹) is ingedeeld in hoofdstukken, waarin de afvalstoffen en codes zijn gerangschikt naar herkomst. De Eural bevat geen apart hoofdstuk, dus ook geen specifieke codering, voor afvalstoffen die vrij kunnen komen bij demontage/ontmantelen van sloopschepen/vaartuigen en overige objecten. Bovendien kan een en dezelfde afvalstof, afhankelijk van herkomst maar ook samenstelling, in verschillende hoofdstukken voorkomen c.q. verschillende Eural codes hebben.

Een en ander betekent dat objecten allerlei soorten afvalstoffen kunnen bevatten. In lijn met sectorplannen 53 en 54 LAP2 zal in het kader van elk op te stellen scheepsrecyclingplan een inventarisatie worden opgenomen van de afvalstoffen en bijbehorende Eural codes. In de toelichting bij sectorplan 53 staat een indicatief overzicht van Eural codes die als scheepsafvalstoffen vrij kunnen komen.

Afvoer afvalstoffen

Binnen de inrichting vindt de tijdelijke opslag van de afvalstoffen plaats in de daarvoor aangewezen voorzieningen (milieuplein, milieuloods, dokhal/demontagehal en duwbakken). Volgens worden afzonderlijke bestanddelen en componenten afgevoerd. De daadwerkelijke recycling en toepassing/hergebruik van het afval vindt buiten de inrichting plaats, al dan niet met tussenkomst van een inzamelaar en/of handelaar.

Afvalstoffenregister

Bijlsma houdt een afvalstoffenregister bijhouden, waarin alle ontvangen en verwijderde afvalstoffen worden geregistreerd. Het afvalstoffenregister bevat gegevens betreffende de soorten, hoeveelheden, samenstelling, herkomst en bestemming van de afvalstoffen. De wijze waarop het beheer van het afvalstoffenregister is geregeld, staat beschreven in hoofdstuk 4 van dit document.

Risicobeoordeling

Van elk aangeboden object zal, naast een juridisch, technisch en financieel haalbaarheidsonderzoek ook een risico-inventarisatie en -evaluatie plaatsvinden. De randvoorwaardenstellende uitgangspunten en kaders voor het demontageproces zijn al opgenomen in paragraaf 2.2.

¹ Regeling Europese afvalstoffenlijst, 28-03-2002, Staatscourant 2002, 62, pag. 22

Al deze elementen/criteria vormen de basis voor:

- a. het al dan niet accepteren van een schip/vaartuig voor demontage/ontleding binnen de inrichting;
- b. het opstellen van het 'object specifiek' scheepsrecyclingplan met een risicobeoordeling.

Tabel 2.2 bevat de risicomatrix voor te demonteren/ontleden schepen/vaartuigen. Deze risico-indeling is dynamisch, en niet statisch. De indeling van objecten in een bepaalde risicogroep komt door ervaring in de praktijk tot stand en kan dan ook in de loop der tijd veranderen.

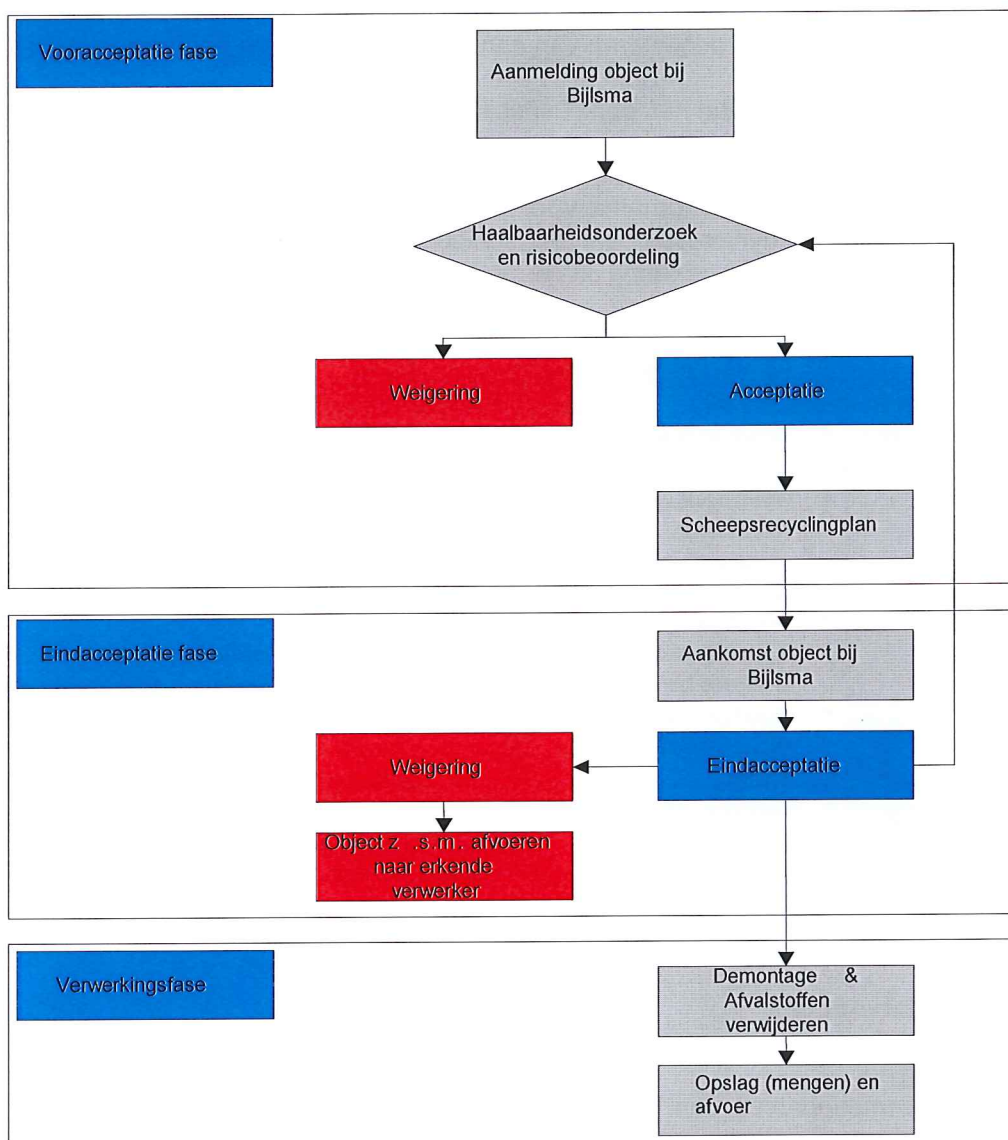
Tabel 2.2: Risicocategorieën en controleprotocol Bijlsma

Risico	Omschrijving	Acties
Hoog	- Nieuwe klant en/of nieuw object - Object bevat veel verschillende soorten gevaarlijke afvalstoffen	Maximale controle tijdens vooracceptatie, acceptatie, eindacceptatie en demontage
Matig	- Bestaande klant, nieuw of eigen object of bekend object en nieuwe klant - Object bevat beperkt aantal gevaarlijke afvalstoffen	Normale controle tijdens vooracceptatie, acceptatie, eindacceptatie en demontage, aangevuld met steekproefsgewijze controles, monsternamen en analyse
Laag	- Bestaande klant en bekend of eigen object - Object bevat geen/amper gevaarlijke afvalstoffen	Beperkte controle tijdens vooracceptatie, acceptatie, eindacceptatie en demontage

3.2 Acceptatieproces

Algemeen

Het acceptatieproces van Bijlsma bestaat grofweg uit een vooracceptatie- en een eindacceptatiefase en is schematisch weergegeven in figuur 2.1. Beide fasen worden altijd doorlopen en worden in de nu volgende paragrafen toegelicht.

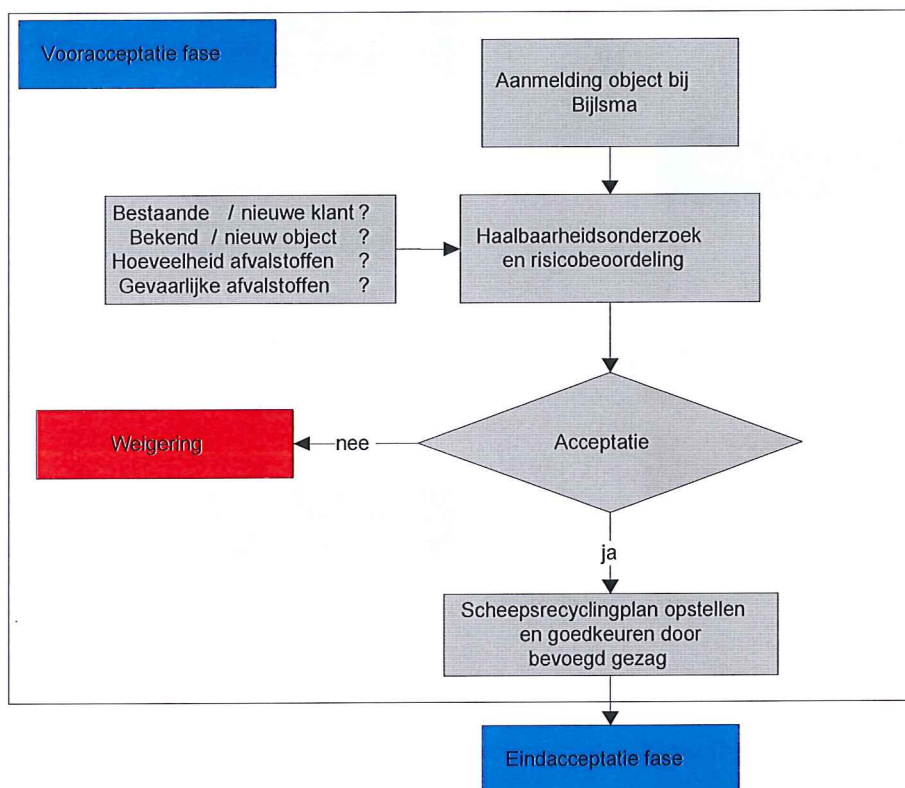


Figuur 2.1: Hoofdschema acceptatie- en verwerkingsproces

Vooracceptatie

De vooracceptatie van de objecten vindt geheel buiten de inrichting van Bijlsma plaats. Vooracceptatie start bij aanmelding van een klant bij bedrijfsleider en eindigt bij het aanbieden van het object bij/op de afbouwpijler en/of kade van Bijlsma. Tijdens de vooracceptatiefase (zie figuur 2.2) wordt achtereenvolgens:

- een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd (juridisch, technisch en financieel);
- een risico-inventarisatie en -evaluatie gedaan;
- een beslissing genomen om het object te weigeren of te accepteren;
- een scheepsrecyclingplan opgesteld (alleen in geval van acceptatie) inclusief een risicobeoordeling gebaseerd op de risico-inventarisatie en -evaluatie.

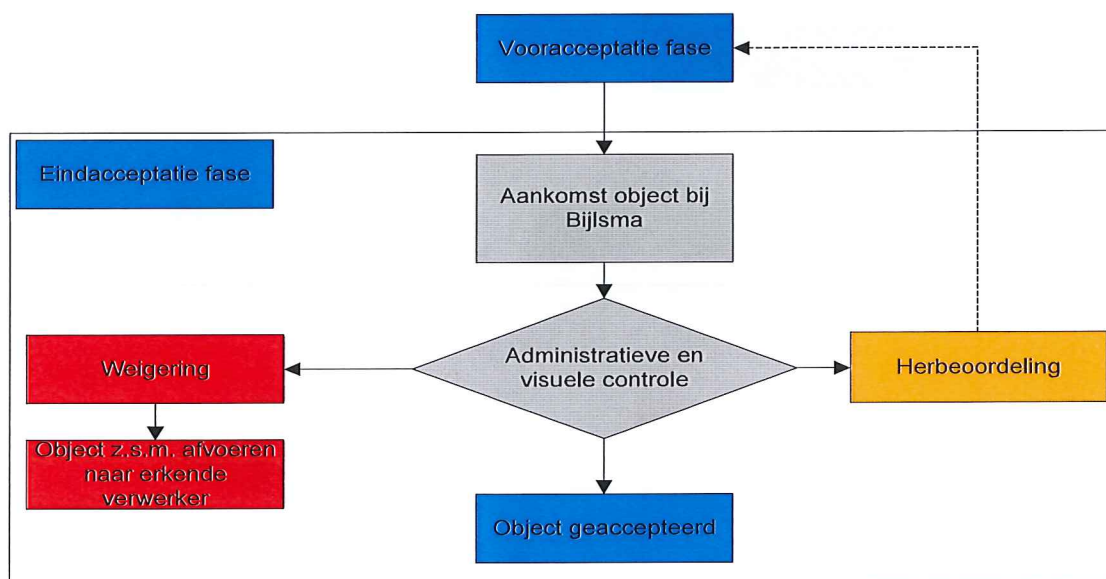


Figuur 2.2: Schema vooracceptatieproces

Het per object op te stellen scheepsrecyclingplan zal voldoen aan de internationale richtlijnen zoals beschreven in paragraaf 2.2. Bijlage I bevat een samenvatting van de opzet, inhoud en reikwijdte van een scheepsrecyclingplan. Het scheepsrecyclingplan zal bijtijds ter beoordeling aan het bevoegde gezag worden voorgelegd.

Eindacceptatie

De eindacceptatie vindt plaats binnen de inrichting op het terrein (in de haven aan de bouwpiers en/of kade) waar de objecten worden gecontroleerd (zie figuur 2.3). De controle bestaat uit een administratieve controle en een visuele inspectie. Basis voor deze controle vormt het scheepsrecyclingplan. Indien bijvoorbeeld tijdens de visuele inspectie blijkt dat het object (toch) meer of andere gevaarlijke afvalstoffen bevat en/of het bevoegde gezag nog bedenkingen bij het scheepsrecyclingplan heeft, dan kan het object worden geweigerd of herbeoordeeld. In geval van twijfel kan een herbeoordeling plaatsvinden waarbij een nieuw onderzoek en een nieuwe risicobeoordeling worden uitgevoerd, waarna opnieuw wordt afgewogen of het object wordt geweigerd of geaccepteerd. Bij weigering wordt in overleg met de aanbieder zo snel mogelijk een andere erkende verwerker gezocht om het geweigerde object naar toe te brengen. De erkende verwerker moet beschikken over de vereiste vergunning(en) om het object te accepteren.



Figuur 2.3: Schema eindacceptatieproces

4. VERWERKING

De demontage-/ontledingsactiviteiten bestaan uit het innemen, demonteren/ontleden van de geaccepteerde objecten en het verwijderen van de in tabel 2.1 vermelde afval- en reststoffen richting verschillende erkende eindverwerkers. Vloeibare (gevaarlijke) afvalstoffen kunnen gemengd worden opgeslagen. Er vindt geen bewerking van afvalstoffen plaats binnen de inrichting. Het verwerkingsproces is weergegeven in figuur 2.1.

In bijlage 6A van de aanvraag zijn de toepassingen van de afvalstoffen opgenomen. Een deel van afvalstoffen wordt hergebruikt ten behoeve van eigen gebruik en/of handel. Het betreft hier uitsluitend - en voor zo ver haalbaar en verantwoord - het hergebruik van brandstofrestanten, koelvloeistof/antivries, accu's dekluisen, motoren en werktuigkundige installaties en restlading. Dit is ook vastgelegd in bijlage 6A van de aanvraag.

Innemen

De schepen die binnen de inrichting zullen worden ontmanteld en ontleed zullen veelal op eigen kracht de werkhaven bereiken en afmeren op één van de gereserveerde posities. Indien noodzakelijk worden schepen of vaartuigen zonder voortstuwing met een sleepboot/duwboot binnengebracht. Bij aankomst wordt het schip administratief en visueel gecontroleerd op samenstelling. Na controle en definitieve acceptatie blijft het schip in afwachting van demontage en ontleding op de gereserveerde positie liggen. Voor het daadwerkelijk ontleden wordt het gezuiverde casco naar het droogdok overgebracht.

Demonteren

Het object wordt gedemonteerd/ontleed en -voor zover van toepassing- de daarbij vrijkomende onderdelen, materialen, afval- en reststoffen worden gescheiden tijdelijk opgeslagen in de daarvoor bestemde opslagvoorzieningen.

Voor de locaties van demontage-/ontledingsactiviteiten worden de volgende uitgangspunten aangehouden:

- Opleggen of afmeren van schepen/vaartuigen die uit de vaart worden genomen en op termijn worden ontmanteld/gesloopt binnen de inrichting vindt plaats in de werkhaven (zie innemen). Hier worden alleen voorbereidende werkzaamheden zoals het uitbouwen van de machinekamer en aftappen van (gevaarlijke) vloeistoffen uitgevoerd.
- Het uitbouwen van de machinekamer en werktuigkundige installaties, demonteren pijpleidingen en dek-equipment, en tevens strippen interieur en van de dek-opbouw vindt plaats in de werkhaven.
- Ontleden/slopen van gezuiverde scheepscasco's in het droogdok van de dokhal I
- Verkleinen van secties en sorteren in de demontagehal II.

Mengen afvalstoffen

De vloeibare (gevaarlijke) afvalstoffen die door Bijlsma worden afgetapt en teruggenomen worden gemengd met gelijksoortige afvalstoffen en in tanks/emballage opgeslagen.

De ingenomen gevaarlijke afvalstoffen die worden gemengd betreffen:

- oliefilters
- afgewerkte olie cat. I
- afgewerkte olie cat. II
- koolwaterstoffen
- koelvloeistof
- loodaccu's
- PCB-houdende vloeistoffen

De afvalstoffen worden gemengd opgeslagen en afgevoerd. Er vinden verder geen bewerkingen plaats binnen de inrichting.

Verwijderen afval- en reststoffen

Het sloopschip/-vaartuig wordt ontdaan van alle nog aanwezige restlading, (gevaarlijke) afvalstoffen en (gevaarlijke) materialen. In principe worden deze activiteiten uitgevoerd door de eigen medewerkers. Indien noodzakelijk worden gespecialiseerde bedrijven ingehuurd.

De gedemonteerde- en ontlede onderdelen/materialen en verwijderde afval- en reststoffen worden, afhankelijk van de aard van de materialen/stoffen tijdelijk opgeslagen in de daar voor bestemde opslagvoorzieningen op het milieuplein aan de kade, in milieuloods V, dokhal I en demontagehal II en in duwbakken. De opslagvoorzieningen zullen -voor zo ver van toepassing- voldoen aan de geldende richtlijnen zoals NRB en PGS.

Voor de opslag van de afvalstoffen worden de maximale termijnen uit het LAP aangehouden (1 jaar voor opslag voorafgaand aan verwijdering en 3 jaar voor opslag voorafgaand aan nuttige toepassing).

Vervolgens worden de afvalstoffen afgevoerd om elders door erkende bedrijven te worden be- en/of verwerkt.

Afhankelijk van de risicocategorie en de vertaling daarvan in het 'object specifieke' scheepsrecyclingplan zullen tijdens demontage en verwijdering (steekproefsgewijze) controles, monsterneming en analyses worden uitgevoerd. Van mogelijk (gevaarlijke) afvalstoffen worden, afhankelijk van de risicocategorie waarin een object is ingedeeld en het daarop geënte scheepsrecyclingplan, (steekproefsgewijs) monsters genomen om deze ter controle door een (gecertificeerd) laboratorium te laten analyseren.

Van de afvalstoffen en reststoffen die per as worden afgevoerd vindt weging plaats buiten de inrichting. Weging van vloeistoffen vindt plaats op basis van telmechaniek en de duwbakken op basis van een ijkbrief van een meetbedrijf.

Van de vrijkomende afval- en reststoffen worden bij afvoer de volgende gegevens opgenomen:

- datum van afvoer;
- naam klant;
- de aard van de goederen en de afvalstoffencode;
- de hoeveelheid in kilogrammen of liters;
- de wijze waarop de goederen zijn afgegeven;
- de bestemming;
- kosten vervoer (factuur).

5. ADMINISTRATIEVE ORGANISATIE

In onderstaande figuur is een versimpelde hoofdstructuur van de organisatie van Bijlsma weergegeven.

Het organogram van de afdeling Scheepsrecycling is nog niet gereed. Wij verzoeken om het opstellen van een organogram op te nemen in een voorschrift.

De administratieve organisatie en interne controle van de activiteiten zal volledig worden uitgevoerd binnen de bestaande organisatie en procedures van Bijlsma.

De beschrijving van de taken en bevoegdheden zijn vanwege het ontbreken van het organogram nog niet aanwezig.

Bijlsma beschikt over een geautomatiseerd systeem waarin zowel de goederen- als de financiële administratie plaatsvindt. Functiescheiding is gegarandeerd door het toekennen van autorisaties binnen het systeem.

Goederenregistratie

In het kader van goederenregistratie zullen gegevens worden vastgelegd met betrekking tot de aangevoerde (sloop)schepen/vaartuigen, de gedemonteerde en ontlede onderdelen en materialen en de verwijderde afval- en reststoffen. De afvalstoffen zullen in een separaat afvalstoffenregister worden bijgehouden.

In elk scheepsrecyclingplan wordt een inventarisatie opgenomen van de afvalstoffen en de bijbehorende euralcodes. Welke gegevens van uitgaande afvalstoffen worden vastgesteld, is al besproken in hoofdstuk 4. Uiteindelijk zal per object een (sluitende) massabalans worden opgesteld.

De geregistreerde gegevens, waaronder ook afvalstroomnummers, worden door de bedrijfsleider verwerkt in het administratiesysteem.

Financiële administratie

Afdeling Scheepsrecycling controleert eenmaal per kwartaal de (afvalstoffen)balansen aan de hand van de afgevoerde- en gefactureerde gegevens in de administratie. De registratie en administratie zal voldoen aan het Besluit en de Regeling 'Melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen'. Dit betekent dat de binnen de inrichting van Bijlsma geaccepteerde sloopobjecten, opgeslagen en verwijderde afvalstoffen worden geregistreerd en ook gemeld aan het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA). Het geautomatiseerde systeem waarin (in Nederland) alle meldingen worden vastgelegd is AMICE (Afval Meldingen Informatie en Communicatie Elektronisch). Ook op deze wijze worden de voorraden en balansen beheerd.

Van alle geautomatiseerd opgeslagen gegevens wordt dagelijks een back-up op tapes en/of digitale informatiedrager gezet en buiten de inrichting bewaard. Jaarlijks vindt externe accountantscontrole plaats op de geregistreerde gegevens. Alle geregistreerde gegevens worden minimaal 7 jaar bewaard.

6. INTERNE CONTROLE

Bijlsma beschikt over de volgende interne, preventieve en repressieve controlevoorzieningen en -maatregelen:

- Risico-beoordeling en controlesystemen;
- Bedrijfsnoodplan;
- Dok- en afbouwdiscipline.

Kwaliteitszorg

Bijlsma is een onderdeel van de Nederlandse Metaal Organisatie B.V. welke VCA** gecertificeerd zijn. Tevens is het bedrijf voornemens een intern kwaliteitssysteem op te zetten en te implementeren volgens ISO 14001.

Risicobeoordeling en controlesystemen

Zoals in hoofdstuk 2 en 3 beschreven, zal Bijlsma bij de voorgenomen activiteit voorzien in minimaal de volgende vier hoofdcontrolepunten:

- tijdens vooracceptatie: risicobeoordeling en scheepsrecyclingplan;
- bij aankomst van het object aan de kade: administratieve- en visuele controle;
- tijdens demontage en ontleding: via wegen of ijkbriefen, controles, monsternamen en analyse;
- na afvoer: door middel van rapportage / registratie.

Bedrijfsnoodplan

Voor onvoorziene situaties en calamiteiten beschikt Bijlsma over een bedrijfsnoodplan. Dit noodplan is afgestemd met de brandweer en bevat procedures en instructies.

SPAingenieurs

b.a ir. R.J.P. Henderickx



Mevrouw ir. M.M.J. Oostvogels

Bijlage I Samenvatting opzet, inhoud en reikwijdte van een scheeps- recyclingplan

Samenvatting scheepsrecyclingplan

Zoals in artikel 18 van de 'Hong Kong International Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships' (mei 2009) vastgelegd, zal elke 'Ship recycling facility' per object een scheepsrecyclingplan moeten opstellen. Dat scheepsrecyclingplan moet worden opgesteld door de 'Ship recycling facility' samen met de eigenaar/ontdoener van het schip, vastgesteld door de Directie/het management of het bevoegde gezag en dient in elk geval de volgende onderdelen te bevatten:

1. Een beleid dat de veiligheid en gezondheid van de medewerkers en het milieu beschermt, inclusief doel- en taakstellingen ter minimalisering van deze effecten ten gevolge van het demonteren van objecten.
2. Een zorgsysteem dat het behalen van de internationale en eigen bedrijfsdoelstellingen borgt, alsmede de continue verbetering van de procedures en werkinstructies voor het demonteren.
3. Identificatie van de functies, taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden tijdens het innemen, accepteren en demonteren.
4. Een opleidings- en trainingprogramma voor werknemers ten behoeve van een veilige en milieuhygiënisch verantwoorde demontage.
5. Een calamiteitenplan.
6. Een monitoringsysteem voor de demontageresultaten.
7. Een registratiesysteem/logboek waarin de demontageactiviteiten en voortgang wordt bijgehouden.
8. Een risico-beoordeling en een waarschuwings- en registratiesysteem voor lekverliezen, emissies, incidenten en ongelukken die schade kunnen veroorzaken voor de werknemers, volksgezondheid en het milieu.
9. Een rapportagesysteem voor beroepsziekten, ongelukken, verwondingen en overige nadelige effecten op de veiligheid en gezondheid van werknemers.

In lijn met sectorplannen 53 en 54 LAP2 zal in elk scheepsrecyclingplan een inventarisatie worden opgenomen van de afvalstoffen en bijbehorende Eural codes.

Zoals eerder ook al aangegeven, zal in elk scheepsrecyclingplan,- voor zover relevant en toepasbaar - aandacht worden besteed aan de, in het VITO-rapport 'Beste Beschikbare Technieken (BBT) voor Schrootverwerking & Sloperij', genoemde BBT (zie bijlage II) voor.

- beheersen van afvalstromen;
- besparen van grond- en hulpstoffen;
- besparen van energie;
- beheersen van bodem- en grondwaterverontreiniging;
- beheersen van oppervlaktewaterverontreiniging;
- beheersen van luchtverontreiniging;
- beheersen van geluid- en trillingshinder;
- beheersen van lichthinder;
- beheersen van visuele hinder;
- beheersen van brand- en explosiegevaar.

Bijlage II Beste beschikbare technieken voor schrootverwerking & Sloperij

1. Algemene Beste Beschikbare Technieken (BBT)

De volgende (algemene) technieken zijn BBT voor de volledige sector:

- integraal milieu- en veiligheidsbeheer (al dan niet gecertificeerd): Het bedrijf schenkt hierbij aandacht aan alle milieu- en veiligheidsrisico's en de werknemers worden geïnformeerd over alle risico's en over de maatregelen die zij moeten nemen om zich te beschermen en correct op te treden in geval van incidenten en ongevallen (met lichamelijke letsels). Als die maatregelen bijzondere vaardigheden vereisen, worden de werknemers daartoe opgeleid;
- de gevaarlijke producten, ontvlambare en niet-ontvlambare, zodanig opslaan dat deze geen negatieve effecten kunnen veroorzaken voor het milieu.

Voor schroothandelaars en -verwerkers (incl. shredder- en kabelbewerkingsbedrijven) is de volgende (algemene) techniek bijkomend een BBT:

- een stringent acceptatiebeleid voeren en goede voorinspecties uitvoeren.

Voor scheepssloperijen is de volgende (algemene) techniek bijkomend een BBT:

- een inventaris van de voor het milieu gevaarlijke stoffen en de cargo opmaken en een werkplan opstellen: Er wordt hierbij gelet op de aanwezigheid van asbesthoudende materialen, PCB-houdende materialen en brandbare materialen. Desgewenst wordt de toegang tot de secties waar deze materialen zich bevinden, gelimiteerd. Het werkplan geeft een overzicht van de werkzaamheden bij de sloop van het schip.

2. BBT voor het beheersen van afvalstromen

De volgende technieken zijn BBT ter beheersing van de afvalstromen voor de volledige sector:

- de afvalstoffen zodanig opslaan dat deze geen negatieve effecten kunnen veroorzaken voor het milieu;
- de gevaarlijke afvalstoffen laten ophalen door een erkend overbrenger en afgeven aan een daartoe vergund verwerker.

3. BBT voor het besparen van grond- en hulpstoffen (incl. water)

De volgende techniek is een BBT om grond- en hulpstoffen (water) te besparen voor de volledige sector:

- een hemelwaterput (hemelwatertank) plaatsen en het niet-verontreinigde hemelwater gebruiken, enkel als de beschikbare (dak)oppervlakte voor de opvang van het hemelwater en de waterbehoefte voldoende groot zijn om de investering van de installatie terug te verdienen.

Voor shredder- en kabelbewerkingsbedrijven is de volgende techniek bijkomend een BBT om grond- en hulpstoffen te besparen:

- de wasvloeistof (scheidingsvloeistof) van een sink-float installatie recirculeren.

4. BBT voor het besparen van energie

De volgende technieken zijn BBT om energie te besparen voor de volledige sector:

- bij de aanschaf van nieuw materieel het energieverbruik meenemen als één van de beslissingscriteria.

Bijkomend voor schroothandelaars en -verwerkers (incl. shredder- en kabelbewerkingsbedrijven):

- snelheidsvariators gebruiken, enkel bij een grote belastingsvariatie en een groot aantal bedrijfsuren;
- een condensatorbatterij (ter compensatie van de cosinus phi) gebruiken, enkel bij een groot reactief verbruik.

De volgende technieken zijn BBT om piekbelastingen te vermijden bij schroothandelaars en -verwerkers (incl. shredder- en kabelbewerkingsbedrijven):

- ster-driehoekschakelingen gebruiken;
- softstarters gebruiken.

5. BBT voor het beheersen van bodem- en grondwaterverontreiniging

Om bodem- en grondwaterverontreiniging te beperken, beter nog te voorkomen, is het voor de volledige sector BBT om:

- een vloeiستofdichte vloer, afwaterend naar een bedrijfsriolering (o.a. voorzien van voldoende afvoergoten/-putten) aan te leggen op die delen van het bedrijfsterrein waar voor het milieu gevaarlijke (vloeistof)stoffen in de bodem kunnen dringen.

Voor schroothandelaars en -verwerkers (incl. shredder- en kabelbewerkingsbedrijven) is het bijkomend BBT om:

- het metaal/schroot verontreinigd met voor het milieu gevaarlijke vloeistoffen (o.a. boorsel en draaisels) zodanig op te slaan dat deze vloeistoffen niet in de bodem kunnen dringen.

Voor sloperijen voor voertuigwrakken is het bijkomend BBT om:

- de systeemvloeistoffen zorgvuldig af te tappen; Naast een milieubrug kan de exploitant ook andere technieken gebruiken om de systeemvloeistoffen af te tappen. De effectiviteit van de technieken wordt veelal bepaald door de manier waarop deze technieken worden toegepast (o.a. beïnvloed door de vakbekwaamheid van de werknemers);
- de onderdelen zorgvuldig te demonteren;
- de niet-gedepollueerde voertuigwrakken niet rechtstreeks op elkaar te stapelen, noch op hun zijde of hun dak;
- de gelekte/gemorste systeemvloeistoffen onmiddellijk op te ruimen.

Voor sloperijen voor afgedankte elektrische en elektronische apparatuur is het bijkomend BBT om:

- de koel- en vriestoestellen droog, rechtopstaand en zodanig te plaatsen dat het koelcircuit niet beschadigd kan worden.

6. BBT voor het beheersen van (oppervlakte)waterverontreiniging

Om (oppervlakte)waterverontreiniging te beperken, beter nog te voorkomen, is het voor de volledige sector BBT om:

- de plaatsen met potentieel vervuilende werkzaamheden te overkappen;
- het bedrijfsafvalwater (incl. het verontreinigde hemelwater) en het niet verontreinigde hemelwater zo veel mogelijk gescheiden te houden bij het ontwerpen, het realiseren of het aanpassen van de bedrijfsriolering;

- een vóórbehandeling (een slibvanger/een bezinkingsbekken en een oliewaterafscheider) toe te passen voor de verwijdering van bezinkbare stoffen, oliën en vetten uit het bedrijfsafvalwater.

Bijkomend voor schroothandelaars en -verwerkers (incl. shredder- en kabelbewerkingsbedrijven) kunnen de volgende technieken BBT zijn:

- een fysisch-chemische hoofdzuivering (zandfilter en actief kool filter) toepassen voor de verwijdering van zwevende stoffen, BZV, CZV, AOX, EOX, PAK en zware metalen uit het bedrijfsafvalwater of;
- een biologische hoofdzuivering (actief slib tank) toepassen voor de verwijdering van BZV en CZV uit het bedrijfsafvalwater en;
- een fysisch-chemische nazuivering toepassen (na een biologische hoofdzuivering) voor een vergaande verwijdering van zwevende stoffen, AOX, EOX, PAK en zware metalen uit het bedrijfsafvalwater.

De evaluatie van de technische haalbaarheid en de economische haalbaarheid (kostenhaalbaarheid en kosteneffectiviteit) van bovenstaande milieuvriendelijke technieken kan enkel worden uitgevoerd op bedrijfsniveau. De redenen hiervoor zijn:

- De toepassing van een buffertank (vóór de fysisch-chemische of vóór de biologische hoofdzuivering) is enkel technisch haalbaar als er voldoende (fysieke) ruimte is.
- De keuze van de hoofdzuivering en de nazuivering wordt bepaald door de samenstelling van het bedrijfsafvalwater en (de concentratie van) de nog aanwezige polluenten in het (vóór)behandelde bedrijfsafvalwater;
 - Met een biologische hoofdzuivering kunnen er zowel hoge als lage concentraties worden behandeld, echter de verhouding BZV/CZV is idealiter $> 0,2$. Om een optimale groei van micro-organismen toe te laten is het belangrijk dat het afvalwater bovendien een geschikte verhouding organische koolstof (C)/stikstof (N)/fosfor (P) bevat. Deze verhouding wordt meestal uitgedrukt als de CZV/N/P verhouding die idealiter 100/5/1 is. Om de benodigde verhouding C/N/P te krijgen, kan dosering van nutriënten zoals fosforzuur en ureum nodig zijn;
 - Toepassingen van een biologisch zuiveringssysteem zijn, in de sector schrootverwerking en sloperij, enkel gekend voor de flotatiebedrijven. In de flotatiebedrijven wordt er naast afstromend (verontreinigd) hemelwater ook ander bedrijfsafvalwater (nl. spuiwater uit de sink-float installatie) gezuiverd. Bij de zuivering van bedrijfsafvalwater in een biologisch zuiveringssysteem, en zeker in een aëroob zuiveringssysteem, is een frequente voeding van de micro-organismen nodig. Het is echter zeer moeilijk om, zelfs met een buffertank, bedrijfsafvalwater bestaande uit uitsluitend afstromend (verontreinigt) hemelwater frequent te voeden aan en bijgevolg te zuiveren in een dergelijk systeem. Om een aëroob zuiveringssysteem van een frequente voeding te voorzien, kan de exploitant er dan wel voor opteren om ook het andere bedrijfsafvalwater (indien voldoende aanwezig in het bedrijf) en/of het sanitair afvalwater in het aërobe systeem te zuiveren.
- De investeringsuitgave en de operationele en onderhoudskosten van de milieuvriendelijke technieken zijn sterk afhankelijk van de hoeveelheid bedrijfsafvalwater (meestal verontreinigd hemelwater) die gezuiverd moet worden (en zijn dus gekoppeld aan de grootte van het bedrijfsterrein). Het is niet mogelijk om in het kader van deze

BBT-studie de investeringsuitgave en de operationele en onderhoudskosten te berekenen voor een gemiddeld bedrijf uit de sector.

De mate van zuivering wordt bovendien beïnvloed door het type lozing, zijnde een lozing in de riolering of een lozing in het oppervlaktewater. Indien het een lozing in het oppervlaktewater betreft, wordt de mate van zuivering beïnvloed door de milieukwaliteitsdoelstellingen én de kwetsbaarheid van de ontvangende waterloop. Bij een lozing in de riolering moet rekening gehouden worden met de impact op de waterzuiveringsinfrastructuur.

De toepassing van een biologische hoofdzuivering of een andere gelijkwaardige zuivering wordt voor de flotatiebedrijven wel beschouwd als BBT. Afhankelijk van (de concentratie van) de nog aanwezige pollutanten in het behandelde bedrijfsafvalwater, kan nazuivering noodzakelijk zijn.

Voor sloperijen voor voertuigwrakken is het bijkomend BBT om:

- bij het reinigen van de demontageplek de gelekte/gemorste brandstof en olie op te ruimen met absorberende korrels (poeder) en absorberende doeken (d.i. droge reiniging);
- bij het reinigen van motoren en motoronderdelen een rotocleaner (onderdelenwasmachine) te gebruiken, tenzij reinigen met solventen noodzakelijk is (dit is bij zwaar vervuilde motoren en motoronderdelen);
- een hogedrukreiniger/stoomreiniger te gebruiken, tenzij reinigen met solventen noodzakelijk is (dit is bij zwaar vervuilde motoren en motoronderdelen);
- het reinigingsmiddel/detergent in geconcentreerde vorm of als schuim aan te brengen en het reinigingsmiddel/detergent te laten inwerken voor de hogedrukreiniger/stoomreiniger wordt ingezet.

Voor scheepssloperijen is het bijkomend BBT om:

- de voor het milieu gevaarlijke vloeistoffen (brandstoffen, oliën, bilgeolie/ bilgewater, sludge, etc.) en materialen zorgvuldig te verwijderen;
- het contact van de voor het milieu gevaarlijke vloeistoffen (brandstoffen, oliën,...) en materialen (losse stukken, roest, residu's van verven en coatings, etc.) met het oppervlaktewater te minimaliseren. Het betreft hier het toepassen van afdoende maatregelen (b.v. schip zodanig aanmeren dat er zich nagenoeg geen open water tussen schip en kade bevindt, materialen zo vaak als mogelijk van schip en kade verwijderen) en voorzieningen (b.v. zeil) en het gebruiken van een droogdok of een sloophelling, indien mogelijk, doch op zijn minst bij de finale sloop van de scheepsrump. Bij het gebruik van een droogdok kunnen, afhankelijk van de lengte en breedte van het te slopen schip, de kosten aanzienlijk zijn;
- de bilge-olie/het bilgewater en de sludge te laten ophalen door een erkend overbrenger en af te geven aan een daartoe vergund verwerker en het ballastwater te zuiveren en vervolgens gecontroleerd te lozen;
- de gelekte/gemorste brandstoffen, oliën en andere voor het milieu gevaarlijke vloeistoffen onmiddellijk op te ruimen.

7. BBT voor het beheersen van luchtverontreiniging

Om luchtverontreiniging te beperken, beter nog te voorkomen, is het voor de volledige sector

BBT om:

- verharde of semi-verharde wegen of bedrijfsterreinen aan te leggen;
- de verharde wegen schoon te houden (vegen) met een borstelveegmachine en de onverharde wegen te bevochtigen met een mobiele sproeiwagen (bij droog en winderig weer);
- (bijkomende) maatregelen te treffen ter beperking van de verspreiding van stof ten gevolge van het verkeer op en vanaf het bedrijfsterrein.

Voor schroothandelaars en -verwerkers (incl. shredder- en kabelbewerkingsbedrijven) is het bijkomend BBT om:

- de lichte fractie van het shredderafval ("shredderstof", "fluff" en "fines") op te slaan in een gesloten ruimte, tenzij dit niet technisch of economisch haalbaar is (de evaluatie van de technische en de economische haalbaarheid – kostenhaalbaarheid en kosteneffectiviteit - moet worden uitgevoerd op bedrijfsniveau) - de lichte fractie van het shredderafval wordt dan in open lucht opgeslagen, mits bevochtiging met een sproeisysteem (bij droog en winderig weer) of afdekking met een zeil (bij kleine en kortstondige opslag);
- bij de opslag van metaal/schroot in open lucht, afdoende maatregelen te treffen ter beperking van de verspreiding van stof;
- afdoende maatregelen te treffen ter beperking van de verspreiding van stof bij het transporteren, het laden en het lossen van stuifgevoelige materialen (de lichte fractie van het shredderafval ("fluff" en "fines"), metaal/schroot, de zware fractie van het shredderafval).

Voor shredder- en kabelbewerkingsbedrijven is het bijkomend BBT om:

- de stofveroorzakende installaties in pandig (in een werkhal) te plaatsen;
- een adequate afzuiginstallatie en ontstoffingsinstallatie te gebruiken bij de installaties (of de onderdelen van installaties) waar sprake is van een noemenswaardige emissie van stof. Het met BBT geassocieerde emissieniveau voor de geleide emissies van stof voor shredderinstallaties bedraagt 20 mg/Nm³. De beperking van emissies van dioxines en (dioxine-achtige) PCB's bij shredderinstallaties is momenteel hoofdzakelijk gebaseerd op brongerichte maatregelen.

Voor shredderbedrijven is het bijkomend BBT om:

- de inlaat van de shredderinstallatie te voorzien van sproeiers of rubberen flappen;
- gesloten transportbanden te gebruiken of de transportbanden af te schermen tegen invloeden van de wind door middel van overkappingen en dit voor het volledige transportsysteem met uitzondering van de transportband vlak na het shredderhuis (rotorhuis). De transportband vlak na het shredderhuis (rotorhuis) (deze bevat een mengsel van ferro- en non-ferrometalen en shredderafval/-residu) mag omwille van het brandgevaar niet gesloten zijn of afgeschermd worden door middel van overkappingen (dit om branden tijdig te kunnen detecteren en te kunnen bestrijden). Hier kunnen evenwel windreductieschermen (langsschermen, dwarsschermen) of sproeiers voorzien worden;
- de overslagpunten van de transportbanden voor het "shredderstof" ("fluff") in te kapselen.

Indien ondanks de getroffen maatregelen toch gedurende enige tijd, b.v. ten gevolge van bepaalde weersinvloeden, in de onmiddellijke nabijheid van de bron visueel duidelijk waarneembare stofverspreiding optreedt, worden de handelingen best tijdelijk gestaakt.

Voor sloperijen voor voertuigwrakken is het bijkomend BBT om:

- het koelmiddel uit de airconditioning zorgvuldig af te zuigen door middel van een recuperatie-apparaat;
- bij het reinigen van motoren en motoronderdelen solventen, waar mogelijk, te vervangen door detergents en bij voorkeur door kort-emulgerende detergents;
- bij het reinigen met solventen, een solventtafel (reinigingstafel) te gebruiken.

Voor sloperijen voor afgedankte elektrische en elektronische apparatuur is het bijkomend BBT om:

- de koelvloeistof (mengsel van olie en koelmiddel) zorgvuldig af te tappen uit het koelcircuit en te scheiden;
- het isolatieschuim (polyurethaan) zorgvuldig af te scheiden van het andere materiaal en het blaasmiddel zorgvuldig af te scheiden uit het isolatieschuim door middel van een gesloten ontgassingsstelsel;
- een adequate afzuiginstallatie en ontstoffingsinstallatie te gebruiken bij een glasscheidingsmachine, dit om het fluorescerende poeder af te vangen.

8. BBT voor het beheersen van geluids- en trillingshinder

Indien er op basis van de locatie een risico is op geluids- en trillingshinder kunnen voor de volledige sector één of meerdere van de volgende BBT worden toegepast om deze hinder te beperken:

- een zo groot mogelijke afstand tussen de hinder veroorzakende activiteiten en de te beschermen objecten aanhouden (zonering), enkel bij nieuwbouw;
- een geluidsreducerende berm en/of afschermwand rond het bedrijfsterrein of een specifieke geluidsbron aanbrengen, enkel als er voldoende fysieke ruimte is;
- de interne transportmiddelen en ander materieel goed en regelmatig onderhouden;
- de rijpaden egaliseren;
- bij de aanschaf van nieuw materieel het geluidsniveau meenemen als één van de beslissingscriteria.

Bijkomend voor schroothandelaars en -verwerkers (incl. de shredder- en kabelbewerkingsbedrijven):

- de geluidproducerende machines in een werkhal (in pandig) plaatsen;
- de trillingsproducerende machines op een adequate fundering plaatsen;
- de trillingsproducerende machines op trillingsdempers (trillingsisolatoren) plaatsen;
- geluiddempers op de luchtinlaten en -uitlaten plaatsen;
- de storttrechters voor het metaal/schroot van een geluidsisolerende bekleding voorzien (ontdreunen);
- de belangrijke geluidbronnen (geheel/gedeeltelijk) omkassen.

Bijkomend voor sloperijen voor voertuigwrakken en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur:

- de demontagewerkzaamheden zoveel mogelijk in pandig (in een werkhal) verrichten.

9. BBT voor het beheersen van lichthinder

Om lichthinder te beperken, is het voor de volledige sector BBT om:

- de juiste armaturen (verlichtingstoestellen) te gebruiken en de armaturen correct op te stellen.

10. BBT voor het beheersen van visuele hinder

Indien er op basis van de locatie een risico is op visuele hinder, kunnen voor de volledige sector één of meerdere van de volgende BBT worden toegepast om deze hinder te beperken:

- de stapelhoogte van de materialen op het opslagterrein beperken;
- een beplantingsstrook met hoogopgaande begroeiing (afgestemd op het landschap ter plaatse)/schutting rond het opslagterrein aanbrengen, enkel als er voldoende fysieke ruimte is.

11. BBT voor het beheersen van brand- en explosiegevaar

Om het brand- en explosiegevaar te beperken, is het voor de volledige sector BBT om:

- roken en gebruik van open vuur op plaatsen in de nabijheid van ontvlambare, brandbare producten te verbieden;
- (gesloten) metalen voorwerpen die verontreinigd zijn met ontvlambare, brandbare producten (tanks, vaten, e.d.) niet met een snijbrander te behandelen.

Voor shredderbedrijven is het bijkomend BBT om:

- afdoende maatregelen te treffen ter voorkoming van branden en explosies en de gevolgen hiervan.

Bovenstaande beoordeling ontslaat een exploitant geenszins van de verantwoordelijkheid om b.v. te onderzoeken of de techniek in zijn/haar specifieke situatie technisch haalbaar is en de veiligheid niet in gevaar brengt.

Bijlage III Lijst met gebruikte afkortingen

Lijst met gebruikte afkortingen

AMICE	Afval Meldingen Informatie en Communicatie Elektronisch
A&V AO/IC	Acceptatie, verwerking, administratieve organisatie en interne controle
BBT	Beste Beschikbare Technieken
Eural	Europese Afvalstoffenlijst
KGA	Klein gevaarlijk afval (van bedrijven)
LAP2	Landelijk Afvalbeheerplan 2009-2021
LMA	Landelijk Meldpunt Afvalstoffen
NRB	Nederlandse Richtlijn Bodembescherming
PGS	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen

Uw eigen adviseur voor

vergunningen
milieu-onderzoek
ruimtelijke ordening
bouwadvies
brandveiligheid
milieuzorg
duurzaamheid
beleidsadvies
opleidingen

Kantoor Ede

Klinkenbergerweg 30a
6711 MK Ede
0318 614 383

Kantoor Terneuzen

Oostelijk Bolwerk 9
4531 GP Terneuzen
0115 649 680

www.SPAingenieurs.nl

info@SPAingenieurs.nl

20130138.R01a

Bijlsma Shipyards BV in Lemmer
Akoestisch onderzoek slopen schepen

datum: 30 augustus 2013



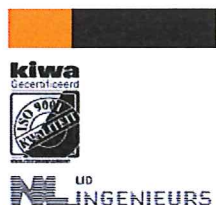
20130138.R01a

Bijlsma Shipyards BV in Lemmer
Akoestisch onderzoek slopen schepen

datum: 30 augustus 2013

Opdrachtgever: Noordermeer c.s. Bedrijfsadvies BV
Speenkruid 52
3297 WD Puttershoek
telefoon : 078-654 93 31
fax : 078 654 93 32
contactpersoon: De heer ing. S. Noordermeer

Contactpersoon SPAingenieurs: De heer ing. H. Groothedde



Klinkenbergerweg 30a
6711 MK Ede
0318 614 383

| Oostelijk Bolwerk 9
| 4531 GP Terneuzen
| 0115 649 680

| www.SPAAingenieurs.nl
| info@SPAAingenieurs.nl

Inhoud	Blz.
1. Inleiding	3
2. Situatie en uitgangspunten	3
2.1. Beschikbare gegevens	3
2.2. Gehanteerde werkwijze	4
2.3. Uitgangssituatie (vergunde geluidruimte)	5
2.4. Gewenste situatie	5
2.5. Geluidreducerende maatregelen	6
3. Onderzoekmethode	6
4. Metingen	6
5. Het rekenmodel	7
6. Resultaten	7
6.1. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus	7
6.2. Maximale geluidniveaus [L_{Amax}]	7
7. Indirecte hinder	8
8. Conclusies	8
8.1. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus [$L_{Ar,LT}$]	8
8.2. Maximale geluidniveaus [L_{Amax}]	8

Bijlagen: 1 t/m 2.4.3

1. INLEIDING

De inrichting van Bijlsma Shipyards ligt aan de Sluisweg 13-16 in Lemmer op het het gezoneerde industrieterrein Buitengaats. Dit industrieterrein is op grond van de Wet geluidhinder voorzien van een geluidzone. Bijlsma Shipyards is voornemens de bestaande activiteiten binnen de inrichting uit te breiden (veranderen) met de activiteit "demonteren/ontmantelen" c.q. "ontleden/slopen" van schepen. Deze aanvraag heeft uitsluitend betrekking op de beoogde uitbreiding/verandering van de inrichting.

Door Noordermeer c.s. Bedrijfsadvies BV is een veranderingsvergunning in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) aangevraagd voor Bijlsma Shipyards. Voor de aanvraag is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Doel van dit akoestisch onderzoek is het bepalen van de geluidemissie van de inrichting tijdens het demonteren/slopen van schepen. Het akoestisch onderzoek heeft uitsluitend betrekking op de beoogde uitbreiding/verandering van de inrichting. Naar aanleiding van een aantal opmerkingen van de provincie Friesland is het akoestisch onderzoek aangepast en zijn aangepaste berekeningen uitgevoerd. Dit wordt gerapporteerd in het voorliggende onderzoek.

In de voorliggende rapportage zijn de uitgangspunten en de resultaten van het akoestisch onderzoek weergegeven.

2. SITUATIE EN UITGANGSPUNTEN

Bijlsma Shipyards omvat in de huidige situatie een scheepswerf waar binnenvaart- en zeeschepen worden gebouwd, verbouwd, afgebouwd, gerepareerd en gereviseerd. Deze activiteiten worden uitgevoerd in de werkhaven, aan de kade/pier en in de dokhal. Voor deze activiteiten is een omgevingsvergunning verleend. De aard van de vergunde werkzaamheden/activiteiten is divers en in overeenstemming met een scheepswerf waar (binnenvaart/zee)schepen/vaartuigen van diverse LST worden gebouwd/afgebouwd.

Bijlsma Shipyards is voornemens de bestaande activiteiten uit te breiden (veranderen) met de activiteit "demonteren/ontmantelen" c.q. "ontleden/slopen" van schepen.

2.1. Beschikbare gegevens

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Akoestisch onderzoek uitgevoerd door Inpijn-Blokpoel, nummer MB-6016-D, d.d. 20 januari 2009.
- De geluideisen en de considerans uit de vigerende vergunning.
- Een beschrijving van de activiteiten die horen bij het slopen van de schepen.
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).
- Overzichtskaart.
- Kadastrale kaart en lay out.

- Bouwkundig bouwbestek van de dokhal.
- geluidmodel van het industrieterrein 'Buitengaats' verstrekt door de gemeente de Friese Meren.

2.2. Gehanteerde werkwijze

Omdat de opbouw van de dokhal en de demontage hal (hal 2) niet wijzigt, is ervoor gekozen om geen nieuw geluidmodel op te stellen. In het voorliggende onderzoek wordt onderbouwd dat de geluidemissie van het slopen past binnen de geluideisen uit de vigerende vergunning (lees: de gehanteerde uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek waarop de vigerende vergunning is gebaseerd).

Om een vergelijking mogelijk te maken, zijn voor 3 onderdelen van het bestaande akoestisch onderzoek de geluidniveaus en bronsterkten in de huidige situatie vergeleken met die in de situatie waarin schepen worden gesloopt, namelijk:

1. Het halniveau in de dokhal.
2. De totale geluidemissie van hal 2, demontage loods.
3. De bronsterkte van de 'demontage activiteiten ter plaatse van de steiger' aan boord van de schepen.

Het betreft de locaties die worden ingezet bij de demontage activiteiten. De overige activiteiten op het terrein van de inrichting veranderen niet als er schepen worden gedemonteerd.

Voor de dokhal is het halniveau bekend dat is gehanteerd in de berekeningen ten behoeve van het vergunde situatie.

Voor de nieuwe (sloop-) activiteiten die in de dokhal plaatsvinden, is een prognose gemaakt van het in de hal te verwachten geluidniveau. Dit halniveau is vergeleken met het 'vergunde' halniveau.

Voor de demontage hal 2 is het halniveau dat is gehanteerd in de berekeningen ten behoeve van het vergunde situatie niet bekend. Wel is de voor hal 2 gehanteerde totale bronsterkte bekend in de vergunde situatie.

Daarom is op basis van de gewenste sloopactiviteiten in hal 2 een prognose gemaakt van de totale geluidemissie van deze hal (totale bronsterkte) indien daarin de nieuwe activiteiten plaatsvinden. De beide bronsterkten zijn met elkaar vergeleken.

Voor de buitenactiviteiten is eveneens de totale bronsterkte van de werkzaamheden aan schepen gecumuleerd en vergeleken met de totale bronsterkte voor de activiteiten ten behoeve van het demonteren van schepen.

Met andere woorden als het halniveau in de dokhal, de totale geluidemissie van de demontage hal 2 en de totale bronsterkte van de buitenactiviteiten in de situatie waarin schepen worden gedemonteerd lager is dan in de bestaande situatie, wordt voldaan aan de eisen zoals opgenomen in de vigerende vergunning.

Eenmaal per week wordt er gedurende 6 uur staalschroot sloopsecties geladen en afgevoerd. Tijdens het laden van de duwbakken met staalschroot sectiedelen is de grote dokdeur aan de voorzijde (zuidwest) van de hal geopend.

Tijdens het laden vinden er geen sloopwerkzaamheden (knipschaar) en andere lawaaimakende werkzaamheden (slijpen en hameren) plaats in de dokhal I. Er zijn geen andere geluidbronnen in werking tijdens het laden m.u.v. de beide bovenloopkranen, de vorkheftruck en de telescoopkraan. Gezien de grootte van de dokhal zal dit een beperkt halniveau veroorzaken

Samengevat blijkt dat tijdens het laden van de sloopsecties een totaal bronvermogen wordt berekend van 83 dB(A) voor de hal, 91 dB(A) voor de open deur en 91 dB(A) voor de buitenactiviteiten. Gecumuleerd bedraagt het bronvermogen dan ruim 94 dB(A). Dit is ruim lager dan het bronvermogen van de dokhal tijdens de representatieve bedrijfssituatie.

2.3. Uitgangssituatie (vergunde geluidruimte)

De bedrijfssituatie waarin schepen worden gesloopt, wordt aangevraagd naast de bestaande en vergunde situatie die is beschreven in het akoestisch onderzoek uitgevoerd door Inpijn – Blokpoel van 20 januari 2009.

In dit akoestisch onderzoek zijn een aantal uitgangspunten weergegeven, nl:

- Het gehanteerde geluidniveau in de dokhal bedraagt 85 dB(A).
- Het totale bronvermogen van de dokhal bedraagt 102 dB(A).
- De totale bronsterkte van de geluidbronnen van de demontage hal 2, bedraagt 96,6 dB(A) rekening houdend met de bedrijfsduurcorrectie voor de dagperiode. De hal is in het akoestisch onderzoek 'sectieloods' genoemd.
- De totale bronsterkte van alle werkzaamheden aan boord van/bij schepen (t.p.v. steiger) bedraagt 106,4 dB(A) rekening houdend met de bedrijfsduurcorrectie voor de dagperiode.

In bijlage 1 is een overzicht van de bronnen uit het akoestisch onderzoek van de vigerende vergunning die zijn gebruikt voor de berekeningen van buitenactiviteiten.

2.4. Gewenste situatie

De bedrijfssituatie die hoort bij het slopen van schepen is vermeld in bijlage 5 van de aanvraag (beschrijving en capaciteit). De vermelde bedrijfstijden van de relevante geluidbronnen op het terrein van de inrichting zijn aangegeven door Bijlsma Shipyards.

In bijlage 2.1 is een overzicht gegeven van de nieuwe bronnen die zijn gehanteerd voor het berekenen van de geluidniveaus in de dokhal.

In bijlage 2.2 is een overzicht gegeven van de nieuwe bronnen die zijn gehanteerd voor het berekenen van de geluidniveaus in de (demontage) hal 2.

In bijlage 2.3 is een overzicht gegeven van de nieuwe bronnen die zijn gehanteerd voor het berekenen van de geluidniveaus veroorzaakt door de buitenactiviteiten.

In bijlage 2.4 is een overzicht gegeven van de nieuwe bronnen die zijn gehanteerd voor het berekenen van de geluidniveaus, veroorzaakt door het afvoeren van de sloopsecties. Uit deze berekening blijkt dat het halniveau tijdens het afvoeren van de sloopsecties 66 dB(A) bedraagt. Hiermee is de geluiduitstraling van de hal tijdens het laden van de sloopsecties circa 20 dB(A) lager dan in de representatieve bedrijfssituatie (dan is het halniveau gelijk aan 85 dB(A)).

Het totale bronvermogen van de dokhal in de representatieve bedrijfssituatie bedraagt 102 dB(A) (bijlage 1.2). Tijdens het laden bedraagt het bronvermogen van de dokhal daarmee $(102 - (85 - 66)) = 83$ dB(A).

Tijdens het laden van de sloopsecties zijn er een aantal extra deelbronnen te onderscheiden: De deur aan de zuidwestzijde is geopend. Het bronvermogen van de geopende deur in de zuidwest gevel van de dokhal is bepaald en bedraagt 91 dB(A). (bijlage 2.4.2)

Daarnaast vinden een aantal activiteiten buiten plaats met een totaal bronvermogen van 91 dB(A) (bijlage 2.4.3).

2.5. Geluidreducerende maatregelen

Door Bijlsma Shipyards zijn de hierna beschreven Beste Beschikbare Technieken (BBT) toegepast om de geluidemissie van de inrichting zoveel mogelijk te beperken:

- De belangrijkste geluidproducerende activiteiten worden in de dokhal uitgevoerd.
- De dokhal is akoestisch beschouwd goed geïsoleerd.
- De deuren van de gebouwen zijn zoveel mogelijk gesloten en worden alleen geopend voor het onmiddellijk doorlaten van personen en goederen.
- De motoren van bedrijfswagens zijn tijdens het laden en lossen alleen in werking, indien dit voor het laden en lossen noodzakelijk is.
- Audioapparatuur is zodanig afgesteld dat deze buiten de inrichting niet hoorbaar is.
- Het storten van afval in de containers vindt plaats met een beperkte valhoogte.
- Het plaatsen van de schrootsecties in de duwbak vindt rustig en met beleid plaats.

De in deze paragraaf weergegeven Beste Beschikbare Technieken (BBT) zijn meegenomen in het voorliggende onderzoek.

3. ONDERZOEKMETHODE

De onderzoeksmethode is gebaseerd op de "Handleiding meten en rekenen Industrielawaai 1999", van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, versie 2004 zoals die op het internet is geplaatst.

Deze handleiding is voor bedrijven gevestigd op een gezonde industrieterrein voorgeschreven in hoofdstuk 2 van het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012" dat behoort bij de Wet geluidhinder.

4. METINGEN

Er zijn geen nieuwe geluidmetingen uitgevoerd.

5. HET REKENMODEL

Er is geen nieuw of aangepast rekenmodel opgesteld. Wel is het rekenmodel dat hoor bij het akoestisch onderzoek voor de vigerende vergunning gebruikt. Aan dit rekenmodel zijn geen wijzigingen doorgevoerd.

6. RESULTATEN

6.1. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

In de onderstaande tabel is een vergelijking gemaakt tussen de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek waarop de vergunning is gebaseerd en de prognoses voor de nieuwe activiteiten voor de dokhal, hal 2 en de buitenactiviteiten.

Tabel 1 Vergelijk geluidniveaus in dB(A) vergund – gewenst

	Vergund	Gewenst (slopen)
Halniveau dokhal	85,0	84,8
Bronnen hal 2	96,6	92,1
Buitenactiviteiten	106,4	106,4
Afvoeren sloopsecties	102,4	94,1

Op basis van het vergelijk zoals weergegeven in tabel 1 blijkt dat de geluidniveaus c.q. de bronsterkten in de gewenste situatie waarin schepen worden gedemonteerd gelijk of lager zijn dan die in de vergunde situatie.

Met andere woorden de geluidemissie van de nieuwe activiteiten, het demonteren van de schepen, past binnen de reeds vergunde geluidruimte.

6.2. Maximale geluidniveaus [L_{Amax}]

Uit de overzichten met de activiteiten blijkt dat de maximale geluidniveaus beperkt blijven. De werkzaamheden met hoge maximale geluidniveaus worden in pandig in de dokhal en hal 2 uitgevoerd. Dit zijn met name:

- het hameren
- het gebruik van de knipscharen

Doordat deze geluidpieken worden veroorzaakt in gesloten akoestisch goed geïsoleerde hallen zijn deze niet relevant ten opzichte van de geluidpieken die worden veroorzaakt door de activiteiten buiten.

De geluidpieken van de nieuwe activiteiten ten behoeve van het demonteren van de schepen die in de buitenlucht worden uitgevoerd zijn vergelijkbaar met de geluidpieken veroorzaakt door de activiteiten die al in de vergunde situatie zijn meegenomen. Zowel tijdens het bouwen van schepen als het slopen van schepen worden vergelijkbare geluidpieken veroorzaakt omdat vergelijkbare gereedschappen en werktuigen worden gebruikt.

7. INDIRECTE HINDER

In de milieuwetgeving wordt naast een beoordeling van de geluidemissie ten gevolge van de activiteiten op het terrein van de inrichting, ook gevraagd om een beoordeling van de activiteiten buiten het terrein van de inrichting. Voor zover deze direct verband hebben met de inrichting. Daarbij gaat het in de voorliggende situatie om de aan- en afvoerbewegingen. De aan- en afvoerbewegingen vinden volledig plaats over de Sluisweg en over het water. Dit verkeer moet, volgens de circulaire van de minister van VROM van 29 februari 1996, beoordeeld worden door de equivalente geluidniveaus te bepalen en de waarden daarvan te toetsen aan de streefwaarde van 50 dB(A).

Een uitzondering op deze regel is gemaakt voor de bedrijven die zijn of worden gevestigd op een terrein dat in het kader van de Wet geluidhinder is gezoneerd. Deze uitzondering is gebaseerd op het besluit (E03.96.0906, d.d. 13 oktober 1997) van de Raad van State.

Omdat Bijlsma Shipyards is gevestigd op het gezoneerde industrieterrein "Buitengaats" in Lemmer is de indirecte hinder niet verder beoordeeld.

8. CONCLUSIES

8.1. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus [$L_{Ar,LT}$]

Het halniveau en de bronsterkten veroorzaakt in de situatie waarin de schepen worden gedemonteerd is lager of maximaal gelijk aan die in de vergunde situatie. Dit betekent dat ook voor de nieuwe activiteiten, het demonteren van schepen, wordt voldaan aan de eisen uit de vigerende vergunning.

8.2. Maximale geluidniveaus [L_{Amax}]

De geluidpieken van de nieuwe activiteiten in gesloten akoestisch goed geïsoleerde hallen ten behoeve van het demonteren van de schepen zijn niet relevant ten opzichte van de geluidpieken die worden veroorzaakt door de activiteiten buiten.

De geluidpieken van de nieuwe activiteiten ten behoeve van het demonteren van de schepen, die in de buitenlucht worden uitgevoerd, zijn vergelijkbaar met de geluidpieken veroorzaakt door de activiteiten die al in de vergunde situatie zijn meegenomen. Zowel tijdens het bouwen van schepen als het slopen van schepen worden vergelijkbare geluidpieken veroorzaakt omdat vergelijkbare gereedschappen en werktuigen worden gebruikt.

Dit betekent dat ook de maximale geluidniveaus blijven voldoen aan de geluideisen uit de vigerende vergunning.

SPAingenieurs



De heer ir. A.C.W.M. Appels

De heer ing. H. Groothedde

Model:
Groep:

Bijlma - slopen schepen
Afmontage schepen
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Onmschr.	Hoogte	Maaielveld	HDef.	Type	Richt.	Hoek	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Pb(u)(D)	Pb(u)(A)	Pb(u)(N)
120	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	0,500	--	--
121	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	0,500	--	--
122	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	2,001	--	--
123	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	2,001	--	--
139	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
140	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
141	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
142	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
143	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
144	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
131	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
146	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
147	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	2,001	--	--
148	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	2,001	--	--
149	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	2,001	--	--
150	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	2,001	--	--
124	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	2,001	--	--
125	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	0,500	--	--
126	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	2,001	--	--
127	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	2,001	--	--
128	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	2,001	--	--
129	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
145	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
130	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
132	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
133	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
134	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
135	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
137	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
138	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--
136	afmontage schip t.p.v. steiger	10,00	0,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	0,00	0,00	76,00	82,00	87,00	91,00	89,00	86,00	74,90	95,03	8,002	1,000	--

Model: Bilisma - slopen schepen
Groep: Dokhal I
Lijst van Puntenbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Onschr.	X	Y	Hoogte	Maatveld	Type	Richtl.	Hoek	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	LwrTotaal	Cbt(D)	Cbt(A)	Cbt(N)	GeenRefi.	GeenDemping	GreenProces
5	asmeblage/dok gevel wz	177001,17	539340,35	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,20	77,40	78,70	78,10	74,00	78,70	0,00	85,38	0,80	--	--	--	Ja	Nee
6	asmeblage/dok gevel wz	176991,96	539323,34	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,20	77,40	78,70	78,10	74,00	78,70	0,00	85,38	0,80	--	--	--	Ja	Nee
7	asmeblage/dok gevel wz	176982,93	539324,49	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,20	77,40	78,70	78,10	74,00	78,70	0,00	85,38	0,80	--	--	--	Ja	Nee
8	asmeblage/dok gevel wz	176971,99	539314,98	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,20	77,40	78,70	78,10	74,00	78,70	0,00	85,38	0,80	--	--	--	Ja	Nee
9	asmeblage/dok gevel wz	176961,29	539305,67	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,20	77,40	78,70	78,10	74,00	78,70	0,00	85,38	0,80	--	--	--	Ja	Nee
10	asmeblage/dok gevel wz	176946,51	539292,82	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,20	77,40	78,70	78,10	74,00	78,70	0,00	85,38	0,80	--	--	--	Ja	Nee
11	asmeblage/dok gevel wz	176931,16	539283,16	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,20	77,40	78,70	78,10	74,00	78,70	0,00	85,38	0,80	--	--	--	Ja	Nee
12	asmeblage/dok gevel wz	176924,84	539273,97	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,20	77,40	78,70	78,10	74,00	78,70	0,00	85,38	0,80	--	--	--	Ja	Nee
13	asmeblage/dok gevel wz	176913,74	539264,32	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,20	77,40	78,70	78,10	74,00	78,70	0,00	85,38	0,80	--	--	--	Ja	Nee
14	asmeblage/dok gevel wz	176902,29	539254,37	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,20	77,40	78,70	78,10	74,00	78,70	0,00	85,38	0,80	--	--	--	Ja	Nee
15	asmeblage/dok gevel bz	177024,52	539314,33	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,50	78,60	79,70	79,10	78,00	69,60	0,00	85,75	0,80	--	--	--	Ja	Nee
16	asmeblage/dok gevel bz	177018,60	539309,18	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,50	78,60	79,70	79,10	78,00	69,60	0,00	85,75	0,80	--	--	--	Ja	Nee
17	asmeblage/dok gevel bz	177007,68	539299,69	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,50	78,60	79,70	79,10	78,00	69,60	0,00	85,75	0,80	--	--	--	Ja	Nee
18	asmeblage/dok gevel bz	176996,75	539290,18	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,50	78,60	79,70	79,10	78,00	69,60	0,00	85,75	0,80	--	--	--	Ja	Nee
19	asmeblage/dok gevel bz	176984,08	539279,16	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,50	78,60	79,70	79,10	78,00	69,60	0,00	85,75	0,80	--	--	--	Ja	Nee
20	asmeblage/dok gevel bz	176970,02	539266,93	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,50	78,60	79,70	79,10	78,00	69,60	0,00	85,75	0,80	--	--	--	Ja	Nee
21	asmeblage/dok gevel bz	176958,06	539258,33	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,50	78,60	79,70	79,10	78,00	69,60	0,00	85,75	0,80	--	--	--	Ja	Nee
22	asmeblage/dok gevel bz	176948,35	539248,09	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,50	78,60	79,70	79,10	78,00	69,60	0,00	85,75	0,80	--	--	--	Ja	Nee
23	asmeblage/dok gevel bz	176936,90	539238,13	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,50	78,60	79,70	79,10	78,00	69,60	0,00	85,75	0,80	--	--	--	Ja	Nee
24	asmeblage/dok gevel bz	176925,44	539228,16	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	77,50	78,60	79,70	79,10	78,00	69,60	0,00	85,75	0,80	--	--	--	Ja	Nee
25	asmeblage/dok gevel v+a	176998,37	539248,24	9,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	74,40	75,90	77,00	76,40	75,30	66,90	0,00	82,99	0,80	--	--	--	Ja	Nee
26	asmeblage/dok gevel v+a	176996,44	539239,12	9,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	74,40	75,90	77,00	76,40	75,30	66,90	0,00	82,99	0,80	--	--	--	Ja	Nee
27	asmeblage/dok gevel v+a	176917,09	539227,06	9,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	74,40	75,90	77,00	76,40	75,30	66,90	0,00	82,99	0,80	--	--	--	Ja	Nee
28	asmeblage/dok gevel v+a	176899,87	539246,55	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	74,40	75,90	77,00	76,40	75,30	66,90	0,00	82,99	0,80	--	--	--	Ja	Nee
29	asmeblage/dok gevel v+a	176909,37	539237,38	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	74,40	75,90	77,00	76,40	75,30	66,90	0,00	82,99	0,80	--	--	--	Ja	Nee
30	asmeblage/dok gevel v+a	176915,87	539228,44	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	74,40	75,90	77,00	76,40	75,30	66,90	0,00	82,99	0,80	--	--	--	Ja	Nee
31	asmeblage/dok gevel v+a	177006,06	539342,04	9,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	74,40	75,90	77,00	76,40	75,30	66,90	0,00	82,99	0,80	--	--	--	Ja	Nee
32	asmeblage/dok gevel v+a	177013,30	539333,72	9,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	74,40	75,90	77,00	76,40	75,30	66,90	0,00	82,99	0,80	--	--	--	Ja	Nee
33	asmeblage/dok gevel v+a	177024,78	539321,18	9,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	74,40	75,90	77,00	76,40	75,30	66,90	0,00	82,99	0,80	--	--	--	Ja	Nee
34	asmeblage/dok gevel v+a	177007,20	539341,06	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	74,40	75,90	77,00	76,40	75,30	66,90	0,00	82,99	0,80	--	--	--	Ja	Nee
35	asmeblage/dok gevel v+a	177014,26	539332,61	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	74,40	75,90	77,00	76,40	75,30	66,90	0,00	82,99	0,80	--	--	--	Ja	Nee
36	asmeblage/dok gevel v+a	177025,68	539320,16	18,00	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	74,40	75,90	77,00	76,40	75,30	66,90	0,00	82,99	0,80	--	--	--	Ja	Nee
37	asmeblage/dok gevel onder gl.	176996,61	539345,98	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
38	asmeblage/dok gevel onder gl.	176987,30	539337,75	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
39	asmeblage/dok gevel onder gl.	176978,25	539329,75	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
40	asmeblage/dok gevel onder gl.	176967,50	539320,25	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
41	asmeblage/dok gevel onder gl.	176956,83	539310,83	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
42	asmeblage/dok gevel onder gl.	176942,61	539298,26	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
43	asmeblage/dok gevel onder gl.	176931,51	539286,45	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
44	asmeblage/dok gevel onder gl.	176921,01	539279,18	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
45	asmeblage/dok gevel onder gl.	176909,81	539269,28	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
46	asmeblage/dok gevel onder gl.	176997,42	539258,33	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
47	asmeblage/dok gevel onder gl.	177028,69	539311,73	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
48	asmeblage/dok gevel onder gl.	177021,29	539305,19	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
49	asmeblage/dok gevel onder gl.	177010,25	539295,44	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
50	asmeblage/dok gevel onder gl.	176999,23	539285,70	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
51	asmeblage/dok gevel onder gl.	176987,44	539275,28	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
52	asmeblage/dok gevel onder gl.	176973,32	539262,80	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
53	asmeblage/dok gevel onder gl.	176961,95	539252,75	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
54	asmeblage/dok gevel onder gl.	176951,71	539243,71	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20	0,00	74,35	0,80	--	--	--	Ja	Nee
55	asmeblage/dok gevel onder gl.	176940,93	539234,18	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	66,10	67,20	68,30	67,70	66,60	58,20</								

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Maatveld	Type	Richt.	Hoek	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefi.	GeenDemping	GeenProces
53	asmeblage/dok gevel glas hoog	176934,63	539334,66	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	63,90	0,00	72,85	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
60	asmeblage/dok gevel glas hoog	176967,90	539311,42	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	63,90	0,00	72,85	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
62	asmeblage/dok gevel glas hoog	176945,00	539291,51	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	62,10	0,00	72,66	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
64	asmeblage/dok gevel glas hoog	176927,40	539276,19	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	62,10	0,00	72,66	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
66	asmeblage/dok gevel glas hoog	176899,72	539252,12	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	62,10	0,00	72,66	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
68	asmeblage/dok gevel glas hoog	176903,42	539242,64	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	62,10	0,00	72,66	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
70	asmeblage/dok gevel glas hoog	176931,37	539233,36	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	62,10	0,00	72,66	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
72	asmeblage/dok gevel glas hoog	176952,68	539251,76	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	62,10	0,00	72,66	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
74	asmeblage/dok gevel glas hoog	176989,27	539283,67	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	62,10	0,00	72,66	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
76	asmeblage/dok gevel glas hoog	177011,31	539302,84	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	62,10	0,00	72,66	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
78	asmeblage/dok gevel glas hoog	177021,12	539311,37	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	62,10	0,00	72,66	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
80	asmeblage/dok gevel glas hoog	177026,36	539318,70	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	62,10	0,00	72,66	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
82	asmeblage/dok gevel glas hoog	177008,93	539338,74	25,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	62,20	64,40	66,60	67,30	63,90	62,10	0,00	72,66	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
83	asmeblage/dok gevel glas hoog	176915,84	539255,18	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	63,40	71,30	76,30	74,20	66,30	73,00	0,00	80,37	0,80	--	--	Nee	Nee	Nee
84	asmeblage/dok dak	176938,23	539273,02	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	63,40	71,30	76,30	74,20	66,30	73,00	0,00	80,37	0,80	--	--	Nee	Nee	Nee
85	asmeblage/dok dak	176960,61	539291,51	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	63,40	71,30	76,30	74,20	66,30	73,00	0,00	80,37	0,80	--	--	Nee	Nee	Nee
86	asmeblage/dok dak	176962,02	539309,35	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	63,40	71,30	76,30	74,20	66,30	73,00	0,00	80,37	0,80	--	--	Nee	Nee	Nee
87	asmeblage/dok dak	177011,65	539328,65	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	63,40	71,30	76,30	74,20	66,30	73,00	0,00	80,37	0,80	--	--	Nee	Nee	Nee
88	asmeblage/dok dak	177013,98	539318,27	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	63,40	71,30	76,30	74,20	66,30	73,00	0,00	80,37	0,80	--	--	Nee	Nee	Nee
89	asmeblage/dok dak	176993,05	539299,78	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	63,40	71,30	76,30	74,20	66,30	73,00	0,00	80,37	0,80	--	--	Nee	Nee	Nee
90	asmeblage/dok dak	176972,94	539279,51	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	63,40	71,30	76,30	74,20	66,30	73,00	0,00	80,37	0,80	--	--	Nee	Nee	Nee
91	asmeblage/dok dak	176950,72	539261,66	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	63,40	71,30	76,30	74,20	66,30	73,00	0,00	80,37	0,80	--	--	Nee	Nee	Nee
92	asmeblage/dok dak	176930,28	539243,34	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	63,40	71,30	76,30	74,20	66,30	73,00	0,00	80,37	0,80	--	--	Nee	Nee	Nee
93	asmeblage/dok dak	176994,51	539344,13	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	59,50	61,70	63,90	64,60	61,20	61,20	0,00	70,15	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
94	asmeblage/dok dak	176983,76	539334,62	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	59,50	61,70	63,90	64,60	61,20	61,20	0,00	70,15	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
95	asmeblage/dok dak	176970,85	539323,22	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	59,50	61,70	63,90	64,60	61,20	61,20	0,00	70,15	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
96	asmeblage/dok dak	176960,77	539314,31	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	59,50	61,70	63,90	64,60	61,20	61,20	0,00	70,15	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
97	asmeblage/dok dak	176945,61	539300,91	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	59,50	61,70	63,90	64,60	61,20	61,20	0,00	70,15	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
98	asmeblage/dok dak	176934,50	539291,10	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	59,50	61,70	63,90	64,60	61,20	61,20	0,00	70,15	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
99	asmeblage/dok dak	176919,95	539278,23	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	59,50	61,70	63,90	64,60	61,20	61,20	0,00	70,15	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
100	asmeblage/dok dak	176900,24	539260,82	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	59,50	61,70	63,90	64,60	61,20	61,20	0,00	70,15	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
101	asmeblage/dok dak	177026,86	539310,11	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	60,20	62,40	64,60	65,30	61,90	61,90	0,00	70,85	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
102	asmeblage/dok dak	177019,79	539303,87	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	60,20	62,40	64,60	65,30	61,90	61,90	0,00	70,85	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
103	asmeblage/dok dak	177008,51	539293,90	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	60,20	62,40	64,60	65,30	61,90	61,90	0,00	70,85	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
104	asmeblage/dok dak	176996,89	539283,63	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	60,20	62,40	64,60	65,30	61,90	61,90	0,00	70,85	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
105	asmeblage/dok dak	176985,60	539273,66	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	60,20	62,40	64,60	65,30	61,90	61,90	0,00	70,85	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
106	asmeblage/dok dak	176975,70	539264,90	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	60,20	62,40	64,60	65,30	61,90	61,90	0,00	70,85	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
107	asmeblage/dok dak	176964,26	539254,79	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	60,20	62,40	64,60	65,30	61,90	61,90	0,00	70,85	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
108	asmeblage/dok dak	176954,18	539245,89	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	60,20	62,40	64,60	65,30	61,90	61,90	0,00	70,85	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
109	asmeblage/dok dak	176943,59	539236,53	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	60,20	62,40	64,60	65,30	61,90	61,90	0,00	70,85	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
110	asmeblage/dok dak	176927,75	539222,53	2,50	0,00	Uitstralende gevel	0,00	360,00	0,00	0,00	60,20	62,40	64,60	65,30	61,90	61,90	0,00	70,85	0,80	--	--	Ja	Nee	Nee
111	asmeblage/dok lichtstraat dak	176927,52	539254,00	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	83,40	84,50	84,50	84,60	83,90	77,90	69,40	0,00	90,43	0,80	--	--	Nee	Nee
112	asmeblage/dok lichtstraat dak	176947,15	539269,74	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	83,40	84,50	84,50	84,60	83,90	77,90	69,40	0,00	90,43	0,80	--	--	Nee	Nee
113	asmeblage/dok lichtstraat dak	176972,78	539292,93	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	83,40	84,50	84,50	84,60	83,90	77,90	69,40	0,00	90,43	0,80	--	--	Nee	Nee
114	asmeblage/dok lichtstraat dak	176998,41	539313,37	29,60	0,00	Uitstralend dak HMRI-II,8	0,00	360,00	0,00	0,00	83,40	84,50	84,50	84,60	83,90	77,90	69,40	0,00	90,43	0,80	--	--	Nee	Nee

Prognose halniveau op basis van bronvermogens en m.b.v. Sabine

Stap 1; Bepalen gecumuleerd, bronvermogen in dB(A)

De dagperiode is 12,0 uur

Omschrijving hal: Dokhal

Activiteit / werken met:	Bronvermogens in dB(A)																		uren / pers.	person en	L _{wa} in dB(A)	uren in de hal	Bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogens voor de dagperiode																		L _{wa} in dB(A)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
	Octaafbandmiddenfrequenties																						Octaafbandmiddenfrequenties																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
	31,5 Hz									63 Hz													125 Hz									250 Hz										500 Hz									1 kHz									2 kHz									4 kHz									8 kHz																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz					31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Lassen	46,0	59,1	72,2	76,8	83,9	89,4	90,0	89,3	85,2	95,3	2,0	1,0	2,0	38,2	51,3	64,4	69,0	76,1	81,6	82,2	81,6	77,4	87,5	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2

Stap 2; Bepalen halniveau m.b.v. Sabine

Volume hal: 78912 m3
Totale bronvermogen: 118,6 dB(A)
Lengte hal = 137 m
Breedte hal = 18 m
Hoogte hal = 32 m

alfa indicatief: hard: 0,15
zacht: 0,80

Gevel / vloer / dak	Opp.	alfa	A =
S in m2			
S*alfa			
lange wanden	8768	0,80	7014,4
korte wanden	1152	0,80	921,6
dak	2466	0,80	1972,8
vloer	2466	0,15	369,9
Totaal	14852		10279
L _{phal} in dB(A)			84,5
Nagalmtijd in sec.			1,3

Stap 3; bepalen spectrum bij het berekende halniveau

Dokhal	Halniveau in dB(A)																	L _{phal} in dB(A)
	Octaafbandmiddenfrequenties																	
	31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz
Dokhal	38,4	51,2	60,4	66,6	72,7	80,2	80,9	74,2	68,2	84,5								

SPAingenieurs

Methode II.7, Uitstraling gebouwen

PROJECT : Schoonderbeek en Partners Advies BV

Bronnaam : Hal 2 lange gevel

Bronnr. :

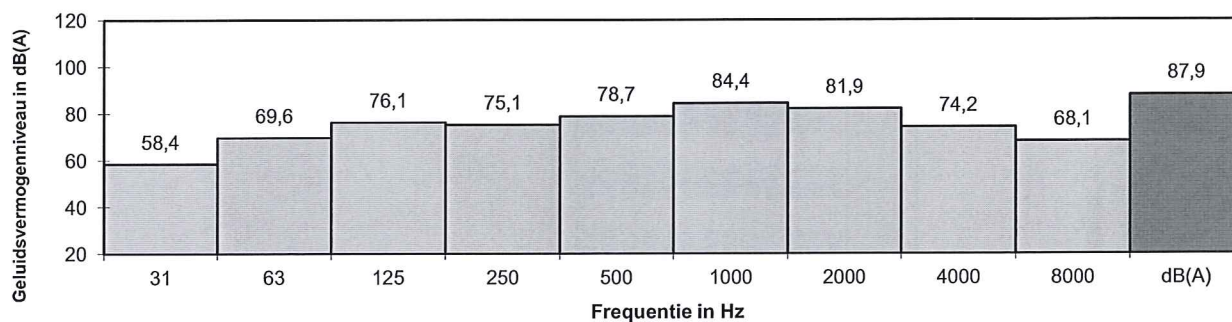
FREQ.	PARTIELE GELUIDISOLATIES					Rs
	1	2	3	4	5	
31	4,0					4,0
63	7,0					7,0
125	10,0					10,0
250	16,0					16,0
500	19,0					19,0
1000	21,0					21,0
2000	24,0					24,0
4000	26,0					26,0
8000	26,0					26,0

NR	OPP(m ²)	CODE	MATERIAAL
1	770,0	ILM4	Staal, geprofileerd, 0.7 mm
2			
3			
4			
5			

S (totale oppervlak): 770,0 m²

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
L _p (A-gew)	38,5	52,7	62,3	67,3	73,8	81,5	82,1	76,3	70,3	85,9
10 lg S	28,9	28,9	28,9	28,9	28,9	28,9	28,9	28,9	28,9	
R _s	4,0	7,0	10,0	16,0	19,0	21,0	24,0	26,0	26,0	
C _{ri}	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	
L _w (A-gew)	58,4	69,6	76,1	75,1	78,7	84,4	81,9	74,2	68,1	87,9

Spectrum geluidsbron



Bron opgesteld voor reflecterend vlak					(Ja/Nee):	nee					
Betreft het een uitstralend plat dakdeel					(Ja/Nee):	nee					
Openingshoek geluidsbron in model					(t.o.v. 360°):	360 °					
Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)	
Correctie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
L _{w,comp}	58,4	69,6	76,1	75,1	78,7	84,4	81,9	74,2	68,1	87,9	

SPA Ingenieurs

Methode II.7, Uitstraling gebouwen

PROJECT : Schoonderbeek en Partners Advies BV

Bronnaam : Hal 2 korte gevel

Bronnr. :

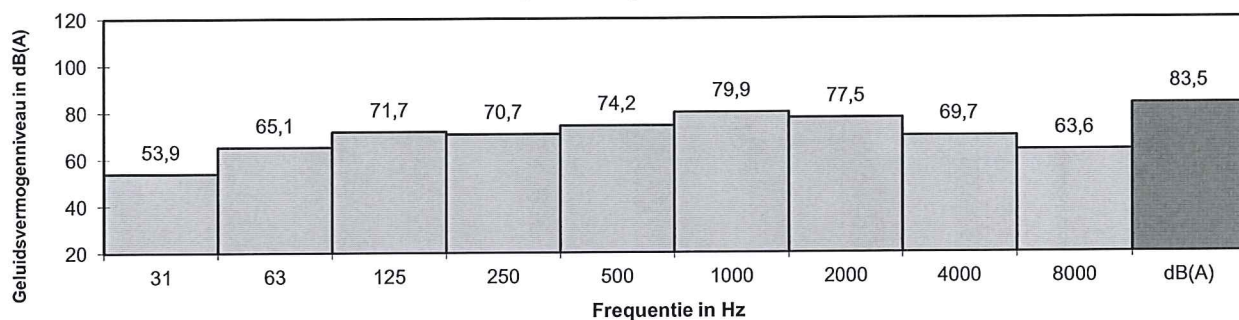
FREQ.	PARTIELE GELUIDISOLATIES					Rs
	1	2	3	4	5	
31	4,0					4,0
63	7,0					7,0
125	10,0					10,0
250	16,0					16,0
500	19,0					19,0
1000	21,0					21,0
2000	24,0					24,0
4000	26,0					26,0
8000	26,0					26,0

NR	OPP(m ²)	CODE	MATERIAAL
1	275,0	ILM4	Staal, geprofileerd, 0.7 mm
2			
3			
4			
5			

S (totale oppervlak): 275,0 m²

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
L _p (A-gew)	38,5	52,7	62,3	67,3	73,8	81,5	82,1	76,3	70,3	85,9
10 lg S	24,4	24,4	24,4	24,4	24,4	24,4	24,4	24,4	24,4	
R _s	4,0	7,0	10,0	16,0	19,0	21,0	24,0	26,0	26,0	
C _d	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	
L _w (A-gew)	53,9	65,1	71,7	70,7	74,2	79,9	77,5	69,7	63,6	83,5

Spectrum geluidsbron



Bron opgesteld voor reflecterend vlak				(Ja/Nee):	nee						
Betreft het een uitstralend plat dakdeel				(Ja/Nee):	nee						
Openingshoek geluidsbron in model				(t.o.v. 360°):	360 °						
Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)	
Correctie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
L _{w,comp}	53,9	65,1	71,7	70,7	74,2	79,9	77,5	69,7	63,6	83,5	

SPAingenieurs

Methode II.7, Uitstraling gebouwen

PROJECT : Schoonderbeek en Partners Advies BV

Bronnaam : Hal 2 dak

Bronnr. :

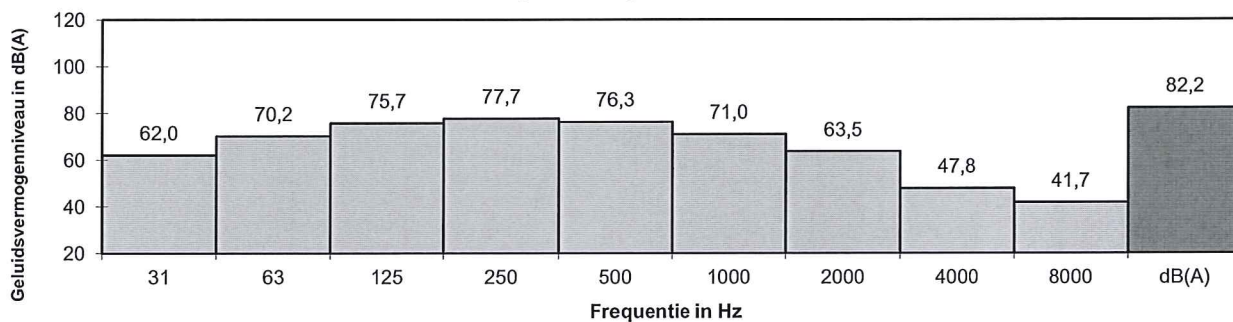
FREQ.	PARTIELE GELUIDISOLATIES					Rs
	1	2	3	4	5	
31	4,0					4,0
63	10,0					10,0
125	14,0					14,0
250	17,0					17,0
500	25,0					25,0
1000	38,0					38,0
2000	46,0					46,0
4000	56,0					56,0
8000	56,0					56,0

NR	OPP(m ²)	CODE	MATERIAAL
1	1750,0	ILDS2	Geprof.geperf.St.pl. 60 mm min.wol. Dakleer
2			
3			
4			
5			

S (totale oppervlak): 1750,0 m²

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
L _p (A-gew)	38,5	52,7	62,3	67,3	73,8	81,5	82,1	76,3	70,3	85,9
10 lg S	32,4	32,4	32,4	32,4	32,4	32,4	32,4	32,4	32,4	
R _s	4,0	10,0	14,0	17,0	25,0	38,0	46,0	56,0	56,0	
C _{ri}	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	
L _w (A-gew)	62,0	70,2	75,7	77,7	76,3	71,0	63,5	47,8	41,7	82,2

Spectrum geluidsbron



Bron opgesteld voor reflecterend vlak										(Ja/Nee):	nee
Betreft het een uitstralend plat dakdeel										(Ja/Nee):	nee
Openingshoek geluidsbron in model										(t.o.v. 360°):	360 °
Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)	
Correctie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
L _{w,comp}	62,0	70,2	75,7	77,7	76,3	71,0	63,5	47,8	41,7	82,2	

Prognose halniveau op basis van bronvermogens en m.b.v. Sabine

Step 1: Bepalen gecumuleerd, bronvermogen in dB(A)

De dagperiode is 12,0 uur

Omschrijving hal: (demontage) hal 2

Activiteit / werken met:	Bronvermogens in dB(A)												L _{wa} in dB(A)	uren / pers.	uren in de hal	Bedrijfsjuurgecorrigeerde bronvermogens voor de dagperiode												L _{wa} in dB(A)
	Octaafbandmiddenfrequenties															Octaafbandmiddenfrequenties												
	31.5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	16 kHz	31.5 Hz	63 Hz				125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	16 kHz					
Lassen	46,0	59,1	72,2	76,8	83,9	89,4	90,0	89,3	85,2	85,2	95,3	2,0	1,0	2,0	38,2	51,3	64,4	69,0	76,1	81,6	82,2	81,6	77,4	87,5				
snijbranden	42,6	47,9	58,1	67,6	78,6	86,6	89,2	89,0	84,9	84,9	93,9	4,0	8,0	32,0	46,9	52,2	62,4	71,9	82,9	90,9	93,5	93,3	89,2	98,2				
snijpen	47,9	65,9	82,1	88,6	91,7	96,1	106,9	105,7	102,6	102,6	110,4	2,0	0,5	1,0	37,1	55,1	71,3	77,8	80,9	85,3	96,1	94,9	91,8	99,7				
hameren	76,2	87,4	97,7	105,9	113,3	121,7	122,1	113,9	106,5	91,8	125,6	2,0	0,3	0,5	62,4	73,6	83,9	92,1	99,5	107,9	108,3	100,1	92,7	111,8				
hydr knipschaar	65,4	75,6	89,0	94,8	98,1	99,1	100,9	98,8	91,8	86,7	106,0	1,0	3,0	3,0	59,4	69,6	83,0	88,8	92,1	93,1	94,9	92,8	85,8	100,0				
intern transport la/lo	61,1	73,5	81,6	87,8	89,2	88,9	86,4	81,3	70,3	94,7	105,8	1,0	3,0	3,0	55,1	67,4	75,6	81,8	83,1	82,9	80,3	75,3	64,3	88,7				
Telescoopkraan 50 ton	65,5	84,5	91,3	88,0	94,9	102,6	100,3	94,9	86,7	105,8	104,3	2,0	2,0	2,0	57,7	76,7	83,5	80,2	87,1	94,8	92,5	87,1	78,9	98,0				
Afzetten containers	75,7	83,9	88,3	91,3	97,4	100,3	97,9	91,9	84,5	104,3	104,3	1,0	0,0	0,0	44,1	52,3	56,7	59,7	65,8	68,7	66,3	60,3	52,9	72,7				
VHT 5 ton	63,0	79,4	90,7	87,8	94,5	95,7	98,2	91,7	81,7	91,7	102,2	1,0	1,5	1,5	54,0	70,4	81,7	78,8	85,5	86,7	89,2	82,7	72,7	93,2				
Totaal aantal uren:													43,5															
Gecorrigeerd gecumuleerd halniveau													65,8 79,8 89,4 94,5 100,8 108,4 109,1 102,6 96,7 112,8															
Correctiespectrum													-46,9 -32,9 -23,4 -18,3 -12,0 -4,4 -3,7 -10,1 -16,0															

Step 2: Bepalen halniveau m.b.v. Sabine

Volume hal: 19250 m3 Lengte hal = 70 m
Totale bronvermogen: 112,8 dB(A) Breedte hal = 25 m
Hoogte hal = 11 m

alfa indicatief: hard: 0,15
zacht: 0,80

Gevel / vloer / dak	Opp.	alfa	A =
S in m2	S	alfa	S*alfa
lange wanden	1540	0,10	154
korte wanden	550	0,10	55
dak	1750	0,85	1487,5
vloer	1750	0,15	262,5
Totaal	5590		1959
Lhal in dB(A)			85,9
Nagalmtijd in sec.			1,6

Step 3: bepalen spectrum bij het berekende halniveau

(demontage) hal 2	Halniveau in dB(A)												L _{phal} in dB(A)	
	Octaafbandmiddenfrequenties													
	31.5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	16 kHz	31.5 Hz	63 Hz		
	38.9	52.9	62.5	67.6	73.9	81.5	82.2	75.7	69.8	58.9	38.9	52.9	62.5	

Step 4: bepalen Lw's (demontage) hal 2 zie bijlage 2.2.1 t/m 2.2.3

Step 5: cumulatie Lw's hal 2

Bronnen gebaseerd op LWR's	Octaafbandmiddenfrequenties												dB(A)
	Octaafbandmiddenfrequenties												
	31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz				
Lange gevel	58,8	69,8	76,4	75,4	78,8	84,4	82,0	73,6	67,7	88,0			
Lange gevel	58,8	69,8	76,4	75,4	78,8	84,4	82,0	73,6	67,7	88,0			
korte gevel	54,3	65,3	71,9	71,0	74,3	79,9	79,1	69,1	63,2	83,5			
dak	62,4	70,4	75,9	78,0	76,3	70,9	63,6	47,2	41,3	82,4			
Totaal Lw	65,5	75,2	81,5	81,6	83,4	88,2	85,8	77,3	71,4	92,2			

Prognose halniveau op basis van bronvermogens en m.b.v. Sabine

Stap 1; Bepalen gecumuleerd, bronvermogen in dB(A)

De dagperiode is 12,0 uur

Omschrijving hal: Demontage builen

Activiteit / werken met:	Bronvermogens in dB(A)											Bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogens voor de dagperiode											L _{wa} in dB(A)
	Octaafbandmiddelfrequenties											Octaafbandmiddelfrequenties											
	31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	L _{wa} in dB(A)	person en	uren / pers.	totaal uren										
lassen snijbranden slijpen Uitbouwen hameren demontage slopen interieur Intern transport la/lo zwenken torenkraan afbouwpijler rijden torenkraan afbouwpijler katten torenkraan afbouwpijler hijzen torenkraan afbouwpijler rijden torenkraan afbouwpijler zwenken torenkraan kade rijden torenkraan kade katten torenkraan kade hijzen torenkraan kade rijden torenkraan kade Afzetten containers VHT 5 ton	46,0	59,1	72,2	76,8	83,9	89,4	90,0	89,3	85,2	95,3	1	2,0	2	38,2	51,3	64,4	69,0	76,1	81,6	82,2	81,6	77,4	87,5
	42,6	47,9	58,1	67,6	78,6	86,6	89,2	89,0	84,9	93,9	3	5,0	15	43,6	48,9	59,1	68,6	79,6	87,6	90,2	90,0	85,9	94,9
	47,9	65,9	82,1	88,6	91,7	96,1	106,9	105,7	102,6	110,4	2	0,5	1	37,0	55,0	71,2	77,7	80,8	85,2	96,0	94,8	91,7	99,6
	0,0	0,0	75,0	81,0	86,0	89,0	89,0	85,0	75,0	94,0	3	8,0	24	3,0	3,0	78,0	84,0	89,0	92,0	92,0	88,0	78,0	97,0
	76,2	87,4	97,7	105,9	113,3	121,7	122,1	113,9	106,5	125,6	2	0	0,03	50,6	61,9	72,1	80,3	87,7	96,1	96,6	88,4	80,9	100,1
	0,0	0,0	75,0	81,0	86,0	89,0	89,0	85,0	75,0	94,0	5	8,0	40	5,2	5,2	80,2	86,2	91,2	94,2	94,2	90,2	80,2	99,2
	24,0	39,0	71,0	77,0	82,0	86,0	84,0	81,0	70,0	90,0	2	8,0	16	25,2	40,2	72,2	78,2	83,2	87,2	85,2	82,2	71,2	91,2
	61,1	73,5	81,6	87,8	89,2	88,9	86,4	81,3	70,3	94,7	1	8	8	59,3	71,7	79,8	86,1	87,4	87,1	84,6	79,6	68,5	92,9
	48,4	58,4	73,1	79,4	80,6	82,3	81,1	78,8	67,2	87,8	1	0	0,3	32,9	42,9	57,6	63,9	65,1	66,8	65,6	63,3	51,7	72,3
	50,6	65,3	72,1	77,8	84,8	87,2	86,9	93,4	80,7	95,7	1	0	0,3	35,1	49,8	56,6	62,3	69,3	71,7	71,4	77,9	65,2	80,2
57,6	64,6	70,4	80,6	84,3	90,5	88,1	84,6	78,3	94,0	1	1	1	43,8	50,8	56,6	66,8	70,5	76,7	74,3	70,8	64,5	80,2	
57,6	59,1	70,1	75,9	81,9	82,6	82,7	80,6	70,9	88,5	1	1	1	43,8	45,3	56,3	62,1	68,1	68,8	68,9	66,8	57,1	74,7	
50,6	65,3	72,1	77,8	84,8	87,2	86,9	93,4	80,7	95,7	1	0	0,3	35,1	49,8	56,6	62,3	69,3	71,7	71,4	77,9	65,2	80,2	
48,4	58,4	73,1	79,4	80,6	82,3	81,1	78,8	67,2	87,8	2	0	1	35,9	45,9	60,6	66,9	68,1	69,8	68,6	66,3	54,7	75,3	
50,6	65,3	72,1	77,8	84,8	87,2	86,9	93,4	80,7	95,7	2	0	1	38,1	52,8	59,6	65,3	72,3	74,7	74,4	80,9	68,2	83,2	
57,6	64,6	70,4	80,6	84,3	90,5	88,1	84,6	78,3	94,0	2	1	1	46,8	53,8	59,6	69,8	73,5	79,7	77,3	73,8	67,5	83,2	
57,6	59,1	70,1	75,9	81,9	82,6	82,7	80,6	70,9	88,5	2	1	1	46,8	48,3	59,3	65,1	71,1	71,8	71,9	69,8	60,1	77,7	
50,6	65,3	72,1	77,8	84,8	87,2	86,9	93,4	80,7	95,7	2	0	1	38,1	52,8	59,6	65,3	72,3	74,7	74,4	80,9	68,2	83,2	
75,7	83,9	88,3	91,3	97,4	100,3	97,9	91,9	84,5	104,3	2	0	0,02	47,1	55,3	59,7	62,7	68,8	71,7	69,3	63,3	55,9	75,7	
63,0	79,4	90,7	87,8	94,5	95,7	98,2	91,7	81,7	102,2	1	2,0	2	55,2	71,6	82,9	80,0	86,7	87,9	90,4	83,9	73,9	94,4	
Totaal aantal uren:											82,0												
Bedrijfsduurgecorrigeerd gecumuleerd bronvermogen											61,9 75,2 87,2 91,7 96,4 100,5 102,0 98,7 93,6 106,4												

Prognose halniveau op basis van bronvermogens en m.b.v. Sabine

Stap 1; Bepalen gecumuleerd, bronvermogen in dB(A)

De dagperiode is 12,0 uur
Omschrijving hal: Dokhal bij laden sloopsecties

Activiteit / werken met:	Bronvermogens in dB(A)														uren / pers.	uren in de hal	Bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogens voor de dagperiode										L _{wa} in dB(A)
	Octaafbandmiddenfrequenties																Octaafbandmiddenfrequenties										
	31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	L _{wa} in dB(A)	person en	31,5 Hz	63 Hz	125 Hz			250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	L _{wa} in dB(A)				
Bovenloopkranen	52,6	62,5	72,8	80,6	89,1	90,4	88,8	83,1	74,4	94,8	2,0	4,0	47,8	57,8	68,0	75,8	84,3	85,6	84,0	78,3	69,6	90,0					
Telescoopkraan 50 ton	65,5	84,5	91,3	88,0	94,9	102,6	100,3	94,9	86,7	105,8	1,0	2,0	57,7	76,7	83,5	80,2	87,1	94,8	92,5	87,1	78,9	98,0					
VHT 5 ton	63,0	79,4	90,7	87,8	94,5	95,7	98,2	91,7	81,7	102,2	1,0	1,5	54,0	70,4	81,7	78,8	85,5	86,7	89,2	82,7	72,7	93,2					
Totaal aantal uren:											4,0																
Gecorrigeerd gecumuleerd halniveau												59,5	77,7	85,8	83,4	90,6	95,9	94,6	88,9	80,2	99,7						
Correctiespectrum												-40,2	-22,1	-14,0	-16,3	-9,2	-3,9	-5,2	-10,9	-19,5							

Stap 2; Bepalen halniveau m.b.v. Sabine

Volume hal: 78912 m3
Totale bronvermogen: 99,7 dB(A)
Lengte hal = 137 m
Breedte hal = 18 m
Hoogte hal = 32 m

alfa indicatief: hard: 0,15
zacht: 0,80

Gevel / viber / dak	Opp. S in m ²	Opp. S in m ²	alfa	A = S*alfa
lange wanden	8768	0,80		7014,4
korte wanden	1152	0,80		921,6
dak	2466	0,80		1972,8
viber	2466	0,15		369,9
Totaal	14852			10279
Lphal in dB(A)				65,6
Nagalmtijd in sec.				1,3

Stap 3; bepalen spectrum bij het berekende halniveau

Dokhal bij laden sloopsecties	Halniveau in dB(A)											Lphal in dB(A)
	Octaafbandmiddenfrequenties											
	31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz			
Dokhal bij laden sloopsecties	25,5	43,6	51,7	49,3	56,5	61,8	60,5	54,8	46,1		65,6	

SPAingenieurs

Methode II.7, Uitstraling gebouwen

PROJECT : Bijlsma slopen schepen

Bronnaam : Dokhal ZW gevel deur open tbv laden schrootsecties

Bronnr. :

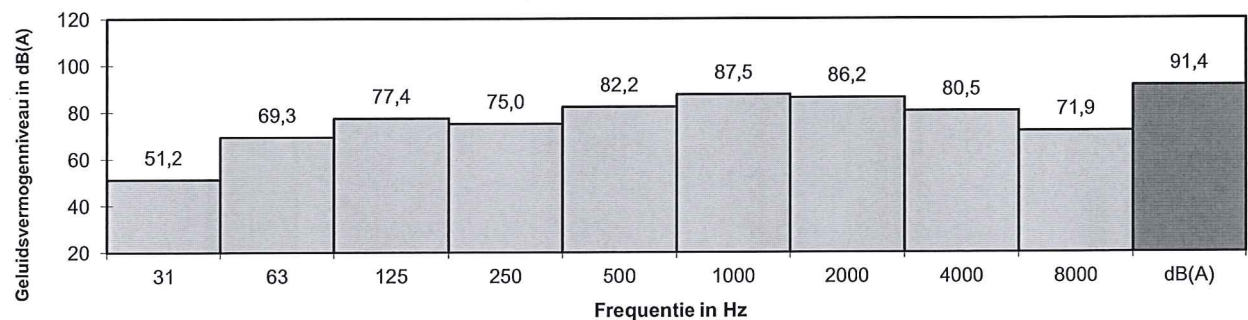
FREQ.	PARTIELE GELUIDISOLATIES					Rs
	1	2	3	4	5	
31	0,0					0,0
63	0,0					0,0
125	0,0					0,0
250	0,0					0,0
500	0,0					0,0
1000	0,0					0,0
2000	0,0					0,0
4000	0,0					0,0
8000	0,0					0,0

NR	OPP(m ²)	CODE	MATERIAAL
1	750,0	AA01	Opening
2			
3			
4			
5			

S (totale oppervlak): 750,0 m²

Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
L _p (A-gew)	25,5	43,6	51,7	49,3	56,5	61,8	60,5	54,8	46,1	65,6
10 lg S	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	
R _s	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
C _d	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	
L _w (A-gew)	51,2	69,3	77,4	75,0	82,2	87,5	86,2	80,5	71,9	91,4

Spectrum geluidsbron



Bron opgesteld voor reflecterend vlak				(Ja/Nee):	nee					
Betreft het een uitstralend plat dakdeel				(Ja/Nee):	nee					
Openingshoek geluidsbron in model				(t.o.v. 360°):	360 °					
Oktaafband	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Correctie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
L _{w,comp}	51,2	69,3	77,4	75,0	82,2	87,5	86,2	80,5	71,9	91,4

De dagperiode is 12,0 uur

Activiteit / werken met:	Bronvermogens in dB(A)													Bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogens voor de dagperiode											
	Octaafbandmiddelfrequenties													Octaafbandmiddelfrequenties											
	31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	L _{wa} in dB(A)	personen	uren / pers.	uren in de hal	31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	L _{wa} in dB(A)		
	Bovenloopkraan buiten	52,6	62,5	72,8	80,6	89,1	90,4	88,8	83,1	74,4	94,8	1,0	2,0	2,0	44,8	54,8	65,0	72,8	81,3	82,6	81,0	75,3	66,6	87,0	
hameren maximale geluidniveau	76,2	87,4	97,7	105,9	113,3	121,7	122,1	113,9	106,5	125,6	1,0	0,0	0,0	38,4	49,7	59,9	68,1	75,5	83,9	84,4	76,1	68,7	87,9		
Totaal aantal uren:													2,0												
Bedrijfsduurgecorrigeerd gecumuleerd bronvermogen:													2,0	45,7	55,9	66,2	74,1	82,3	86,3	86,0	78,8	70,8	90,5		

Uw eigen adviseur voor

vergunningen
milieu-onderzoek
ruimtelijke ordening
bouwadvies
brandveiligheid
milieuzorg
duurzaamheid
beleidsadvies
opleidingen

Kantoor Ede

Klinkenbergerweg 30a
6711 MK Ede
0318 614 383

Kantoor Terneuzen

Oostelijk Bolwerk 9
4531 GP Terneuzen
0115 649 680

www.SPAingenieurs.nl

info@SPAingenieurs.nl



Noordermeer c.s. Bedrijfsadvies BV
De heer ing. S. Noordermeer
Speenkruid 52
3297 WD PUTTERSCHOEK

noordermeer@noordermeer-cs.nl

Datum : 30 augustus 2013
Onze ref. : 20130138.R01a
Betreft : Akoestisch onderzoek Bijlsma - slopen schepen

Behandeld door: De heer ing. H. Groothedde

Geachte heer Noordermeer,

Hierbij ontvangt u onze aangepaste rapportage 20130138.R01a. In dit rapport wordt nader ingegaan op de geluidssituatie voor de situatie waarin op het terrein van Bijlsma Shipyards in Lemmer worden gesloopt.

De belangrijkste conclusies zijn dat de geluidemissie van de inrichting tijdens het slopen van schepen blijft voldoen aan de geluideisen die in de vigerende vergunning zijn geformuleerd.

Onderstaand zijn de opmerkingen van de provincie Friesland weergegeven. Cursief is daarbij een reactie gegeven:

7: Akoestisch onderzoek:

- Het in paragraaf 2.1 genoemde akoestisch onderzoek is niet het vergunde onderzoek. In de beschikking van 18 mei 2009 wordt het akoestisch rapport met kenmerk MB-6016-D, van 20 januari 2009 genoemd. Dat onderzoek moet als basis gebruikt worden voor dit huidige onderzoek en niet de versie MB-6016-c van 14 juli 2008;
Voor de berekeningen uitgevoerd in het voorliggende onderzoek is het akoestisch onderzoek met kenmerk MB-6016-D, van 20 januari 2009 gebruikt. De belangrijkste wijziging die hierdoor is doorgevoerd is dat de torenkraan is toegevoegd aan de berekeningen conform de metingen die in het akoestisch onderzoek van 20 januari 2009 zijn gerapporteerd
- In paragraaf 2.5 wordt gezegd dat de dokhal akoestisch beschouwd goed geïsoleerd is. Elders in de aanvraag wordt gezegd dat tijdens het laden van de duwbakken met sectiedelen, de deuren van de dokhal geopend zijn. Daarnaast wordt elders gezegd dat in demontagehal II tijdens het interne transport het dak gedeeltelijk geopend is. Dit komt niet met elkaar overeen en moet daarom verder uitgewerkt worden in het gehele onderzoek. Er moet een beschrijving komen van welke geluidsbronnen wel of niet in werking zijn op deze momenten en dat moet doorgerekend worden;



Klinkenbergerweg 30a
6711 MK Ede
0318 614 383

I Oostelijk Bolwerk 9
I 4531 GP Terneuzen
I 0115 649 680

I www.SPAingenieurs.nl
I info@SPAingenieurs.nl

De dokhal I is akoestisch beschouwd goed geïsoleerd. De opbouw van de dokhal en de gebruikte materialen zijn in het bestek aangegeven. Hierop ter toelichting het volgende: Tijdens het laden van de duwbakken met staalschroot sectiedelen is de grote dokdeur aan de voorzijde (zuidwest) van de hal geopend. Tijdens het laden vinden er geen sloopwerkzaamheden (knipschaar) en andere lawaaimakende werkzaamheden (slijpen en hameren) plaats in de dokhal I. Er zijn geen andere geluidbronnen in werking tijdens het laden m.u.v. de beide bovenloopkranen, de vorkheftruck en de telescoopkraan. Aan de rapportage is hiervoor een berekening toegevoegd (bijlage 2.4). Uit de berekeningen blijkt dat het totale bronvermogen tijdens het laden van de sloopsecties ruim lager is dan het bronvermogen van de dokhal in de representatieve bedrijfssituatie.

Tijdens het laden van een duwbak gaan de werkzaamheden in demontagehal II gewoon door. De bedrijfsdeur tussen de dokhal I en demontagehal II wordt in dat geval gesloten gehouden m.u.v. doorlaten van personen en goederen. Volgens het akoestisch rapport van Inpijn-Blokpoel kan de portaalkaan - buiten loods II – incidenteel worden ingezet (2x/jaar gedurende 3 uur). Deze loopkranen (bron 3) kan alleen worden gebruikt voor intern transport in demontageloods II met een geopend dak. Deze kraan wordt niet gebruikt omdat er geen bedrijfsduur beschikbaar is, het dak geopend moet worden en deze kraan te traag is voor veel bewegingen. Het dak wordt dus niet geopend tijdens demontagewerkzaamheden die verband houden met de sloopactiviteiten. Laden en lossen vindt in de hal plaats met gebruikmaking van de eerder genoemde intern transportmiddelen m.u.v. de buiten portaalkraan.

- De genoemde uren/personen in bijlage 2.1 komen niet overeen met bijlage 5 van de aanvraag. Beide moeten met elkaar overeenkomen;
Dit is aangepast
- Hoe is de mobiele portaalkraan voor het interne transport in demontagehal II meegenomen? En waar is het geopende dak in het onderzoek opgenomen? In bijlage 2.1 is aangegeven, dat de wanden en het dak akoestisch zacht zijn. Is dit in de praktijk het geval?

Zie het gestelde onder het 2^e aandachtsbolletje

De opbouw van dokhal I is gebaseerd op de bestekomschrijving. Hieruit blijkt dat geperforeerde gevel- en dak beplating is toegepast voor de dokhal

- Omdat er steeds is voortgeborduurd op een oud model, vragen wij ons af of alles in het onderzoek nog wel actueel is (binnenniveaus etc.);
Het huidige onderzoek van Inpijn-Blokpoel blijft actueel en up to date omdat de daarin opgenomen activiteiten en werkzaamheden tot de representatieve bedrijfssituatie behoren en niet wijzigen. De verandering heeft alleen betrekking op het demonteren en ontleden van schepen. Het onderzoek is en blijft actueel. In de werkhaven kunnen de vergunde en aangevraagde activiteiten naast elkaar plaatsvinden, in de dokhal I en demontagehal II is dat niet het geval. Onder punt 1 wordt ingegaan op de vergunde versie van het akoestisch onderzoek van Inpijn-Blokpoel
- Voor het hameren is geen toeslag berekend voor het impulsachtige geluid;
Het gehanteerde bronvermogen (125,6 dB(A)) voor het hameren is inclusief 5 dB(A) toeslag voor impulsachtig geluid. In het akoestisch onderzoek dat is opgesteld voor de vigerende vergunning is een maximale bronsterkte van 117,7 dB(A) gehanteerd voor het hameren. Alleen het hameren in de buitenlucht kan bij de woningen in de omgeving als impulsachtig geluid beoordeeld worden.

Gezien de zeer beperkte bedrijfsduur (2 minuten) en het feit dat dit (na het toepassen van de bedrijfsduurcorrectie (zie bijlage 2.3) de maatgevende bron is, is de toeslag direct verwerkt in het bronvermogen. Het hameren in de dokhal en de demontage hal zal (vanwege de goede isolatie eigenschappen van de hallen) niet bij woningen in de omgeving als impulsachtig geluid waar te nemen zijn.

Hoogachtend,



De heer ir. A.C.W.M. Appels

Bijlage: Rapport 20130138.R01a

In deze bijlage wordt nader ingegaan op de interpretatie en reikwijdte van het Besluit m.e.r., Waterwet, IPPC en BBT, Natuurbeschermingswet en Verordening Scheepsrecycling.

WATERWET

Binnen de inrichting van Bijlsma wordt alleen schoon hemelwater (niet bedrijfsmatig verontreinigd), oppervlaktewater (niet bedrijfsmatig verontreinigd), spoelwater, lekwater, sanitair afvalwater en incidenteel koelwater van scheepsmotoren (alleen thermisch verontreinigd) geloosd. Het schoon hemelwater, oppervlaktewater en koelwater wordt op het oppervlaktewater van de werkhaven geloosd. Het spoelwater, lekwater en sanitair afvalwater wordt op het gemeentelijk vuilwaterriool geloosd. De lozingen op het oppervlaktewater zijn al geregeld in de vigerende omgevingsvergunning en/of het Activiteitenbesluit.

Met het veranderen van de inrichting wijzigt de (omvang van de) lozingssituatie niet. Met betrekking tot het in-/uitdokken van schepen/casco's zijn in de huidige vergunning eisen opgenomen ten aanzien van maatregelen en voorzieningen. Ook nadat een schip/casco in het dok is ontleed/gesloopt wordt de procedure gevolgd zoals opgenomen in de dok-/afbouwdiscipline en de huidige vergunning. Alvorens wordt overgegaan tot het in-/uitdokken (vol laten lopen van het dok met oppervlaktewater) wordt de dokvloer geveegd en met water gereinigd. Veegvuil wordt opgevangen en het spoelwater en lekwater via een OBAS geloosd op het vuilwaterriool.

In de werkhaven worden aan boord van schepen diverse voorbereidende demontage en ontmantelactiviteiten uitgevoerd. Er worden geen sloopwerkzaamheden aan de buitenkant van de romp van het schip boven de waterlijn en/of boven het water uitgevoerd. De sloopwerkzaamheden vinden plaats in het binnenste van het schip. Op het dek betreft het vooral demontagewerkzaamheden. De stuurhut en de dekopbouw die onlosmakelijk verbonden zijn met het scheepscasco worden niet in de werkhaven maar in de dokhal verwijderd. Hiermee wordt voorkomen dat stoffen in het oppervlaktewater geraken.

BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

De milieueffectrapportage is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Er is sprake van een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht wanneer het te realiseren project wordt genoemd in onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

De interpretatie van de m.e.r.-beoordeling is maatwerk, een juist begrip van definities en reikwijdte is essentieel. Zonder gedegen onderzoek naar de interpretatie en reikwijdte van de bijlage bij het Besluit m.e.r. lijkt het er op dat drie categorieën van onderdeel D in beeld komen. Het gaat om de volgende categorieën:

- I. Categorie D 18.1: De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval.
- II. Categorie D 18.8: De oprichting, wijziging of uitbreiding van een inrichting voor de opslag van schroot, met inbegrip van autowrakken.
- III. Categorie D 32.6: De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het bouwen, onderhouden, repareren of behandelen van de oppervlakte van metalen schepen.

Onderstaand zullen wij nader ingaan op deze categorieën, en uit welke categorie een m.e.r.-beoordelingsplicht zou kunnen volgen. Voor een goed begrip volgt eerst een beknopte beschrijving van de activiteiten bij Bijlsma en het Besluit m.e.r..

- *Activiteiten Bijlsma scheepsrecycling:*

De schepen/vaartuigen worden aan Bijlsma overgedragen ter ontmanteling (recyclage) ten behoeve van verwijdering of nuttige toepassing. De schepen/vaartuigen zijn op dat moment aan te merken als afvalstof in de zin van de Kaderrichtlijn afvalstoffen (Richtlijn 2008/98/EG). De schepen/vaartuigen blijven onder de noemer afvalstof vallen, ook tijdens het proces

van verwerking, nuttige toepassing, voorbereiding tot hergebruik, recycling etc. Onder bepaalde voorwaarden kunnen bepaalde stoffen binnen het bedrijf al in de eindafvalfase terechtkomen. In de situatie van Bijlsma geldt dit slechts voor een zeer beperkt aantal afvalstoffen die neutraal kunnen worden ingezet in de eigen scheepsbouwactiviteiten, of die als handelsartikel dienen. Hier zal niet nader op in worden gegaan (zie in dit verband artikel 6 van voornoemde Kaderrichtlijn dat onder andere refereert aan milieueffecten en wettelijke producteisen. De schepen/vaartuigen en de afzonderlijke componenten blijven gedurende het gehele proces aangemerkt als afvalstof.

De activiteiten die plaatsvinden na acceptatie en inname van de schepen/vaartuigen (d.i. demontage/ontmantelen aan de afbouwpier/kade, slopen/ontleden van scheepscasco's in de dokhal en verkleinen/sorteren van staalsecties in de demontagehal) zijn voor een klein deel te kwalificeren als voorbereidingsactiviteiten voor hergebruik. De Kaderrichtlijn omschrijft deze handelingen als 'elke nuttige toepassing bestaande uit controleren, schoonmaken of repareren, waarbij producten of componenten van producten die afvalstoffen zijn geworden, worden klaargemaakt zodat ze zullen worden hergebruikt zonder dat verdere voorbehandeling nodig is'. Te denken valt aan het hergebruik van accu's, dekluisen en motoren. Deze componenten/onderdelen kunnen worden verhandeld of in de eigen scheepswerf ingezet. In het laatste geval zou gesproken kunnen worden van recycling waarbij de schepen/vaartuigen worden bewerkt tot producten, materialen of stoffen voor het oorspronkelijke of een ander doel. Het overgrote deel van de activiteiten is te kwalificeren als verwerkingshandelingen met het oog op nuttige toepassing of verwijdering van de betreffende onderdelen van de schepen/vaartuigen waarbij deze onderdelen nog een bewerking moeten ondergaan alvorens deze nuttig kunnen worden toegepast. Te denken valt bijvoorbeeld aan het ontleden, verkleinen en sorteren van staal/aluminium secties en onderdelen.

In de Kaderrichtlijn zijn de termen 'nuttige toepassing' en 'verwijdering' omschreven. De bijlage bij de richtlijn bevat daarnaast (niet-limitatieve) lijsten van 'nuttige toepassing' of 'verwijdering'. In de bijlage zijn storten en opslag - met uitzondering van tijdelijke opslag - genoemd als voorbeelden van een verwijderingshandeling. Recycling of terugwinning van metalen en metaalverbindingen, hoofdgebruik als brandstof en her-raffinage van olie worden genoemd als voorbeelden van 'nuttige toepassing'. Bij Bijlsma is op grond van bijlage II van de Kaderrichtlijn - en de toelichting op R12 - sprake van voorbehandeling(en).

- Besluit milieueffectrapportage:

Bij Bijlsma is in alle gevallen sprake van een proces dat zich richt op 'nuttige toepassing' of 'verwijdering' van afvalstoffen. De vraag is of ook in alle gevallen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht van wege het proces als geheel of vanwege de afzonderlijke onderdelen. Deze vraag wordt niet primair beantwoord door de Kaderrichtlijn, maar door de Milieueffectrapportagerichtlijn (Richtlijn 2011/92/EU) en de Richtlijn Industriële Emissies (Richtlijn 2010/75/EU) als opvolger voor de IPPC-richtlijn, welke zijn omgezet in nationale regelgeving in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). In het Besluit m.e.r. zijn de in de Richtlijn Industriële Emissies en Mer-richtlijn genoemde gespecificeerde projecten respectievelijk activiteiten overgenomen. Zowel de Mer-richtlijn als de Richtlijn Industriële Emissies kennen voor uiteenlopende (industriële) projecten, respectievelijk activiteiten de verplichting tot een breder milieu- en alternatievenonderzoek (Richtlijn Industriële Emissies artikel 11 lid 2).

Het Besluit m.e.r. is ingrijpend gewijzigd in 2011 (inwerking getreden 10 september 2011) waarbij onder meer is beoogd nauwer aan te sluiten bij de Europese richtlijnen (geen nationale koppen) en jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie. Daarbij gebruikt het Besluit m.e.r. nog steeds andere categorie aanduidingen of bewoordingen dan de Richtlijnen. Omdat bij de laatste ingrijpende wijziging van het Besluit m.e.r. beoogd is om aan te sluiten bij de Richtlijnen, gaan wij bij de interpretatie van het Besluit m.e.r. uit van de Richtlijnen.

- m.e.r. categorieën:

D18.1:

Het Besluit m.e.r. noemt in de lijst van beoordelingsplichtige activiteiten (lijst D) onder categorie 18.1 en verder diverse 'afvalgerelateerde activiteiten'. Categorie 18.1 betreft de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor verwijdering van afval. Hoewel in commentaar op deze categorie wordt verondersteld dat hier met verwijzing naar de Wet milieubeheer uitgegaan moet worden van een ruim afvalbegrip, ligt het niet voor de hand het begrip 'verwijdering' hier

inclusief 'nuttige toepassing' te lezen. De Europese richtlijnen geven hier immers geen aanleiding toe (de verwijzing in de Wet milieubeheer naar de Kaderrichtlijn kan tot dezelfde conclusie leiden).

In de M.e.r.-richtlijnen worden als beoordelingsplichtig genoemd:

- Categorie 4 Metaalbewerkingen: scheepswerven met inbegrip van wijziging of uitbreiding met aanzienlijke nadelige gevolgen (13a);
- Categorie 11 Andere projecten: opslag van schroot met inbegrip van autowrakken.

Voor deze projecten moet een MER worden opgesteld, afhankelijk van een beoordeling van de kenmerken van het project (aard, omvang) de mogelijke effecten en de ligging in relatie tot onder meer gevoelige gebieden. MER-plichtig zijn afvalverwijderingsinstallaties voor verbranding, chemische omzetting, of opslag in de grond van toxische en gevaarlijke afvalstoffen.

In de Richtlijn Industriële Emissies (voorheen IPPC-richtlijn) zijn bijvoorbeeld opgenomen:

- Productie en verwerking van metalen: de verwerking van ferro- en non-ferrometalen door respectievelijk warmwalsen, smeden enerzijds en de winning van metalen uit erts en het smelten anderzijds;
- Afvalbeheer: de "de verwijdering van ongevaarlijke afvalstoffen met een capaciteit van meer dan 50 t per dag" door middel van "biologische behandeling, fysisch chemische behandeling, voorbehandeling van afval voor verbranding of mee-verbranding, behandeling van slakken en as, behandeling in shredders van metaalafval" (bijlage I onder 5.3).

Categorie 18.1 is opgenomen op basis van de Richtlijn Industriële Emissies. Men zou kunnen oordelen dat verwerkingsactiviteiten plaatsvinden ten behoeve van verwijdering of nuttige toepassing waaronder recycling. Echter, deze verwerkingsactiviteiten moeten vanzelfsprekend niet verward worden met de eigenlijke verwijderingshandelingen, zoals omschreven in de Richtlijn Industriële Emissies en de Kaderrichtlijn (het storten, permanente opslag, lozing, verbranding etc.). Binnen de inrichting van Bijsma vinden geen verwijderingshandelingen plaats zoals genoemd in deze richtlijn en Kaderrichtlijn. Categorie D18.1 is derhalve niet van toepassing.

D18.8:

Een specifieke categorie in het Besluit m.e.r. is de opslag van schroot, waaronder autowrakken. Tijdelijke opslag valt hier niet onder (Kaderrichtlijn Afvalstoffen bijlage I onder D15, Richtlijn Industriële Emissies, bijlage I onder 5.5, inzamelen). Binnen de inrichting van Bijsma vindt geen permanente opslag plaats, maar de verwerkte onderdelen worden aangeboden ter verwijdering. Bij scheepsrecycling ontstaat vooral metaalafval in de vorm van metaaldelen en kleinere metaalsecties, naar soort gescheiden. Dit metaalafval wordt na tijdelijke opslag afgevoerd ter verwijdering. Categorie D18.8 is derhalve niet van toepassing.

Andere m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten doen zich binnen categorie 18 niet voor.

D32.6:

De categorie die resteert is 'de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het bouwen, onderhouden, repareren of behandelen van de oppervlakte van metalen schepen' (32.6). Door se sloopactiviteiten wijzigt immers het proces binnen de scheepswerf, althans wordt deze uitgebreid. Het Besluit m.e.r. maakt geen onderscheid naar hoofd- of nevenactiviteiten. Deze categorie kent wel een drempelwaarde gekoppeld aan een productieoppervlak van 50.000 m² of meer. Dit betekent dat bij wijziging van de activiteiten binnen de scheepswerf over 50.000 m² of meer sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Is de oppervlakte kleiner - zoals bij Bijsma het geval is - dan hoeft er geen sprake te zijn van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Hierbij wordt wel opgemerkt dat ondanks deze drempelwaarde ook sprake kan zijn van een m.e.r.-beoordelingsplicht afhankelijk van de kenmerken van het project, de ligging ten opzichte van gevoelige gebieden en de mogelijke effecten van

het project. Uit de aanvraag blijkt dat de effecten van de scheepsrecyclingactiviteit bij Bijlsma blijven binnen de effecten van de huidige vergunde activiteiten. Een uitzondering hierop vormt het ontstaan van afvalstoffen (zie bijlage 6^A).

- Conclusie:

Gelet op het bovenstaande is de conclusie dat geen m.e.r.-beoordelingsplicht bestaat onder categorie 18 van het Besluit m.e.r. Op basis van categorie 32.6 bestaat er naar onze mening wel een m.e.r.-beoordelingsplicht. Het Besluit m.e.r. maakt geen onderscheid in hoofd- en nevenactiviteiten, maar koppelt een m.e.r.-beoordeling aan de in Europese richtlijnen opgenomen activiteiten en projecten en aan de kenmerken, effecten en ligging van de voorgenomen wijziging van de bedrijfsactiviteiten. In bijlage 9 is de Notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. Bij een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet getoetst worden aan de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. Deze criteria hebben wij aangehouden bij het opstellen van de notitie.

IPPC EN BBT

De activiteit ontmantelen en slopen van schepen/vaartuigen valt niet onder de categorieën van bijlage I van de IPPC-richtlijn, en/of er is geen sprake van een overschrijding van de drempelwaarde. Categorie 5.1 van bijlage I heeft betrekking op de verwijdering of nuttige toepassing van gevaarlijke afvalstoffen met een capaciteit van meer dan 10 ton/dag voor genoemde activiteiten. Bij Bijlsma is geen sprake van de verwijdering of nuttige toepassing van gevaarlijke afvalstoffen. De capaciteit voor de tijdelijke opslag van gevaarlijke afvalstoffen is lager dan de genoemde drempelwaarde van 50 T onder activiteit 5.5 van bijlage I. Omdat geen sprake is van een installatie voor de verwijdering van afval, is activiteit 5.3 van bijlage I niet aan de orde. Er is geen sprake van één der genoemde handelingen onder a I t/m V. Zie ook de toelichting onder het kopje 'Besluit milieueffectrapportage'. Opgemerkt wordt dat Richtlijn Industriële Emissies de opvolger is van de IPPC-richtlijn.

De aanvullende activiteiten voldoen aan de desbetreffende Nederlandse BBT-documenten (NeR, NRB, PGS 15 en PGS 30).

NATUURBESCHERMINGSWET FLORA-/FAUNAWET

Voor de gebiedsbescherming zijn in het kader van de Europese richtlijnen in Nederland speciale beschermingszones aangewezen met een hoge wettelijke bescherming, de zogenaamde N2000 gebieden. In rangorde volgen daarna de beschermde natuurgebieden en EHS. In dit kader wordt tevens verwezen naar paragraaf 4.9 van de ruimtelijke onderbouwing (bijlage 10).

- Natura 2000-gebied:

In de nabijheid van de inrichting van Bijlsma bevindt zich geen gebied aangewezen als Natura 2000/vogel- en/of habitatgebied. Het dichtstbijzijnde gelegen Habitat- en Vogelrichtlijngebied, Wetlands (2005) en Natura 2000-gebied (juni 2013) "IJsselmeer" ligt op circa 2.200 meter van de inrichting van Bijlsma. Het Natura 2000-gebied maakt ook onderdeel uit van de EHS.

- Beschermde natuurmonumenten:

Het Nationaal Landschap (2007) "Zuidwest Friesland" ligt op een afstand van circa 2.100 meter vanaf de inrichting. Het beschermd natuurmonument (2001) "Friese IJsselmeerkust" ligt op een afstand van circa 3.500 meter vanaf de inrichting.

- EHS:

Het water rond het bedrijventerrein - met uitzondering van de havens - is aangewezen als EHS-water. Omdat in dit geval sprake is van water rondom een industrieterrein wordt afgezien van toetsing aan gebruiksregels die gericht zijn op behoud,

herstel of ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gronden. Op een afstand van circa 700 meter van de inrichting van Bijlsma ligt een EHS-zone 2007.

- Flora en fauna:

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. De locatie van de (bestaande) scheepswerf en scheepsrecyclingwerf is van zeer geringe betekenis voor soorten die in of op het water leven. Er is ter plaatse geen sprake van beschermde soorten of nestplaatsen, er worden geen soorten gedood en er vindt geen verstoring plaats van (vaste) broed- en rustplaatsen.

VERORDENING SCHEEPSRECYCLING

In 2012 heeft de Europese Commissie een voorstel ingediend voor een Verordening inzake scheepsrecycling (2012/0055). Hierin is een definitie opgenomen ten aanzien van scheepsrecycling.

Definitie scheepsrecycling: "het volledig of gedeeltelijk ontmantelen van een schip in een scheepsrecyclinginrichting met het oog op de nuttige toepassing van onderdelen en materialen die opnieuw worden verwerkt of gebruikt en daarbij zorg dragen voor gevaarlijke en andere materialen, met inbegrip van de opslag en behandeling van onderdelen en materialen op het recyclingterrein, maar niet van de verdere verwerking of verwijdering ervan in afzonderlijke inrichtingen".

Deze definitie sluit aan bij de definitie van het LAP aangaande het verwijderen van afvalstoffen. De feitelijke verwijdering vindt niet binnen de inrichting plaats, maar in een afzonderlijke inrichting. De voortgebrachte afvalstoffen worden overgebracht naar een afval-beheers-installatie bedoelt voor verwerking en/of verwijdering, met inbegrip van nuttige toepassing. Zie ook de onderbouwing onder het kopje 'Besluit milieueffectrapportage'.

INHOUDSOPGAVE	BLZ.
WETTELIJK KADER	02
UITGANGSPUNTEN	02
1 INLEIDING	03
1.1. Aanleiding	03
1.2. Doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling	04
1.3. Algemene gegevens initiatiefnemer	04
1.4. Inhoudelijke criteria vormvrije m.e.r.-beoordeling	04
2 KENMERKEN EN PLAATS VAN HET PROJECT	05
2.1. Kenmerken van het project	05
2.2. Plaats van het project	08
3 KENMERKEN VAN HET POTENTIELE EFFECT	10
3.1. Verkeer en parkeren	10
3.2. Stalling materialen en containers	10
3.3. Afmeren en opleggen van schepen en vaartuigen	10
3.4. Kranen	11
3.5. Geluid	11
3.6. Luchtkwaliteit en geur	11
3.7. Water	11
3.8. Bodem en waterbodem	12
3.9. Externe veiligheid	12
3.10. Natuur en flora en fauna	12
3.11. Archeologie en cultuurhistorie	12
4 OVERZICHT MOGELIJKE MILIEUGEVOLGEN	14
4.1. Beoordeling noodzaak vervolgstappen vormvrije m.e.r.-beoordeling	14

WETTELIJK KADER

Voor de aangevraagde activiteiten is nagegaan of op grond van het wettelijke kader sprake is van een MER(bedoordelings)plicht. De huidige vergunde activiteiten en werkzaamheden van Bijlsma Shipyard vallen onder categorie D32.6 'oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het bouwen, onderhouden, repareren of behandelen van de oppervlakte van metalen schepen' van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Door de aangevraagde activiteiten wordt het proces binnen de scheepswerf uitgebreid met scheepsrecycling. Deze activiteiten zijn getoetst aan de genoemde categorie en aan categorie D18.1 "oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval" en categorie D18.8 "oprichting, wijziging of uitbreiding van een inrichting voor de opslag van schroot, met inbegrip van autowrakken". Aangezien er binnen het bedrijf geen verwijderingshandelingen plaatsvinden en er geen sprake is van opslag van schroot, zijn de activiteiten niet m.e.r.-bedoordelingsplichtig op grond van categorie D18.1 of D18.8 van het Besluit m.e.r.. De activiteiten kunnen worden gezien als een wijziging van de scheepswerf als bedoeld in categorie D32.6. Deze categorie kent een drempelwaarde van 50.000 m² welke door de aangevraagde activiteiten niet wordt overschreden. Bijlsma Shipyard heeft besloten om voor de uitbreiding van de scheepswerf met de scheepsrecycling onderhavige vormvrije m.e.r.-beoordeling op te stellen. Voor een uitgebreide interpretatie en uitleg van de reikwijdte van de aangehaalde categorieën wordt verwezen naar bijlage 8^A onder het kopje 'Besluit milieueffectrapportage'.

UITGANGSPUNT

In bijlage 8 van de aanvraag d.d. 25 april 2013 is onder het kopje 'Besluit milieueffectrapportage' aangegeven dat alle benodigde informatie voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling in de aanvraag is opgenomen. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet getoetst worden aan de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. (2011/92/EU). Voor een betere toetsing is alle informatie uit de aanvraag in deze notitie gebundeld en waar nodig aangevuld en verder uitgediept.

Deze notitie heeft betrekking op de uitbreiding van de scheepswerf van Bijlsma Shipyard met de activiteit 'demonteren/ontmantelen' en 'ontleden/slopen' van schepen/vaartuigen, kortweg scheepsrecycling. De werkwijze ten aanzien van de vergunde activiteiten en werkzaamheden van de scheepswerf blijven buiten beschouwing. Wel wordt regelmatig teruggekoppeld naar en gerefereerd aan de milieubelasting en -hinder die vanwege de scheepswerf al ontstaat.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Bijlsma Shipyard is een moderne scheepswerf waar binnenvaart- en zeeschepen worden gebouwd, verbouwd, afgebouwd, gerepareerd en gereviseerd. Deze activiteiten worden verspreid over de inrichting uitgevoerd in de werkhaven, aan de pier/kade/landtong en in de dokhal. De aard en omvang van de werkzaamheden/activiteiten is divers en in overeenstemming met een scheepswerf en scheepsreparatiewerf. Het bedrijf is ingericht voor (zee)schepen met een lengte van maximaal 137 meter en een belasting van maximaal 5.000 ton (LST) verspreid over het overdekte dok en in de werkhaven aan de pier/kade/landtong.

In de volgende tabel is een vergelijking gemaakt tussen de vergunde capaciteit/activiteiten van de inrichting en de gevraagde capaciteit/activiteiten in het kader van scheepsrecycling. Dit is een overzicht op hoofdlijnen, immers het is niet de bedoeling de hele oorspronkelijke aanvraag en de aangevraagde uitbreiding hier in te voegen.

TABEL VERGELIJKING CAPACITEITEN EN ACTIVITEITEN

Activiteit en werkzaamheden	V	A	Omschrijving capaciteit
Personeelsbezetting vast en onderaannemers.	x		Gemiddeld 110-250 fte. Zal inkrimpen tot ca. 75-200 fte.
Personeelsbezetting vast en onderaannemers.		x	Gemiddeld 13-32 fte.
Afmeren van schepen, vaartuigen en casco's aan de afbouwpiers en kades.	x	x	11 stuks afmeerposities in de werkhaven, 2 tot 3 rijen dik. Totaal is onveranderd.
Opleggen/afmeren van schepen/vaartuigen aan de afbouwpiers en kade in afwachting van sloop.		x	2 afmeerposities (van de 11) in de werkhaven. Dat is 15-20% bezettingsgraad t.b.v. scheepsrecycling in de werkhaven.
Demonteren en ontmantelen van schepen/vaartuigen aan de afbouwpiers en kade.		x	2 afmeerposities (van de 11) in de werkhaven. Dat is 15-20% bezettingsgraad t.b.v. scheepsrecycling in de werkhaven.
Ontleden/slopen van scheepscasco's in het droogdok.		x	1 à 2 afmeerposities in het droogdok (afhankelijk van lengte). Jaarcapaciteit 23 casco's of maximaal 40.250 T. Tijdens het ontleden/slopen in het droogdok kan het dok niet worden gebruikt voor het afbouwen van schepen/casco's. Dat is 70-75% bezettingsgraad t.b.v. scheepsrecycling.
Afbouwen van schepen en casco's aan de afbouwpiers en kades (incl. reparaties en revisies).	x		Circa 15 schepen/jaar. 7 schepen en/of casco's tegelijkertijd in de werkhaven. Dit aantal zal inkrimpen naar 5 als gevolg van scheepsrecycling. Dat is 60-70% bezettingsgraad in de werkhaven. 2 schepen en/of casco's in afwachting van afbouw. Dit aantal verandert niet.
Afbouwen van schepen en casco's in het droogdok (incl. reparaties en revisies).	x		Circa 5 schepen/jaar. 1 schip en/of casco tegelijk in het droogdok. Dat is 25-30% bezettingsgraad t.b.v. scheepswerf.
Afmeren van beladen duwbakken in de werkhaven.		x	Maximaal 2 stuks in afwachting van transport.
Verkleinen van het scheepscasco en scheepssecties met een hydraulische knipschaar.		x	2 stuks knipscharen in het droogdok en 1 knipschaar in de demontagehal.
Lassen binnen/buiten.	x		Jaarverbruik las-toevoegmateriaal ca. 20.000 kg en gassen ca. 33.000 liter. Deductie met ca. 40% af.
		x	Jaarverbruik las-toevoegmateriaal ca. 5.000 kg en gassen ca. 8.000 liter
Snijbranden binnen/buiten.	x		Jaarverbruik gassen ca. 10.000 liter. Reductie met ca. 40% af.
		x	Jaarverbruik gassen ca. 4.000 liter
Verf en oplosmiddelen binnen/buiten.	x		Jaarverbruik ca. 50.000 liter verf en ca. 16.000 liter VOS. Reductie met circa 40%.
Lassen, snijbranden, slijpen en hameren.	x	x	De som van de bedrijfstijden en de bezetting is onveranderd.
Intern transport, laden/lossen.	x	x	De som van de bedrijfstijden en de bezetting is onveranderd.
Transportbewegingen.	x	x	De som van het aantal transportbewegingen is onveranderd.

Legenda: V = Vergund t.b.v. scheepswerf, A = Aangevraagd t.b.v. scheepsrecycling.

Bijlsma is voornemens de bestaande scheepswerf uit te breiden met de activiteit 'scheepsrecycling' van schepen/vaartuigen. Hiermee speelt Bijlsma in op de vervangingsmarkt die ontstaat als gevolg van de vloottransitie van enkelwandige tankersschepen naar dubbelwandige tankersschepen. Ook is er sprake van een inkrimpende visserijvloot waardoor een deel van deze vloot uit de vaart zal worden genomen. Door overcapaciteit in de binnen-/zeevaart is het nieuwbouw-/afbouwvolume van de werf sterk afgenomen, en is het vanuit bedrijfseconomisch oogpunt gezien noodzakelijk

aanverwante activiteiten te ontplooiën. Deze dalende tendens is ingezet 2010 en is merkbaar tot op de dag van vandaag. De onderbezetting van de werf - en dan vooral het droogdok - kan voor een deel worden gecompenseerd door versneld oudere, incurante en/of overbodige schepen uit de vaart te halen. Ook de overheid geeft een extra impuls aan dit proces door de slooppremie voor tankers opnieuw in te voeren en een sloopfonds in het leven te roepen om het verantwoord recyclen van zeeschepen te stimuleren. Bijlsma beschikt over voldoende expertise en voorzieningen ter bescherming van de milieucompartimenten om op een verantwoorde wijze invulling te geven aan deze recycleactiviteit.

1.2 Doel van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is ten behoeve van een toets door het bevoegd gezag of bij het te nemen besluit (het verlenen van een omgevingsvergunning voor het veranderen van de inrichting en planologisch strijdig gebruik) belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Doel van deze beoordeling is te bepalen of er ten aanzien van dit voornemen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen die vereisen dat door het bevoegd gezag een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen.

1.3 Algemene gegevens initiatiefnemer

Bijlsma Shipyard B.V. gevestigd aan Sluisweg 13 te Lemmer heeft een omgevingsvergunning aangevraagd voor het veranderen/uitbreiden van de inrichting in verband met 'scheepsrecycling', en tevens een vergunning voor afwijken van het bestemmingsplan.

Bijlsma Shipyard B.V.
Sluisweg 13, 8531 DJ Lemmer.

1.4 Inhoudelijke criteria vormvrije m.e.r.-beoordeling

Bij een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet het bevoegd gezag zich er van vergewissen of de activiteit daadwerkelijk geen aanzienlijke milieugevolgen kan hebben, waarbij in het bijzonder moet worden nagegaan of de activiteit vanwege de kenmerken, de ligging ten opzichte van gevoelige gebieden en de mogelijke effecten m.e.r. beoordelingsplichtig kan zijn (Bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn). Het gaat hier om een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling waarin bepaald moet worden of voor het project een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen vanwege belangrijke nadelige gevolgen die 'scheepsrecycling' op die locatie kan hebben.

2 KENMERKEN EN PLAATS VAN HET PROJECT

2.1 Kenmerken van het project

Bijsma heeft de ambitie om een moderne 'scheepsrecyclinginrichting' te worden, waarin op milieuverantwoorde wijze en met respect voor de leefomgeving schepen/vaartuigen kunnen worden ontmanteld en ontleed. Er is geen sprake van intensivering van de activiteiten, maar van een verschuiving in de productiecapaciteit van afbouw/reparatie/renovatie van schepen/casco's naar demonteren van schepen/vaartuigen en ontleiden van casco's. Bijsma zal zich blijven richten op de milieuverantwoorde scheepsbouw en -renovatie, maar vanwege de huidige economische omstandigheden wordt een deel van de productielocatie aangewend voor scheepsrecycling.

Binnen het bedrijf worden de scheepsonderdelen gedemonteerd en gesorteerd waarna het wordt overgebracht naar één of meerdere afval-beheers-installatie(s) bedoelt voor verwerking en/of verwijdering, met inbegrip van nuttige toepassing. Hiermee wordt ingespeeld op de Verordening inzake scheepsrecycling (2012/0055) zoals in 2012 door de Europese Commissie voorgesteld.

Het (af)bouwen en recyclen van schepen kan gelijktijdig dan wel wisselend worden uitgevoerd binnen de randvoorwaarden van de aangevraagde veranderingsvergunning. Deze aanpak past binnen de filosofie van Bijsma om de milieudruk die ontstaat bij het (af)bouwen van schepen/vaartuigen te reduceren door te streven naar een gesloten materiaalketen (cradle-to-cradle principe). Aan het einde van de levenscyclus van een schip/vaartuig worden de materialen weer als hernieuwbare grondstof teruggebracht in de materiaalkringloop. Het ontmantelen en ontleiden van schepen zoals door Bijsma aangevraagd is een onmisbare schakel in deze keten. Deze vormvrije m.e.r.-beoordelingsnotitie richt zich uitsluitend op 'scheepsrecycling'.

Omvang van het project:

De werkzaamheden aan boord van schepen/vaartuigen/casco's in de werkhaven aan de kades/afbouwpijler/landtong kunnen gelijktijdig plaatsvinden met de aanvullende activiteiten in het kader van 'scheepsrecycling'. De intensiteit en omvang van de werkzaamheden/activiteiten - en de milieueffecten - is identiek aan en vergelijkbaar met die van grote reparaties, renovaties en revisies. De effecten blijven binnen de effecten vanwege de activiteiten/werkzaamheden van de scheepswerf. Het aantal ligplaatsen en afbouwplaatsen in de werkhaven aan de kades/afbouwpijler/landtong blijft gelijk. Een deel van de beschikbare lig-/afbouwplaatsen zal in beslag worden genomen voor het opleggen/afmeren van schepen/vaartuigen in afwachting van sloop, en voor demontage/ontmanteling van schepen/vaartuigen. De werkzaamheden aan schepen/vaartuigen/casco's in het droogdok (dokhal I) kunnen niet gelijktijdig - maar wel wisselend - plaatsvinden met de aanvullende activiteiten in het kader van 'scheepsrecycling'. In de dokhal I is in principe maar één behandelplaats beschikbaar (zie ook tabel 'capaciteiten en activiteiten' paragraaf 1.1).

De scheepstypen die op grond van het acceptatiebeleid kunnen worden gerecycled kenmerken zich door een relatief laag RS LST dan die van nieuwbouw-/afbouwprojecten. Het betreft overwegend oudere schepen/vaartuigen vanaf circa 750 tot 2.500 RS LST. Onderstaand is de capaciteit van de uitbreiding/verandering van de inrichting omschreven en gemotiveerd. Hiervoor is een fictieve rekeneenheid in het leven geroepen (RS LST = RekenSchip Light Ship Tonnage). De capaciteit en het ontstaan van afvalstoffen is gekoppeld aan deze rekeneenheid. Allerlei variaties in scheepstypen en ongemotoriseerde vaartuigen en tonnages (LST) worden hierdoor gecompenseerd. Vanuit de markt kan namelijk niet worden voorspeld welke schepen ter sloop worden aangeboden. In de toelichting is de aard van de werkzaamheden per activiteit nader omschreven.

Capaciteit van de scheepsrecyclingwerf:

Activiteit	:	Opleggen en/of afmeren van schepen/vaartuigen in de werkhaven, in afwachting van sloop.
Capaciteit	:	Aantal opleg-/afmeerposities: 2 stuks.
		Locaties: 1 x afbouwpijler en 1 x kade (zie bijlage 1 t/m 3 en tekening 1A).
		Afmeting: maximaal 137 x 18 m., maximaal 4 m. diepgang en maximaal 5.000 T LST.
Afmeerperiode	:	Maximaal 3 maanden tot aan ontleding/sloop in de dokhal.
Toelichting	:	Opleggen of afmeren van schepen/vaartuigen die uit de vaart worden genomen, en op termijn

worden ontmanteld/ontleed binnen de inrichting. Dit kunnen zowel gemotoriseerde schepen als ongemotoriseerde vaartuigen zijn. Aan boord van opgelegde schepen/vaartuigen worden geen werkzaamheden verricht, met uitzondering van uitbouwen machinekamer en aftappen (gevaarlijke) vloeistoffen. Deze voorbereidende werkzaamheden zijn nodig alvorens delen van het schip/vaartuig in de werkhaven gedemonteerd/ontmanteld kunnen worden. Deze activiteiten leiden niet tot een andersoortige of grotere milieubelasting (m.u.v. afvalstoffen) als waarvoor vergunning is verleend in het kader van de scheepswerf. In de vigerende omgevingsvergunning (milieu) kunnen deze activiteiten op deze locaties worden uitgevoerd in het kader van grote reparaties/renovaties/revisies. De afvoer van de ontstane afvalstoffen verloopt via het milieuplein aan de kade en milieuloods V.

Afvalstoffen	:	De aard en hoeveelheid van de afvalstoffen die vrijkomen bij het uitbouwen van de machinekamer en het aftappen van (gevaarlijke) vloeistoffen is per scheepseenheid gelijk, ongeacht de herkomst van het schip/vaartuig. Wel ontstaat er meer afvalstoffen omdat de jaarcapaciteit groter is dan die van de scheepsreparatiewerf.
Activiteit	:	Demonderen/ontmantelen van schepen/vaartuigen in de werkhaven.
Capaciteit	:	Aantal afmeerposities: 2 stuks. Locaties: 1 x afbouwpijler en 1 x kade (zie bijlage 1 t/m 3 en tekening 1A).
Tijdsduur	:	Voor het demonderen/ontmantelen van 1 RS LST van circa 1.750 T is ongeveer 10 werkdagen nodig.
Periode	:	Werkzaamheden vinden plaats binnen de afmeerperiode van 3 maanden.
Toelichting	:	Onder demontage/ontmantelen van schepen/vaartuigen wordt verstaan het uitbouwen van de werktuigkundige installaties, demonderen pijpleidingen en dek-equipment, verwijderen stuurhuis, roef of kajuit, en tevens strippen interieur en van de dek-opbouw. Hierbij wordt gebruik gemaakt van slijptollen en snijbranders. Deze activiteiten leiden niet tot een andersoortige of grotere milieubelasting (m.u.v. afvalstoffen) als waarvoor vergunning is verleend in het kader van de scheepswerf. In de vigerende omgevingsvergunning (milieu) kunnen deze activiteiten op deze locaties worden uitgevoerd in het kader van grote reparaties/renovaties/revisies. De afvoer van de ontstane afvalstoffen verloopt via het milieuplein aan de kade en milieuloods V.
Afvalstoffen	:	De aard en hoeveelheid van de afvalstoffen die vrijkomen bij het demonderen/ontmantelen van schepen/vaartuigen is per scheepseenheid gelijk, ongeacht de herkomst van het schip/vaartuig. Wel leidt het demonderen/ontmantelen van schepen/vaartuigen tot meer afvalstoffen omdat de jaarcapaciteit groter is dan die van de scheepsreparatiewerf en er volledige demontage/ontmanteling plaatsvindt in plaats van deeldemontage/-ontmanteling.
Activiteit	:	Ontleden/slopen van scheepscasco's in het droogdok van de dokhal I en verkleinen/sorteren van secties en onderdelen in de demontagehal II.
Capaciteit	:	Aantal afmeerposities: 1 stuks à 2.500 LST of 2 stuks à 1.000 LST. Locatie: overdekte en gesloten droogdok in dokhal I (zie bijlage 1 t/m 3 en tekening 1A). Jaarcapaciteit: 23 stuks RS LST. Tonnage: 40.250 RS LST/jaar.
Tijdsduur	:	Voor het ontleden/slopen van 1 RS LST van circa 1.750 T is ongeveer 10 werkdagen nodig.
Toelichting	:	Het gezuiverde scheepscasco wordt de dokhal binnengevaren. De logistieke handelingen met en fixeren van het casco zijn identiek aan die van een afbouwcasco. Het daadwerkelijke ontleden van het casco vindt in het overdekte en afgesloten droogdok plaats (dokhal I). Hierbij wordt gebruik gemaakt van slijptollen, snijbranders en hydraulische knipscharen. Het casco wordt geheel gedemonteerd. De grote onderdelen en secties worden met de bovenloopkraan uit het dok gelicht om verder verkleind en gesorteerd te worden in de aangrenzende demontagehal II. De afvoer van de ontstane afvalstoffen verloopt via hal I, hal II en het milieuplein aan de kade.
Afvalstoffen	:	Omdat het casco volledig wordt ontleed/gesloopt ontstaan er een grote hoeveelheid (soorten)

afvalstoffen. Deze worden vooral over water afgevoerd.

Cumulatie met andere projecten:

Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten en ontwikkelingen in de directe omgeving van de inrichting van Bijlsma Shipyard, nog zijn er andere ontwikkelingen voor bedrijven voorzien. Op basis van de aangevraagde veranderingsvergunning en de daarbij gevoegde uitkomsten van onderzoeken en bijlagen zal het project ten aanzien van geluid, stof, geur, verkeer, afval, ecologie en NOx depositie niet leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen:

Het proces van scheepsrecycling legt geen beslag op natuurlijke hulpbronnen of grondstoffen. Bij scheepsrecycling wordt uitsluitend gebruik gemaakt van de aandrijving, beweegkracht en het thermisch vermogen van machines en werktuigen. Deze machines en werktuigen maken gebruik van fossiele brandstof, elektrische energie, snijbrandgassen en/of LPG/aardgas. De hydraulische knipscharen in de dokhal en demontagehal maken gebruik van LPG of aardgas als brandstof.

Afvalstoffen:

De afvalstoffen die bij scheepsrecycling ontstaan zijn niet het gevolg van een productieproces, maar van het uiteenvallen van een sloopschip/-vaartuig in diverse herkenbare en herbruikbare deel(afval)stromen. Het RS LST van een sloopschip/-vaartuig wordt door het proces van scheepsrecycling uitsluitend in deelstromen omgezet. De totale massa van het schip/vaartuig blijft behouden. Voor een specificatie van het ontstaan en behandelen van afvalstoffen wordt verwezen naar bijlage 6^A van de aanvraag. De materialen die vrijkomen tijdens het proces van scheepsrecycling bestaan voor circa 98% uit metalen. Deze komen volledig in aanmerking voor recycling en/of nuttig (materiaal)hergebruik. Een klein deel van de verwijderde onderdelen (accu's, dekluisen, motoren, installaties) wordt afgevoerd naar inzamel-/recyclingbedrijven.

Het overgrote deel van het ontstane afval (circa 97%) bestaat uit staal en ijzer en ontstaat als gevolg van het ontleden van het casco in het volledig afgeschermd dok I. Deze onderdelen worden in de aangrenzende demontagehal II zo nodig verder ontleed, bijgesneden en gesorteerd. Deze metaalafvalstoffen blijven tot aan het moment van afvoer/transport tijdelijk in opslag binnen de afgeschermd omgeving van de dokhal I en demontagehal II.

De gevaarlijke (vloeibare) afvalstoffen en eventueel restlading wordt in een vroeg stadium in de werkhaven van boord gehaald en verwijderd. Voordat afvoer plaatsvindt worden deze afvalstoffen tijdelijk in tanks en/of emballage opgeslagen. Er vindt geen vermenging plaats van deze afvalstoffen anders dan omschreven in bijlage 6^A onder het kopje 'mengingen van afvalstoffen'. Deze afvalstoffen verlaten de inrichting via milieuloods V en/of het milieuplein.

Voordat het casco in de dokhal kan worden ontleed moet het worden "gezuiverd" van diverse (bouw)materialen en installaties. Deze materialen en installaties worden selectief verwijderd in de werkhaven, en naar soort gescheiden opgeslagen in containers op het milieuplein of in milieuloods V in afwachting van transport.

Ketenduurzaamheid:

Ketenduurzaamheid moet in een breder verband worden beschouwd dan de nauwe context van het project waarvoor vergunning wordt aangevraagd. Er worden geen natuurlijke hulpbronnen en grondstoffen gebruikt voor het recyclingproces met uitzondering van LPG/aardgas, fossiele brandstof, elektrische energie en gassen. Echter worden deze hulpbronnen/-stoffen ook al op dezelfde schaal - of meer - toegepast door de scheepswerf en vindt er een verschuiving plaats van het gebruik ten behoeve van de scheepswerf naar scheepsrecycling (zie voor een toelichting de tabel in paragraaf 1.1).

Voor het afvoeren van de afvalstoffen wordt gebruik gemaakt van vrachtwagens en duwbakken. Circa 95% van het ontstane afval wordt over water afgevoerd. Met een duwbak kan ongeveer 750 T in eens worden afgevoerd. Deze vorm van transport is veel efficiënter en milieuverantwoordelijk dan transport over de weg.

De ontstane afvalstoffen worden weer teruggebracht in de materiaalketen waardoor er sprake is van een gesloten kringloop. Het proces van scheepsrecycling heeft een positief effect op het vlak van ketenduurzaamheid.

Hinder:

De locatie voor scheepsrecycling is gelegen op het akoestisch gezoneerde industrieterrein Buitengaats in de gemeente De Friese Meren (kern: Lemmer). Dit industrieterrein is op grond van de Wet geluidshinder voorzien van een geluidzone.

In de werkhaven aan de afbouwpiër/kade worden in het kader van scheepsrecycling werkzaamheden uitgevoerd die qua intensiteit en omvang, identiek zijn aan en vergelijkbaar met die van grote reparaties, renovaties en revisies van schepen. De effecten blijven binnen de effecten vanwege de activiteiten/werkzaamheden van de scheepswerf. Deze werkzaamheden leiden niet tot een andersoortige of grotere milieubelasting als waarvoor vergunning is verleend in het kader van de scheepswerf. Uit het rapport van het akoestische onderzoek (bijlage 7) blijkt dat de werkzaamheden in de werkhaven niet leiden tot hogere geluidsniveaus dan in de vergunde situatie van de scheepswerf. Wel ontstaan er bij scheepsrecycling relatief gezien meer afvalstoffen dan bij scheepsreparatie/-renovatie/-revisie het geval is. Het ontstaan van deze afvalstoffen en de logistieke afhandeling daarvan leidt niet tot meer hinder.

In de dokhal en demontagehal worden in het kader van scheepsrecycling andersoortige werkzaamheden uitgevoerd dan in het kader van de scheepswerf. De belangrijkste is het gebruik van hydraulische knipscharen waarmee het scheepscasco in kleinere onderdelen wordt geknipt. Uit het rapport van het akoestisch onderzoek blijkt dat de werkzaamheden in de dokhal en demontagehal niet leiden tot hogere geluidsniveaus c.q. bronsterkten dan in de vergunde situatie van de scheepswerf. Bij het proces van scheepsrecycling treden zelfs lagere halniveaus en bronsterkten op. Het ontstaan van afvalstoffen en de logistieke afhandeling daarvan leidt niet tot meer hinder.

De belangrijkste geluid-producerende activiteiten worden in de gesloten dokhal uitgevoerd. De emissie van geluid neemt niet toe, en de emissie van stof en geur zijn niet relevant, of in ieder geval niet groter dan deze emissies gekoppeld aan de scheepswerf. Bij scheepsrecycling wordt minder las-toevoegmateriaal en las-/snijbrandgas toegepast dan bij scheepsbouw het geval is. De emissie naar de lucht zal daardoor afnemen. Het aantal transportbewegingen wijzigt niet ten opzichte van de vergunde situatie van de scheepswerf. Er is geen sprake van een toename van de bedrijfsduren van activiteiten en transportbewegingen. De afvoer over water leidt niet tot meer hinder (zie ook de vergelijking in de tabel van paragraaf 1.1).

Risico van ongevallen:

Het proces van scheepsrecycling wordt door deskundig en geschoold personeel uitgevoerd. Gevaarlijke (vloei)stoffen, gevaarlijke afvalstoffen en eventueel restlading wordt in een vroeg stadium verwijderd en afgevoerd. Voordat een sloopschip binnen de inrichting wordt geaccepteerd wordt er een inventarisatie verstrekt van de aanwezige gevaarlijke stoffen en materialen, vloeibare afvalstoffen en eventueel restlading. Bijlsma is bekend met de veiligheidsmaatregelen en voorzieningen die nodig zijn om deze stoffen op een veilige en milieuverantwoorde wijze van boord te verwijderen, op te slaan en af te voeren. Ook in het kader van grote reparaties, renovaties en revisies van schepen voert men dergelijke werkzaamheden uit.

Schepen en vaartuigen waarin schadelijke asbest en gevaarlijke restlading voorkomt komen niet in aanmerking voor scheepsrecycling. Tankerschepen worden vooraf - buiten de inrichting - gereinigd en ontgast. Brandstofbunkers voor gasolie/dieselolie worden vooraf - binnen de inrichting - gereinigd en ontgast.

Het proces van scheepsrecycling binnen de inrichting van Bijlsma leidt niet tot andere of grotere risico's voor de omgeving. De risico's zijn vergelijkbaar met die van de werkzaamheden die in het kader van de scheepswerf kunnen ontstaan. Binnen het bedrijf is een bedrijfsnoodplan operationeel.

2.2 Plaats van het project

Het proces van scheepsrecycling maakt deel uit van de inrichting van Bijlsma Shipyard aan Sluisweg 13-16 te Lemmer, gelegen op het industrieterrein Buitengaats. De werkhaven, landtong, pier en kades maken deel uit van de inrichting van

Bijlsma. De kadastrale situatie en inrichtingsgrens is ongewijzigd. In bijlage 1 tot en met 3 van de aanvraag en de bijbehorende terreintekening 1A zijn deze posities en functies nader aangeduid.

Grondgebruik:

De gronden en de (werk)haven ter plaatse worden industrieel gebruikt. De omvang van dit industrieel gebruik blijft gelijk. Het proces van scheepsrecycling vindt in hoofdzaak plaats in de dokhal en de demontagehal, de voorbereidende werkzaamheden vinden in de werkhaven aan de afbouwpier/kades plaats.

Natuurlijke hulpbronnen in het gebied:

De rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen wordt niet onevenredig aangetast. Ter plaatse is sprake van een industrieterrein met een werkhaven. Zo daar al sprake van is, is de aantasting als gevolg van de scheepswerf van gelijke orde en omvang.

Bijzondere gebieden in de omgeving:

In de nabijheid van de inrichting van Bijlsma bevindt zich geen gebied aangewezen als Natura 2000/vogel- en/of habitatgebied. Het dichtstbijzijnde gelegen Habitat- en Vogelrichtlijngebied, Wetlands (2005) en Natura 2000-gebied (juni 2013) 'IJsselmeer' ligt op circa 2.200 meter van de inrichting van Bijlsma. Het Nationaal Landschap (2007) 'Zuidwest Friesland' ligt op een afstand van circa 2.100 meter vanaf de inrichting. Het beschermd natuurmonument (2001) 'Friese IJsselmeerkust' ligt op een afstand van circa 3.500 meter vanaf de inrichting. Er is geen sprake van storende factoren met een mogelijk significant effect op de aangewezen soorten in dat gebied.

Op een afstand van circa 700 meter van de inrichting van Bijlsma ligt een EHS-zone 2007. Deze EHS-zone verbindt de eerder genoemde gebieden. De inrichting van Bijlsma tast de omvang van de EHS niet aan en heeft geen significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.

De gebieden liggen op een dusdanige afstand dat geen belangrijke nadelige gevolgen van de emissies, de transporten of het ruimtebeslag te verwachten zijn op de instandhoudingsdoelen (beschermde natuurwaarden als planten en dieren en hun leefomgeving). De kwaliteit van de gebieden gaat niet achteruit.

Bedrijfswoning:

In de omgeving van de inrichting van Bijlsma bevinden zich enkele bedrijfswoningen op het gezoneerde industrieterrein, en particuliere woningen. De dichtstbijzijnde woningen buiten het industrieterrein liggen op een afstand van circa 150 en 300 meter vanaf de inrichting. Op grond van de uitkomst van het akoestisch onderzoek is geen sprake van een overschrijding van de geluidsvoorschriften uit de vigerende milieubeheervergunning van Bijlsma. Scheepsrecycling lijdt niet tot hogere waarden op de woningen in de directe omgeving van Bijlsma. Overige milieuaspecten (stof en geur) zijn niet relevant. Voor deze woningen valt geen visuele hinder te verwachten omdat de recyclingactiviteiten in de werkhaven schuil gaan achter de dokhal, en de feitelijke ontleding van het scheepscasco in de dokhal plaatsvindt.

3 KENMERKEN VAN HET POTENTIELE EFFECT

De inschatting van de milieueffecten in deze vormvrije m.e.r.-beoordelingsnotitie zijn gedaan op grond van onderzoeksresultaten, vergelijking met de reeds vergunde activiteiten en milieubelasting van de scheepswerf en waarneming ter plaatse door deskundigen. Er bestaat een grote mate van zekerheid met betrekking tot de in deze notitie gepresenteerde resultaten en bevindingen. De hier gepresenteerde resultaten maken deel uit van de omgevingsvergunningaanvraag.

3.1 Verkeer en parkeren

De activiteit scheepsrecycling zal niet leiden tot extra verkeer of andersoortig verkeer - over de weg - van en naar de inrichting van Bijlsma. In de huidige milieubeheervergunning zijn voldoende vervoersbewegingen opgenomen. Er vindt wel een verschuiving plaats van het aantal vervoersbewegingen van de scheepswerf naar scheepsrecycling. In absolute zin treedt er geen wijziging op. Voor een toelichting op en specificatie van de scheepvaartbewegingen en vrachtwagenbewegingen wordt verwezen naar bijlage 5^A het onderdeel "logistieke aspecten". De parkeerdruk als gevolg van scheepsrecycling zal niet wijzigen. Er is voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein voor personenauto's en vrachtauto's. Ook het laden en lossen vindt geheel op eigen terrein plaats.

3.2 Stalling materialen en containers

Op het buitenterrein van de werf worden diverse materialen en containers (afval/materiaal) opgeslagen. Deze vorm van opslag is inherent aan de scheepswerf en de projectmatige werkwijze. De aard en omvang van de werkzaamheden brengt met zich mee dat op willekeurige plaatsen binnen de inrichting materialen en containers opgeslagen kunnen worden. De opslag is wisselend en heeft geen permanent karakter. Om de opslag en afvoer van de diverse afvalstoffen en materialen/onderdelen - zoals die ontstaan bij scheepsrecycling - te stroomlijnen is op het buitenterrein aan de kade een milieuplein en opslagzone ingericht, waar alle afvalcontainers en materialen/onderdelen geclusterd worden geplaatst. Afval(inzamel)containers worden niet gestapeld, de hoogte is circa 3 meter. Materiaalcontainers worden tot maximaal 2 eenheden gestapeld tot een hoogte van circa 6 meter. Materialen/onderdelen kunnen eveneens worden gestapeld tot circa 6 meter hoog. Deze vorm van opslag leidt niet tot meer of andersoortig hinder.

3.3 Afmeren en opleggen van schepen en vaartuigen

De werkhaven van Bijlsma biedt plaats voor het afmeren van circa 11 schepen en/of casco's. Deze worden afgemeerd aan de afbouwpijler, kades of landtong. Het aanbod is wisselend en afhankelijk van de orderportefeuille, en kan bestaan uit casco's, half afgebouwde casco's, ongemotoriseerde vaartuigen (duwbak/ponton), schadeschepen en gebruiksklare schepen. In de praktijk zal er sprake zijn van een mix van binnenvaartschepen en zeeschepen. Het stuurhuis steekt tot circa 5 - 25 meter boven de waterlijn. De gangboordlijn steekt tot circa 2 - 4 meter boven de waterlijn. Het beeld van de haven wordt bepaald door de bedrijvigheid in de haven en afgemeerde schepen en vaartuigen.

In de werkhaven van Bijlsma worden maximaal 4 ligplaatsen gereserveerd voor het opleggen/afmeren van schepen/vaartuigen die uit de vaart zijn/worden genomen en binnen de inrichting worden ontmanteld. Op de tekening 1A bij de aanvraag zijn deze posities aangegeven. Hoofdzakelijk zal het om oudere schepen/vaartuigen gaan die niet meer rendabel of verhandelbaar zijn, en niet meer aan de eisen van deze tijd voldoen. Deze schepen/vaartuigen worden gekenmerkt door een lager LST. De lengte en hoogte zal ook kleiner zijn dan die van de nieuwere schepen/vaartuigen. Het beeld van de haven zal door de aanwezigheid van deze schepen/vaartuigen niet wezenlijk anders zijn. Wel is de staat van onderhoud summier en dat vertaalt zich in een beeld dat ook - zeker op enige afstand tot de schepen - opgeroepen kan worden bij schepen die in aanbouw zijn of grondig worden gereviseerd. De werkzaamheden die worden uitgevoerd op de posities voor sloopvoorbereiding hebben dezelfde aanblik als die bij grote renovaties en revisies (het zogenaamde re-fitten) van schepen/vaartuigen.

Voor het afvoeren van de materialen/onderdelen/secties uit de dokhal en demontagehal wordt gebruik gemaakt van een duwbak. Deze wordt bij de uitgang van het dok afgemeerd tegen de dokdeur. De duwbak wordt beladen vanuit de dokhal door middel van de bovenloopkraan met een grijper en/of hefmagneet. De beladen duwbakken worden per twee stuks

afgevoerd. In de werkhaven worden maximaal twee beladen duwbakken met metaalsecties/-onderdelen afgemeerd in afwachting van transport. Het overgrote deel van de lading wordt beneden de deklijn in het ruim opgeslagen, een klein deel zal boven de deklijn uitsteken. Een onbeladen duwbak steekt circa 3 meter boven de waterlijn. Een beladen duwbak steekt circa 1½ meter boven de waterlijn. De lading steekt circa 1½ meter boven het dek uit.

3.4 Kranen

De bedrijvigheid in de werkhaven, aan de afbouwpiers/kades/landtong wordt tevens gekenmerkt door de inzet van diverse mobiele torenkranen en telescoopkranen. De activiteit scheepsrecycling heeft geen invloed op het aantal kranen, de hoogte en de inzet daarvan in de werkhaven.

3.5 Geluid

Bij de omgevingsvergunningaanvraag is een rapport van een akoestisch onderzoek gevoegd. In dit onderzoek is specifiek gekeken naar de invloed van scheepsrecycling op de geluidsruimte zoals die door de scheepswerf wordt benut en is vergund. Hieruit blijkt dat scheepsrecycling niet van invloed is op de geluidsbelasting, en past binnen de al vergunde geluidsruimte. De geluidshinder afkomstig van de scheepsrecyclinginrichting is beperkt en van gelijke orde als die van de scheepswerf. Het geluidseffect is neutraal. Het gehele rapport van het akoestisch onderzoek is opgenomen in bijlage 7^A van de aanvraag.

3.6 Luchtkwaliteit en geur

De scheepsrecyclingactiviteit draagt niet bij aan de luchtkwaliteit ter plaatse van de inrichting van Bijlsma. Er is geen onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit en de concentratie van PM₁₀ en NO₂. De emissie van stof en geur zijn niet relevant, of in ieder geval niet groter dan deze emissies afkomstig van de scheepswerf. Bij scheepsrecycling wordt minder las-toevoegmateriaal en las-/snijbrandgas toegepast dan bij scheepsbouw het geval is. Het gebruik van lasapparatuur en snijbrander-apparatuur in de werkhaven en aan boord van schepen/vaartuigen en in de dokhal en demontagehal is lager dan waarmee in de huidige vergunning van de scheepswerf rekening is gehouden. Het effect op de luchtkwaliteit is neutraal (zie ook de tabel van paragraaf 1.1). Wel is er sprake van een toename van het aantal scheepvaartbewegingen van en naar de werkhaven. Deze toename - circa 20-30% - wordt vooral veroorzaakt door duwbakken/sleepboten voor de aan-/afvoer van duwbakken (zie ook bijlage 5^A, logistieke aspecten).

Geuroverlast als gevolg van de emissie van verbrandingsgassen is gering omdat in de dokhal en demontagehal gewerkt wordt met hydraulische kranen aangedreven door een LPG of aardgas verbrandingsmotor. De inzet van kranen en generatoren op het buitenterrein van de werf en aan boord van schepen is identiek aan die van de scheepswerf. Het effect op de geuremissie is neutraal.

Van de opslag van afvalstoffen op het milieuplein valt geen stofemissie te verwachten. Waar nodig worden de afvalstoffen in gesloten containers bewaard en tijdens het transport afgedekt. Gemorste afvalstoffen op en rondom het milieuplein zullen dagelijks worden verwijderd. De opslag van deze afvalstoffen wordt als niet stofgevoelig geclassificeerd. De activiteiten met metaalafvalstoffen binnen in de hallen leidt niet tot stofoverlast. Grote sloopsecties van metaal worden over water afgevoerd in een duwbak. Deze duwbak wordt geladen met de bovenloopkraan uit het dok waarbij gebruik wordt gemaakt van een poliepgrijper en/of hefmagneet. Door de omvang van de secties en de wijze van verladen zal er geen stofoverlast optreden. Uit voorzorg zal het verladen van schrootsecties in de duwbak worden gestaakt bij windsnelheden boven de 20 m/s (8 Beaufort).

3.7 Water

Voor de scheepsrecyclingactiviteit is geen leidingwater nodig ten behoeve van de procesvoering. Wel kan er leidingwater worden gebruikt voor het reinigen en spoelen van de dokvloer voordat het dok opnieuw met oppervlaktewater wordt gevuld. Deze voorwaarde is opgenomen in de vigerende milieubeheervergunning van de scheepswerf en is uitgewerkt in een schriftelijke dokdiscipline. Na ieder dokwissel wordt de vloer van het dok geïnspecteerd en gereinigd. Deze procedure en werkwijze is voor scheepsrecycling gelijk. Het oppervlaktewater raakt niet verontreinigd ten gevolge van het in-/uitdokken. Het effect is neutraal.

Om te voorkomen dat tijdens het beladen van duwbakken metaalafvalstoffen of metaaldeeltjes in het oppervlaktewater geraken wordt de duwbak zo dicht mogelijk tegen de dokrand afgemeerd. De ruimte tussen de duwbak en het dok is kleiner dan 1 meter. Deze ruimte wordt afgedekt met een morsklep of morsslabbe.

In de werkhaven worden aan boord van schepen diverse voorbereidende demontage en ontmantelactiviteiten uitgevoerd. Er worden geen sloopwerkzaamheden aan de buitenkant van de romp van het schip boven de waterlijn en/of boven het water uitgevoerd. De sloopwerkzaamheden vinden plaats in het binnenste van het schip. Op het dek betreft het vooral demontagewerkzaamheden. Hiermee wordt voorkomen dat stoffen in het oppervlaktewater geraken. Het effect is neutraal.

3.8 Bodem en waterbodem

De (water)bodemkwaliteit staat de uitvoering van scheepsrecycling niet in de weg. Het proces van scheepsrecycling voldoet aan de best beschikbare technieken (BBT) met betrekking tot de bodem-beschermende voorzieningen conform de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB). In bijlage 4^A van de omgevingsvergunningaanvraag is een bodemrisicoanalyse opgenomen en getoetst aan een BRCL tabel en CVM. De aanwezige maatregelen - en de nog te treffen aanvullende maatregelen - leiden tot een verwaarloosbaar risico. Ter beheersing van bodembedreigende activiteiten zal een inspectie- en onderhoudsprogramma worden opgesteld. Het effect is neutraal.

Vloeibare afvalstoffen, gevaarlijke (afval)stoffen en accu's worden in geschikte emballage bewaard en in/boven een lekbak opgeslagen in een milieuloods. Voor zover van toepassing voldoet de opslag aan de PGS15 richtlijn. De afvalcontainers op het milieuplein zijn geschikt voor de afvalstof waarvoor zij worden gebruikt. Afhankelijk van de aard van de afvalstof wordt een open-top of gesloten volumecontainer of een zeecontainer gebruikt. Het milieuplein met de afval inzamelcontainers is met betonplaten verhard. Het effect is neutraal.

3.9 Externe veiligheid

Scheepsrecycling valt niet onder het Besluit externe veiligheid en het Registratiebesluit externe veiligheid. De opslag van gevaarlijke stoffen, afgewerkte olie en gasflessen vindt plaats overeenkomstig de PGS15 en PGS30 richtlijn. De risico's voor de omgeving worden met deze maatregelen tot een aanvaardbaar niveau teruggebracht. Deze maatregelen zijn in het kader van de scheepswerf al aanwezig binnen de inrichting van Bijlsma. De (omvang van de) opslag van gevaarlijke stoffen en gasflessen wijzigt niet in het kader van scheepsrecycling. Voor de opslag van afgewerkte olie en brandstof worden twee extra tanks geplaatst met een inhoud van circa 5.000 liter. Beide tanks voldoen aan de PGS30 richtlijn. Het effect is neutraal.

Bij het ontmantelen en ontleden van tankerscheepen worden alle noodzakelijke maatregelen getroffen zoals die door of namens overheidsinstanties worden opgelegd. Dit betekent onder andere dat vloeistoftanks, gastanks en bunkertanks vooraf worden gereinigd en ontgast. Sloopscheepen bevatten geen gevaarlijke ladingrestanten en schadelijke asbest. Het proces van scheepsrecycling heeft geen invloed op de inrichtingen in de omgeving van Bijlsma. Het effect is neutraal.

3.10 Natuur en flora en fauna

Voor de gebiedsbescherming zijn in het kader van de Europese richtlijnen in Nederland speciale beschermingszones aangewezen met een hoge wettelijke bescherming, de zogenaamde N2000 gebieden. In rangorde volgen daarna de beschermde natuurgebieden en EHS. Voor de aanwijzing van deze gebieden wordt verwezen naar paragraaf 2.2 onder het kopje 'bijzondere gebieden in de omgeving'.

Natura 2000-gebied:

In de nabijheid van de inrichting van Bijlsma bevindt zich geen gebied aangewezen als Natura 2000/vogel- en/of habitatgebied. Het dichtstbijzijnde gelegen Habitat- en Vogelrichtlijngebied, Wetlands (2005) en Natura 2000-gebied (juni 2013) "IJsselmeer" ligt op circa 2.200 meter van de inrichting van Bijlsma. Dit gebied beslaat het hele IJsselmeer en slechts een klein deel ligt binnen de gemeentegrens. De wateren direct ten zuiden van Lemmer tot aan de Noordoostpolder zijn buiten de begrenzing van dit Natura 2000-gebied gelaten.

Beschermde natuurmonumenten:

Het Nationaal Landschap (2007) "Zuidwest Friesland" ligt op een afstand van circa 2.100 meter vanaf de inrichting. Het beschermd natuurmonument (2001) "Friese IJsselmeerkust" ligt op een afstand van circa 3.500 meter vanaf de inrichting.

EHS:

Het water rond het bedrijventerrein - met uitzondering van de havens - is aangewezen als EHS-water. Omdat in dit geval sprake is van water rondom een industrieterrein wordt afgezien van toetsing aan gebruiksregels die gericht zijn op behoud, herstel of ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gronden. Op een afstand van circa 700 meter van de inrichting van Bijlsma ligt een EHS-zone 2007.

De gebieden liggen op een dusdanige afstand dat geen belangrijke nadelige gevolgen van de activiteiten, de emissies, de transporten of het ruimtebeslag te verwachten zijn op de instandhoudingsdoelen (beschermde natuurwaarden als planten en dieren en hun leefomgeving). De kwaliteit van de gebieden gaat niet achteruit, het effect is neutraal.

Bijlsma heeft geen significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS en de instandhoudingsdoelstellingen van het nabij gelegen Natura-2000 gebied:

- Er is geen verstoring vanwege de scheepswerf en er treedt geen verslechtering op van de N2000-gebieden vanwege het recyclingbedrijf.
- Door de afstand van het gebied tot de scheepsrecyclinginrichting, ontstaan er geen versturende effecten - anders dan de reeds optredende effecten in het kader van scheepswerf - op de instandhoudingsdoelstellingen van de aangewezen Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten.
- De directe omgeving van de scheepswerf en scheepsrecyclingwerf is geen essentieel leefgebied van de aangewezen Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten.
- Er is geen sprake van een toename in stikstofdepositie.

Bescherming ecologische hoofdstructuur EHS:

Het Natura 2000-gebied maakt ook onderdeel uit van de EHS. Als ingrepen buiten de EHS plaatsvinden (zoals het geval is met de scheepsrecyclingwerf), hoeft niet te worden getoetst aan het provinciaal beleid voor de EHS. Effecten op de EHS ten gevolge van de scheepsrecyclingwerf worden derhalve niet beschouwd, temeer omdat deze in het kader van de aanwezige scheepswerf ook niet relevant (bleken te) zijn.

Flora en fauna:

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. De locatie van de (bestaande) scheepswerf en scheepsrecyclingwerf is van zeer geringe betekenis voor soorten die in of op het water leven. Immers ter plaatse is sprake van een omvangrijk industrieterrein met bedrijven uit een hoge milieucategorie. Er is ter plaatse geen sprake van beschermde soorten of nestplaatsen, er worden geen soorten gedood en er vindt geen verstoring plaats van (vaste) broed- en rustplaatsen. De scheepsrecyclingwerf leidt niet tot een overtreden van de Flora-/fauna wet. Het effect is neutraal.

3.11 Archeologie en cultuurhistorie

Ter plaats is een scheepswerf/-reparatiewerf gevestigd van een aanzienlijke omvang. De scheepsrecyclingactiviteit vindt plaats binnen de begrenzing van de scheepswerf, en heeft als zodanig geen negatieve invloed op de cultuurhistorische en archeologische waarden. De werkhaven heeft geen bijzondere archeologische (verwachtings)waarde en er vinden geen fysieke ingrepen in de haven als zodanig (waterstaatswerk) plaats. Ten aanzien van de cultuurhistorie wordt gesteld dat de scheepsactiviteiten in lijn zijn met de betekenis en uitstraling van het onderhavige gebied in de loop der tijd als industriële watergebonden bedrijfsterrein.

4 OVERZICHT MOGELIJKE MILIEUGEVOLGEN

Op basis van onderzoeksresultaten, vergelijking met de reeds vergunde activiteiten van de scheepswerf en waarneming ter plaatse door deskundigen zijn de lokale milieueffecten van de scheepsrecyclingwerf ten opzichte van de scheepswerf ingeschat (zie ook hoofdstuk 3 van deze notitie). Er kan worden gesteld dat geen mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig zijn waarmee eventuele negatieve effecten verminderd of voorkomen kunnen worden. In de onderstaande tabel is de effectbeoordeling samengevat. In de effectbeoordeling is ervan uitgegaan dat maatregelen worden genomen.

Aspecten	Paragraaf	Effecten	Maatregel en/of effect
Verkeer en parkeren.	3.1	0/-	Afvoer over water van afvalmetaalsecties en metaalonderdelen per duwbak.
Stalling materialen en containers	3.2	0	Milieuplein voor afval inzamelcontainers en beperken stapelhoogte.
Afmeren en opleggen van schepen en vaartuigen.	3.3	0/-	Beperken aantal afgemeerde sloopschepen. Slordige aanblik sloopschepen en beperken laadhoogte duwbakken met metalen.
Kranen.	3.4	0	
Geluid.	3.5	0/+	Positief effect in dokhal en demontagehal.
Luchtkwaliteit en geur.	3.6	0/+	Positief effect in werkhaven, dokhal en demontagehal.
Water.	3.7	0	Toepassen morsklep of morslabbe bij verladen metaalsecties in duwbak.
Bodem en waterbodembodem.	3.8	0	Maatregelen volgens PGS richtlijnen en inspectie-/onderhoudsprogramma.
Externe veiligheid.	3.9	0	Maatregelen volgens PGS richtlijnen en procedure voor tankersschepen.
Natuur en flora en fauna.	3.10	0	
Archeologie en cultuurhistorie.	3.11	0	

Legenda: 0 = neutraal effect, 0/- = Geen of licht negatief effect, 0/+ = Geen of licht positief effect.

4.1 Beoordeling noodzaak vervolgstappen vormvrije m.e.r.-beoordeling

Er is geen sprake van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van de scheepswerf annex scheepsrecyclingwerf die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Ook is geen sprake van negatieve cumulatieve effecten met andere projecten. Het plan scoort positief op ketenduurzaamheid. Voor de meeste milieuaspecten geldt dat er geen effect optreedt (neutraal) of slechts een licht negatief effect in het geval van visuele aspecten en scheepvaartbewegingen of een licht positief effect in het geval van geluid en luchtkwaliteit/geur.

De conclusie is dan ook (zie paragraaf 1.4) dat nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Een 'formele' m.e.r.-beoordeling of het volgen van een (volledige) m.e.r.-procedure is daarom niet nodig. In de vergunningvoorschriften kunnen zo nodig mede op basis van de milieu-informatie en onderzoeksresultaten aanvullende maatregelen worden opgenomen om eventuele nadelige milieueffecten en -hinder te voorkomen dan wel te beperken.

INHOUDSOPGAVE	BLZ.
1. Inleiding	02
1.1. Algemeen	02
1.2. Ligging en begrenzing activiteit	02
1.3. Ruimtelijk kader	02
2. Beschrijving bestaande situatie	06
2.1. Voorgeschiedenis tot 1995	06
2.2. Huidige situatie Bijlsma vanaf 1995	06
2.3. Gebiedsbeschrijving	08
3. Beleidskader	09
3.1. Rijksbeleid	09
3.2. Provinciaal beleid	10
3.3. Gemeentelijk beleid	10
4. Randvoorwaarden	12
4.1. Visuele hinder	12
4.2. Geluid	15
4.3. Luchtkwaliteit en geur	16
4.4. Bodem en waterbodem	16
4.5. Water	16
4.6. Externe veiligheid	17
4.7. Archeologie en cultuurhistorie	17
4.8. Verkeer en parkeren	18
4.9. Natuurbescherming - Flora en fauna	18
4.10. Milieuzonering	20
5. Planbeschrijving	21
6. Juridische aspecten	21
6.1. Algemeen	21
6.2. Plankaart en planregels	21
7. Economische uitvoerbaarheid	21
8. Overleg	21
8.1. Bestuursorganen	21
8.2. Omwonenden	22

BIJLAGEN 10^A

- 1A Fotobladen historisch en actueel grondgebruik
- 1B Fotobladen skyline havenmonding zicht vanaf IJsselmeer en doorvaart
- 2 Verklaring Rijkswaterstaat
- 3 Akoestisch onderzoek (opgenomen in bijlage 7^A vergunningaanvraag)
- 4 Bodemrisico-analyse (opgenomen in bijlage 4^A vergunningaanvraag)

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Bijlsma Shipyard is voornemens de bestaande scheepswerf/-reparatiewerf uit te breiden met de activiteit scheepsrecycling. Dit houdt in dat schepen en vaartuigen binnen de daarvoor bestemde afmeerposities (werkhaven) en ruimten (dokhal + demontagehal) worden ontmanteld en ontleed. Voor deze activiteiten is door Noordermeer c.s. Bedrijfsadvies op 25 april 2013 een omgevingsvergunningaanvraag ingediend via het OLO bij de gemeente Lemsterland en Rijkswaterstaat (aanvraagnummer 780225). Deze aanvraag omvat tevens het verzoek om medewerking te verlenen aan de afwijking van het bestemmingsplan Buitengaats of de beheersverordening Lemmer, Oosterzee-Gietersebrug en Bantega volgens de in het bestemmingsplan respectievelijk beheersverordening gegeven regels.

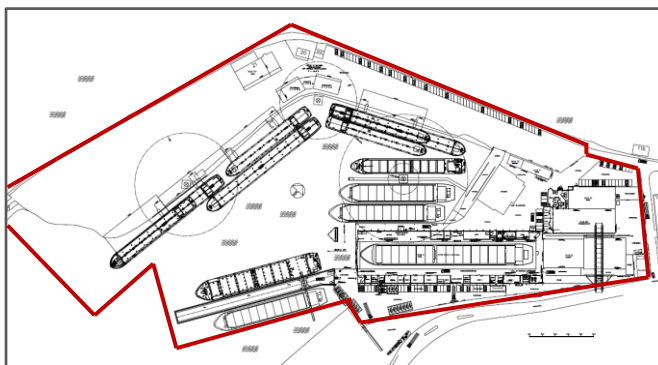
De activiteit scheepsrecycling is niet direct in overeenstemming met het bestemmingsplan Buitengaats of de beheersverordening, maar kan worden toegestaan met de in het plan gegeven regels omtrent afwijking. Hiervoor is een procedure nodig "Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening", op welke procedure de reguliere voorbereidingsprocedure van toepassing is. Deze planologische procedure is onlosmakelijk verbonden met de activiteit milieu. Om die reden is een gecombineerde omgevingsvergunningaanvraag ingediend. Een omgevingsvergunning kan worden verleend op grond van artikel 2.12 lid 1 onder a.1 Wabo (binnenplanse ontheffing ingevolge artikel 3.6 lid 1 onder c Wro).

1.2 Ligging en begrenzing activiteit

De activiteit scheepsrecycling wordt volledig uitgevoerd binnen de begrenzing van de huidige inrichting van Bijlsma (zie afbeelding 1a en 1b). De inrichting van Bijlsma ligt aan Sluisweg 13-16-20-21-22 te Lemmer en bestaat uit een werkhaven met afbouwpiers en -kade, een buitenwerf met landtong en een aantal bedrijfshallen waar onder een overdekte dokhal. De activiteiten die samenhangen met scheepsrecycling worden voor een deel uitgevoerd in de werkhaven (afbouwpiers en kade), en voor een deel in de dokhal I met aangrenzende demontagehal II (zie afbeelding 3a).



Afbeelding 1a: Situatie en omvang inrichting Bijlsma



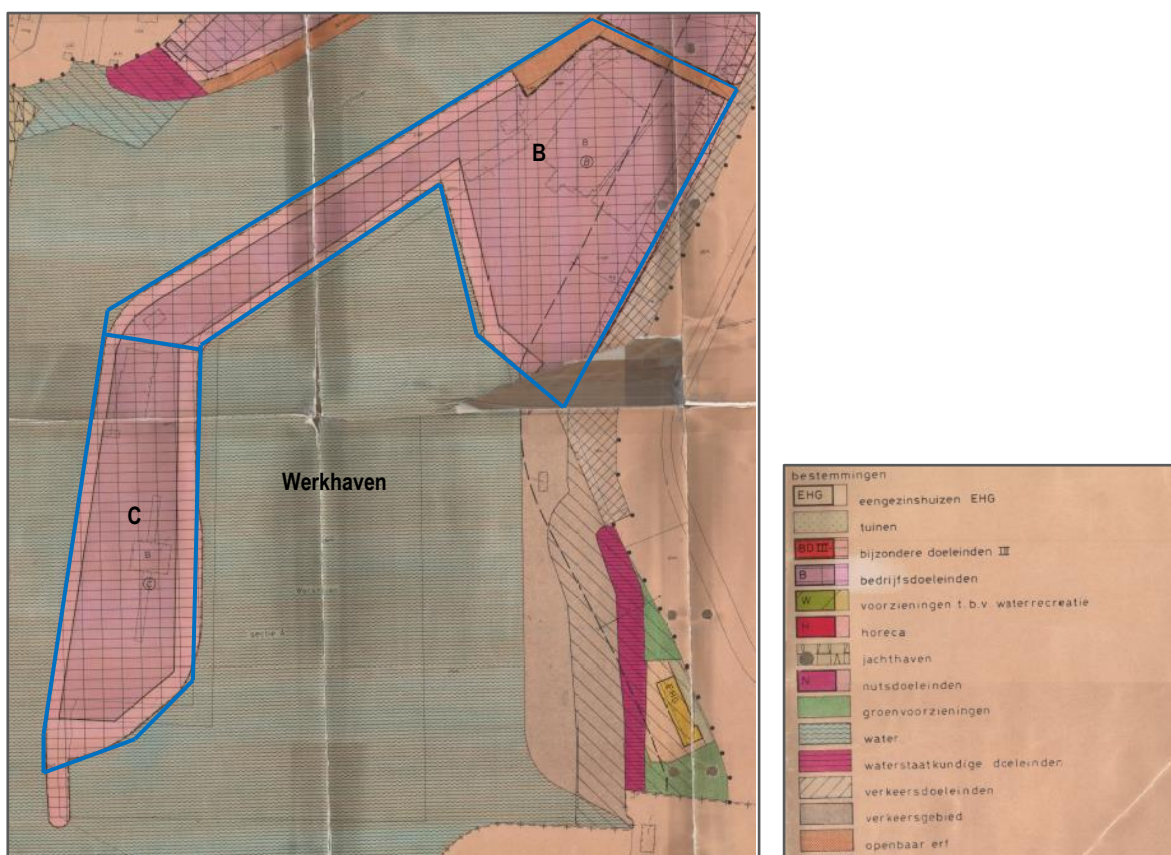
Afbeelding 1b: Situatie en omvang inrichting Bijlsma in het rode kader

1.3 Ruimtelijk kader

Voor de locatie van Bijlsma was tot voor kort het bestemmingsplan "Buitengaats" van toepassing, vastgesteld door de Raad van de gemeente Lemmer op 27 augustus 1990, en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Friesland op 21 maart 1991. Dit bestemmingsplan is opgenomen in de beheersverordening Lemmer, Oosterzee-Gietersebrug en Bantega (vastgesteld d.d. 26 juni 2013, stcrt 3 juli 2013, nr. 18558). De plantekening met de planologische situatie ter plaatse is weergegeven in afbeelding 2a t/m 2c. De locatie van Bijlsma heeft in het bestemmingsplan de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" (paars) en "Water" (blauw). Bij koninklijk besluit van 2 juli 1990 is een geluidszone rondom het industrieterrein opgenomen en vastgesteld. De inrichting van Bijlsma valt

volledig binnen de grens van het industrieterrein en de geluidzone. De ligging en omvang van de oorspronkelijke geluidszone is in afbeelding 2d opgenomen.

Op de plankaart is de locatie van Bijlsma gesplitst in een (industrie)zone B en C. In zone B zijn - volgens de doeleindenomschrijving - bedrijven toegestaan tot en met (milieu)categorie 4, en in zone C bedrijven tot en met (milieu)categorie 5 van de lijst van bedrijven (bijlage 2 bestemmingsplan). Volgens de lijst van bedrijven wordt een scheepswerf aangeduid met (milieu)categorie 5, voorheen de zogenaamde A-inrichtingen Wet geluidhinder. Volgens de plankaart komt deze aanduiding toe aan zone C (afbeelding 2a). Het water ter plaatse wordt op de plankaart nader aangeduid met "werkhaven". De ruimtelijke inrichting wordt grotendeels bepaald door de industriële bedrijvigheid en waterontsluiting in combinatie met de industrie-, vlucht- en werkhaven tegen de achtergrond van de bedrijfshallen.



Afbeelding 2a: Bestemmingsplankaart met zone-aanduiding

Legenda bij afbeelding 2a

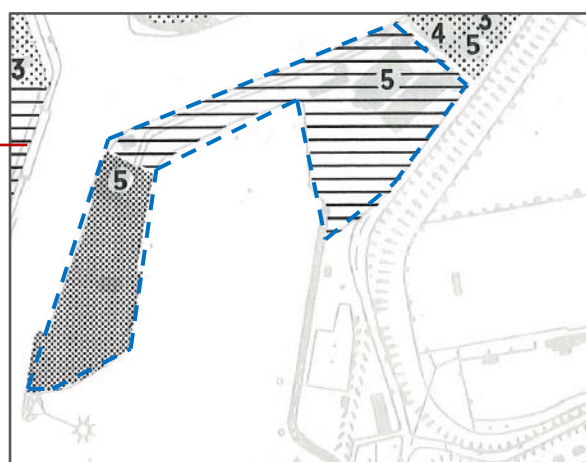
Bedrijfsvormen die afwijken van de in de 'lijst van bedrijven' genoemde vormen zijn tevens positief bestemd voor deze afwijkende bedrijfsvormen zoals weergegeven in afbeelding 2b (afbeelding 2 toelichting bestemmingsplan). In de (industrie)zone B is toegelaten een scheepswerf of scheepsbouwwerf waar nieuwe schepen kunnen worden gebouwd op een bouwhelling en afgebouwd aan het water, en in (industrie)zone C is toegelaten een wegebouwbedrijf met een asfaltinstallatie waar grondstoffen in bulk worden opgeslagen en asfalt wordt geproduceerd. Het toestaan en bestemmen van deze afwijkende bedrijfsvormen heeft tot gevolg gehad dat voor de gehele locatie van Bijlsma - in aanvulling op de zonering op de plankaart - specifieke bedrijfsactiviteiten in (milieu)categorie 5 zijn toegestaan. Afbeelding 2c (afbeelding 4 toelichting bestemmingsplan) is een afgeleide van afbeelding 2b.

In bijlage 1^{A+B} bij deze ruimtelijke onderbouwing wordt een impressie gegeven van de historische situatie en activiteiten ter plaatse, alsmede de actuele situatie en activiteiten. Het eerste fotoblad (foto 1 en 2) geeft een

impressie van het gebruik van de landtong door het toenmalige wegenbouwbedrijf en de asfaltinstallatie, het tweede en derde blad (foto 3 t/m 7) geeft een impressie van het gebruik van de werf door de toenmalige Scheepswerf Friesland NV met bouwhelling, en het vierde blad (foto 8 t/m 10) geeft een impressie van een deel van de buitenactiviteiten van Bijlsma Shipyard BV aan de afbouwpiet. Het vijfde en zesde fotoblad (foto 11 t/m 15) geeft een impressie van de skyline van Bijlsma met de werkhaven en dokhal gezien vanaf het IJsselmeer en de havenmonding door de ogen van de recreatievaart.



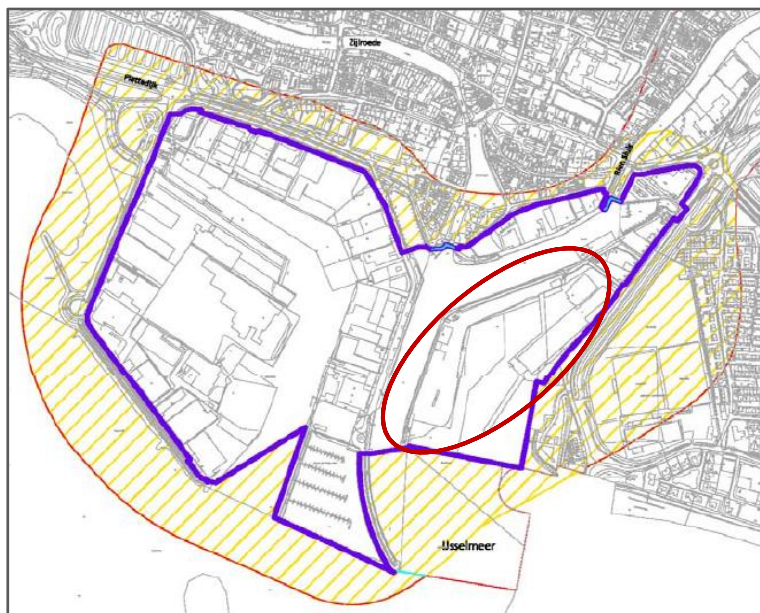
Afbeelding 2b: Inventarisatie bedrijvigheid



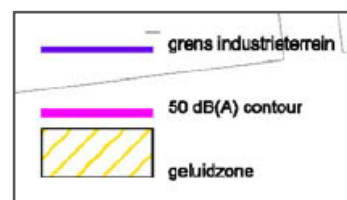
Afbeelding 2c: Zonering en categoriale indeling bedrijven en gebruik



Legenda bij afbeelding 2b en 2c



Afbeelding 2d: Geluidszone rondom industrieterrein met Bijlsma in de cirkel



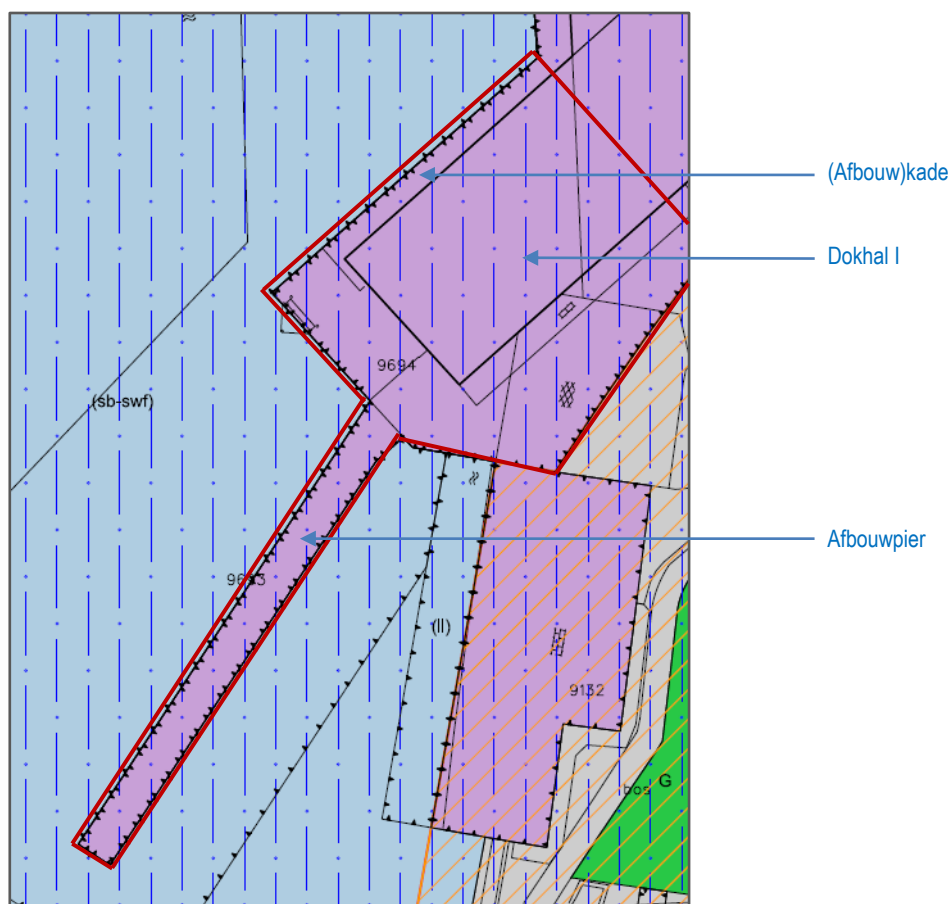
Legenda bij afbeelding 2d

De activiteit scheepsrecycling (scheepssloperij) wijkt af van het toegestane gebruik, maar is een bedrijfsactiviteit die in algemene zin gelijkgesteld kan worden met een bedrijf voorkomend in (milieu)categorie 5 (zie paragraaf 4.10). In de directe omgeving van Bijlsma zijn op grond van de bedrijveninventarisatie meerdere bedrijven uit categorie 5 gevestigd. Bedrijven afkomstig uit de scheepsbouwcluster zijn hier bij dominant.

Het bestemmingsplan kent een vrijstellingsmogelijkheid voor bedrijven uit dezelfde milieucategorie maar die niet voorkomen in de 'lijst van bedrijven' of de specifiek bestemde bedrijven volgens afbeelding 2b (afbeelding 2 toelichting bestemmingsplan). Onder de beheersverordening heet dit 'afwijken' of 'afwijking' van de beheersverordening. Dit bedrijf mag dan geen grotere of blijvende onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu.

- *Vrijstelling artikel 19 WRO (oud):*

Voor de locatie en bouw van de dokhal, afbouwpier en afbouwkade is bij besluit van 26 juni 1995 een vrijstelling verleend op grond van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO, oud). In het kader van deze vrijstellingsprocedure is een herziening van het bestemmingsplan 'Buitengaats' voorbereid, waarmee de bestemmingsgrenzen en bebouwingsgrenzen van de 'bedrijfsdoeleinden' en 'water' werden aangepast. Op basis hiervan is door Gedeputeerde Staten van Friesland is op 23 juni 1995 een verklaring van geen bezwaar afgegeven. De partiële herziening heeft betrekking op het gebied zoals aangegeven in afbeelding 2e.



Afbeelding 2e: Plantekening omvang partiële herziening Werkhaven

- *Beheersverordening:*

Op 26 juni 2013 heeft de gemeenteraad van Lemsterland de Beheersverordening Lemmer, Oosterzee-Gietersebrug en Bantega vastgesteld. Met ingang van 8 juli 2013 vervangt deze beheersverordening onder andere het geldende bestemmingsplan 'Buitengaats'. Voor de regelingen omtrent het bouwen en gebruiken geldt nog steeds hetgeen bepaald is in de voorheen geldende bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan 'Buitengaats' is daarvoor als bijlage bij de beheersverordening opgenomen (artikel 2 lid a sub 6 in samenhang met bijlage 10 verordening). Het overgangsrecht is opgenomen in de artikelen 6 en 7 van de verordening. Daar waar in het voorheen geldende bestemmingsplan nog werd gesproken van 'vrijstelling', dit in de

beheersverordening wordt gelezen als 'afwijken van de beheersverordening' (artikel 2 lid g en h). De afwijkingsbevoegdheid geldt als 'binnenplanse' mogelijkheid tot afwijken als bedoelt in artikel 2.12 lid 1 sub a.1 Wabo (zie ook paragraaf 1.1). Deze afwijkingsbevoegdheid geldt ook voor de regeling van de bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen in artikel 6 lid c sub 1.b van het bestemmingsplan 'Buitengaats'.

Deze ruimtelijke onderbouwing zal aantonen dat de activiteit scheepsrecycling binnen de inrichting van Bijlsma niet lijdt tot grotere of blijvende onevenredige afbreuk aan het woon- en leefmilieu ten opzichte van de categoriaal toegelaten bedrijven of specifiek bestemde bedrijven. Daarbij zal steeds de parallel worden getrokken met de invloed die de huidige scheepswerf/-reparatiewerf - op grond van de verleende omgevingsvergunningen - op de omgeving uitoefent in planologische zin en milieutechnische zin, en tevens een vergelijking worden gemaakt met de historische toegestane activiteiten op grond van het vigerende bestemmingsplan.

2 BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

2.1 Voorgeschiedenis tot 1995

De locatie kent al een lange industriële geschiedenis. Vanaf omstreeks 1959 tot en met circa 1995 werd de industriezone B gebruikt door Scheepswerf Friesland NV (zie afbeelding 2a t/m 2c). In deze periode werden schepen op een buitenhelling gebouwd en afgebouwd voor de wal. Hierbij werd veelvuldig gebruik gemaakt van een torenkraan en portaalkraan. Blad 2 en 3 van bijlage 1 geeft deze situatie weer. Op industriezone C was een wegebouwbedrijf gevestigd met aan asfaltcentrale. Het wegebouwbedrijf nam de gehele landtong in beslag. Het gebruik bestond uit grootschalige bulkopslag van allerhande stortgoederen en wegebouwmaterialen, een onderhoudswerkplaats en een asfaltcentrale. De scheidslijn tussen beide bedrijven verliep niet volgens de afbeelding 2a en 2c. Op blad 1 van bijlage 1 is dat gebruik goed te zien. Deze situatie komt overeen met de verbeelding op de plankaart (afbeelding 2a).

2.2 Huidige situatie Bijlsma vanaf 1995

Sinds 1995 is de scheepswerf Bijlsma gevestigd aan Sluisweg 13-16 te Lemmer en wordt intensief gebruik gemaakt van de werkhaven. In 1996 wordt het overdekte dok en de (gemeentelijke) afbouwpiër in gebruik genomen voor de seriebouw van coasters. De pier is aan de inrichting van Bijlsma gekoppeld. Gedurende de periode 1995-2004 zijn er op de locatie zeeschepen gebouwd, met inbegrip van cascobouw, de volledige afbouw, conservering en inbedrijfstelling. In die situatie werkten er circa 100-215 medewerkers (inclusief onderaannemers). De werkzaamheden bestonden vooral uit zware metaalbewerkingen als sectiebouw en cascobouw. Na 2004 valt een kentering waar te nemen van nieuwbouw naar afbouw van (zee/binnenvaart)schepen en vaartuigen. De casco's worden daarbij van buitenaf aangeleverd. De aard van de werkzaamheden binnen de werf is als gevolg van deze kentering ook verschoven, er wordt meer gebruik gemaakt van de inzet van onderaannemers en toeleveranciers voor specialistische werkzaamheden. Tevens is de doorlooptijd van de projecten korter geworden, maar kunnen wel meerdere projecten tegelijkertijd worden uitgevoerd waardoor er meer schepen dan voorheen in de werkhaven worden afgemeerd. Om het ontstane ruimtegebrek het hoofd te bieden werd in 2004 de Oosterhavendam (landtong) aan Sluisweg 20-21-22 aangekocht (zie afbeelding 1a en 1b voor de omvang van de huidige inrichting van Bijlsma). Het "droge" terrein van de bedrijfslocatie heeft een omvang van circa 4,2 ha, het "natte" terrein is groot circa 2,7 ha.

De werkzaamheden aan boord van schepen in de werkhaven bestaan hoofdzakelijk uit montagewerkzaamheden aan de buitenzijde van het schip en op het dek, en tevens alle voorkomende werkzaamheden binnenin het schip (in-/uitbouwen van woning, stuurhuis en machinekamer), en gereed maken voor oplevering (testen en proefdraaien). De werkzaamheden in de dokhal bestaan voornamelijk uit cascobouw, afbouw, reparatie, revisie,

onderhoud, keuren en refitten van schepen/vaartuigen. Het voert te ver in het kader van deze ruimtelijke onderbouwing een volledig beeld te geven van alle voorkomende werkzaamheden van de scheepswerf. De werkzaamheden en activiteiten worden afgedekt door de omgevingsvergunning van 18 mei 2009.

Binnen het bedrijf Bijlsma Shipyard worden momenteel binnenvaart-, zee-, werk- en tankerschepen en ongemotoriseerde vaartuigen gebouwd, verbouwd, gerepareerd en gerefit. Cascobouw vindt plaats in de dokhal met lashal en afbouw, verbouw en reparatie in de dokhal en aan de pier en kade in de werkhaven. Er kunnen meerdere schepen aan de pier, kades, landtong en in het overdekte dok liggen. De maximale afmeting van schepen bedraagt 137x18x32 meter (lxbxh). De afmeerfaciliteiten in de werkhaven zijn hiermee in overeenstemming. De werkhaven biedt plaats aan maximaal 11 schepen en/of casco's, het tonnage is wisselend. In afbeelding 3a komt de omvang van de huidige inrichting van Bijlsma en de bedrijvigheid in de werkhaven goed tot zijn recht. Afbeelding 3b geeft de omvang van de dokhal weer en een gedeelte van de werkhaven met afbouwkade.



Afbeelding 3a: Omvang van de inrichting van Bijlsma en diverse functies



Afbeelding 3b: Omvang dokhal en werkhaven

Ongeacht of nu sprake is van een historische of huidige situatie, kenmerkt het industriegebied zich door een diversiteit aan bedrijvigheid - veelal watergebonden - waarbij bedrijven uit de milieucategorie 4 en 5 rijk vertegenwoordigd zijn. Het beeld ter plaatse wordt gedomineerd door maritieme bedrijvigheid waarbij het afmeren van schepen en vaartuigen (vlucht-, industrie- en werkhaven) de boventoon voert. Het beeld varieert omdat de bezetting in de havens steeds wisselt, op ad-hoc basis materialen en containers worden geplaatst en verplaatst en mobiele (toren)kranen worden ingezet. Er is sprake van veel variërende hoogteverschillen en volumineuze mutaties, zonder onderlinge samenhang.

2.3 *Gebiedsbeschrijving*

Het gebied waar Bijlsma is gevestigd is gelegen ten zuiden van Lemmer en is in gebruik als industrieterrein met diverse bedrijven aan het water. Het gebied kenmerkt zich door zijn grootschalige industriële uitstraling en industriële activiteiten in de havens, waarin voornamelijk volumineuze bedrijfsgebouwen, tijdelijke gebouwen, kades, steigers, (toren)kranen, (vracht/werk)schepen, jachten, (container)opslagen, materialen/installaties en vrachtwagens te zien zijn. In het gebied zijn meerder scheepswerven gevestigd die gebruik maken van het water en de aangrenzende haven voor het afmeren van schepen. Daarnaast is er in het gebied veel water aanwezig (IJsselmeer, vlucht-/industrie-/werkhaven en jachthaven). De skyline van de werkhaven wordt gedomineerd door de dokhal met een lengte van 145 meter en hoogte van 30 meter, diverse torenkranen met een hoogte tot 40 meter en de afgemeerde binnenvaart- en zeeschepen met een stuurhuishoogte variërend van circa 5 tot 25 meter boven de waterlijn (zie afbeeldingen 1a-b en 3a-b-c). Regelmatig wordt de werkhaven aan het zicht onttrokken door afgemeerde schepen en scheepscasco's (zie afbeelding 3c). De werkhaven van Bijlsma heeft een open verbinding met het IJsselmeer. Ten westen van de landtong (oostelijke havendam) en havenmond van de werkhaven ligt de vluchthaven en de havenmond welke toegang biedt aan de sluis met binnenhaven (recreatievaart).

Vanuit historische perspectief gezien is het gebiedsgebruik en de invloed op de omgeving in grote lijnen gelijk aan het huidige gebruik door Bijlsma. In paragraaf 2.1 en bijlage 1^A is hier al nader op ingegaan. Hierbij wordt opgemerkt dat het historisch gebruik een grotere diversiteit kent met veel dominante en muterende voorwerpen en installaties. Bijlage 1^A illustreert dat het best.



Afbeelding 3c: Skyline van de werkhaven en havenmonding Bijlsma gezien vanaf het IJsselmeer

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het relevante Rijks-, provinciaal- en gemeentelijk ruimtelijkbeleid behandeld.

3.1 Rijksbeleid

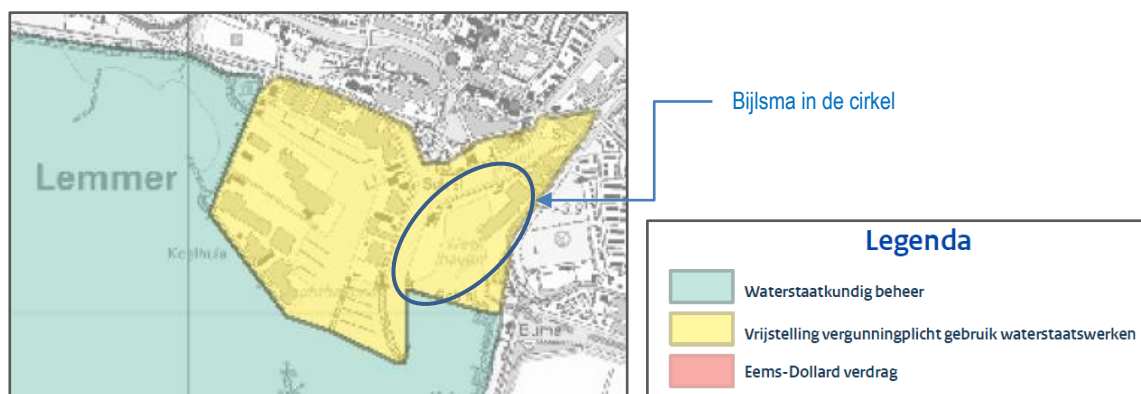
- *Nota Ruimte (2006):*

In de Nota Ruimte is door het Rijk aangegeven hoe de ruimtelijke ontwikkeling in de komende periode vorm moet krijgen. Centraal staat in deze nota een sterke economie en een veilige en leefbare samenleving. Daarbij hanteert het Rijk het motto “decentraal wat kan, centraal wat moet”. Doel van de nota ruimte is onder andere te komen tot krachtige steden en een vitaal platteland en borging van ruimtelijke waarden. De nota ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling en stelt het stimuleren van gewenste ontwikkelingen boven het stellen van ruimtelijke beperkingen. De Nota ruimte wordt vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De invulling vindt vooral plaats op provinciaal en gemeentelijk niveau. In deze visie wordt aangestuurd op (regionaal) maatwerk voor bedrijven en burgers en een grote mate van beleidsvrijheid voor decentrale overheden.

Scheepsrecycling is niet in strijd met de nota of structuurvisie, en doet geen afbreuk aan dit rijksbeleid.

- *Gebruik waterstaatswerk en watervergunning:*

Het voornemen heeft geen (fysieke) aanpassing van de ‘droge’ waterstaatswerken (pier, loswal) tot gevolg. De Wet beheer rijkswaterstaatswerken is niet van toepassing. Het gebruik van de haven valt onder het beheer van de gemeente. Activiteiten in de haven kunnen gevolgen hebben voor de kwaliteit van het oppervlaktewater, hierbij valt te denken aan lozingen vanaf de schepen of vanaf de kades. De activiteiten worden echter zodanig uitgevoerd dat er geen lozingen zullen plaatsvinden. In afbeelding 4 is een uitsnede van kaartblad 235 van Rijkswaterstaat opgenomen. Het gebied is vrijgesteld van vergunningplicht voor het gebruik van waterstaatswerken.



Afbeelding 4: Uitsnede kaartblad 235 met legenda

In de huidige omgevingsvergunning van de provincie Friesland staat de voor Rijkswaterstaat relevante dok- en hellingvloerdiscipline. Het criterium is dat er geen sloopwerkzaamheden aan de buitenkant van de romp van het schip boven de waterlijn en/of boven het water worden uitgevoerd. In bijlage 2 is de verklaring met toelichting van Rijkswaterstaat opgenomen. Een watervergunning op grond van de Waterwet is daarom niet vereist. Eventuele lozingsaspecten worden op basis van het Activiteitenbesluit milieubeheer meegenomen in de omgevingsvergunning.

De activiteit scheepsrecycling heeft geen effect op de waterhuishoudkundige aspecten, het waterbeleid en het deltaprogramma en de daar in opgenomen deltabeslissingen (deelprogramma IJsselmeergebied).

3.2 Provinciaal beleid

- Streekplan 2007:

De provinciale structuurvisie is vastgelegd in het Streekplan 2007. In dit plan is de ruimtelijke inrichting van Friesland in grote lijnen neergelegd, en het vormt de schakel tussen rijksbeleid en gemeentelijk beleid. In dit plan is Lemmer - naast toeristische betekenis - aangewezen als regionaal centrum van bedrijvigheid. Speerpunt is het handhaven en verder ontwikkelen van de positie van Lemmer, het stimuleren (en behouden) van werkgelegenheid en de bevordering van de leefbaarheid op het platteland. De kwaliteit van de bestaande bedrijventerreinen moet worden bewaard, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de opvangtaak van Lemmer voor diverse bedrijven.

De activiteit scheepsrecycling is niet in strijd met het Streekplan en heeft geen invloed op de aanwezige verstedelijking of het bestaand bebouwd gebied. Het plan is ook niet in strijd met de Structuurvisie Windstreken 2012.

- Verordening Ruimte (2012):

Deze verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. Het geldend provinciaal ruimtelijk beleid uit het Streekplan 2007, Waterhuishoudingsplan 2010-2015 en het Verkeer- en Vervoerplan is omgezet in algemeen geldende regels. De verordening stelt dat in een regionaal centrum als Lemmer in principe geen bedrijven in de milieucategorie 5 of 6 zijn toegestaan, ook wordt de kavelgrootte per bedrijf beperkt. Reeds bestaande afwijkingen zijn toelaatbaar omdat na toetsing is vastgesteld dat aard en schaal van de functie aansluiten bij aard en schaal van de kern. Omdat sprake is van een zogenaamd 'nat' bedrijventerrein zijn in eerste instantie alleen vaarweggebonden bedrijven toegestaan. Van dergelijke bedrijven is bekend dat deze veelal tot milieucategorie 4 en 5 behoren.

De activiteit scheepsrecycling is niet in strijd met de Verordening Ruimte.

- Milieuplan 2011-2014:

Aan de ambities uit het Milieuplan wordt invulling gegeven door het formuleren van uitvoeringssporen. Voor bedrijven is uitvoeringsspoor 2 geformuleerd. Hierin wordt ruim baan gegeven voor duurzame innovaties. Dit betekent het vermijden van schadelijke onttrekkingen (grondstoffen- en energiegebruik) en toevoegingen aan de leefomgeving (milieubelasting).

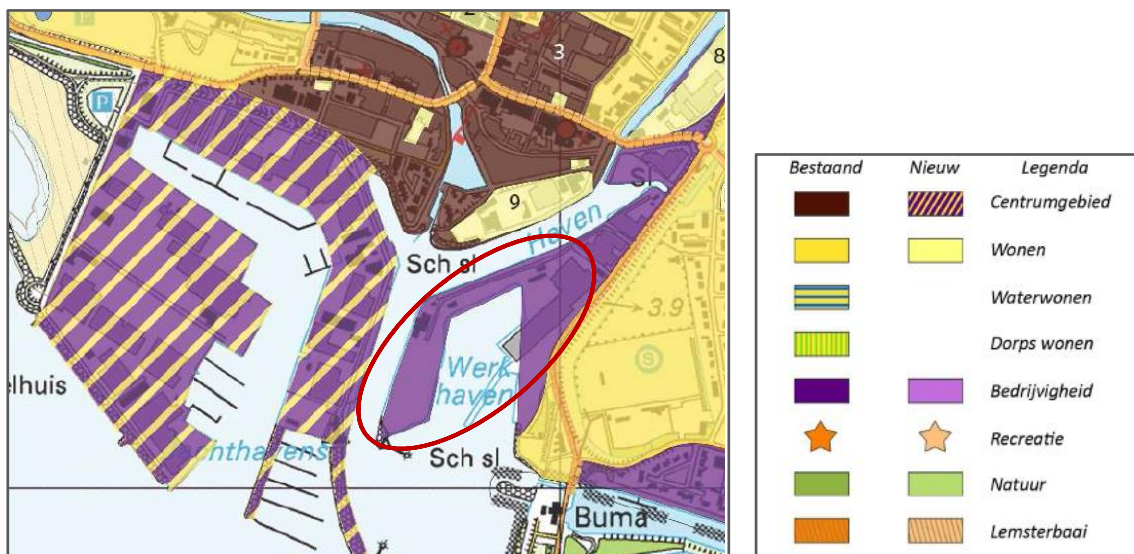
De activiteit scheepsrecycling draagt bij aan duurzaam ketenbeheer (cradle-to-cradle) en is daarmee niet in strijd met het Milieuplan.

3.3 Gemeentelijk beleid

- Structuurvisie:

Voor het grondgebied van de gemeente Lemsterland is in 2011 een structuurvisie conform de Wro vastgesteld. Deze visie bouwt voort op het Ontwikkelingsperspectief van de gemeente uit 2006 en vormt het kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente en is een brede visie op de toekomst. In de Structuurvisie wordt gesproken over een mogelijke transformatie van een deel van Buitengaats (zie afbeelding 5) waardoor het gebied op termijn deel gaat uitmaken van het centrumgebied van Lemmer (combinatie van wonen, werkgelegenheid en recreatie). Echter zal de gemeente de bedrijvigheid op het bedrijventerrein geen strobreed in de weg leggen. Bijsma maakt deel uit van de bestaande bedrijvigheid en ligt buiten de transformatiezone.

De activiteit scheepsrecycling is niet in strijd met de Structuurvisie.



Afbeelding 5: Uitvoeringskaart centrum Lemmer met legenda en Bijlsma in de cirkel

- Verkeers- en Vervoersplan:

In het GVVP zijn geen actiepunten en beleidslijnen opgenomen die relevant zijn. Voor de activiteit scheepsrecycling zal vaker een beroep worden gedaan op transport/vervoer over water. Dit heeft een positief effect op het vrachtwagentransport en het tegengaan van congestie op de (binnen)wegen.

- Waterhuishoudingsplan:

De gemeente Lemsterland heeft samen met Hoogheemraadschap en Rijkswaterstaat een waterplan opgesteld. De activiteit scheepsrecycling is niet van invloed op het waterplan en de daarin omschreven maatregelen.

- Welstandsnota 2010:

In de welstandsnota zijn voor verschillende deelgebieden in Lemsterland welstandscriteria en welstandsniveaus vastgelegd (zie afbeelding 6). De nota heeft betrekking op de bebouwingsmogelijkheden die door het bestemmingsplan worden geboden. Het bedrijventerrein Buitengaats wordt niet aangemerkt als een zichtlocatie. Voor het bedrijventerrein Buitengaats geldt het welstandsniveau 'watergebonden bedrijventerrein' deelgebied 8B (lichtblauw gebied). De bedrijfslocatie van Bijlsma kan als volgt worden geduid:

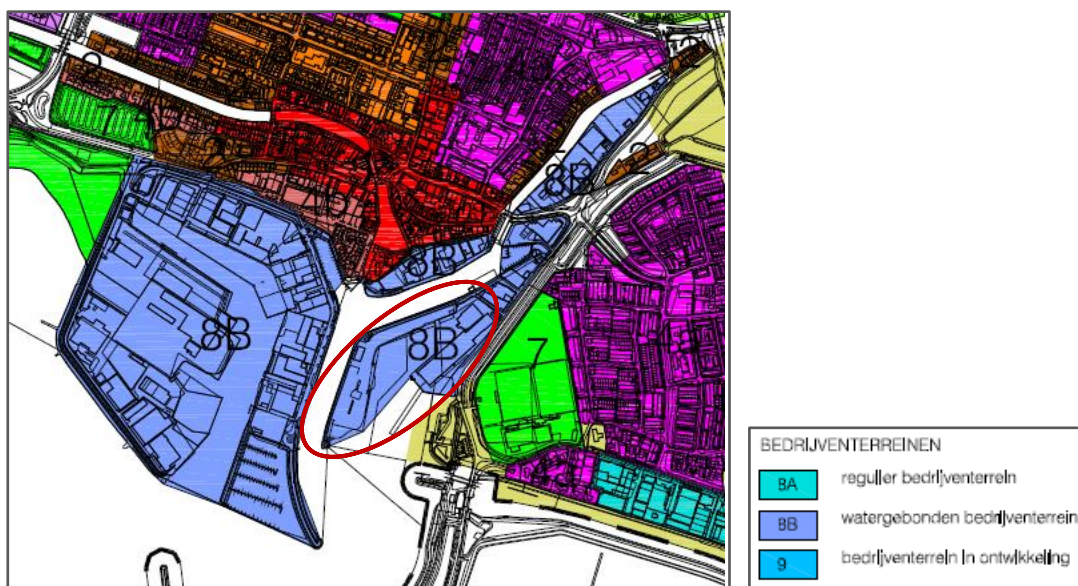
- De locatie wordt getypeerd als een functioneel industrieel bedrijventerrein met een werkhaven aan het IJsselmeer. De functionele typering en gebiedstypering van de ruimte is gevarieerd, de waardering van de bebouwing is matig tot neutraal.
- De gebouwen zijn aaneengesloten en gesloten, in de lengterichting van de weg en in de rooilijn geplaatst.
- De hoofdvorm van de dokhal is dominant en zeer groot als enkelvoudige massa en kantig.
- Het aanzicht van de gevels is vooral op de haven gericht en divers qua geleding.
- De bedrijfsgebouwen zijn in opmaak sober en matig gedetailleerd en gedekt qua kleurtoon, en bestaan hoofdzakelijk uit plaatmateriaal.
- Voor uitzonderlijke objecten en terreininrichting is geen beleid geformuleerd.

De werkhaven is binnen het deelgebied getrokken. In de welstandsnota met bijlagen is geen apart beleid geformuleerd voor de haven en ziet niet op de verschijningsvorm van kranen en vaartuigen. De welstandscriteria zijn alleen van toepassing op gebouwen, en niet op kranen en vaartuigen. Het beeld in de werkhaven is gevarieerd, wisselend en dynamisch en wordt mede bepaald door de aanwezigheid van schepen/vaartuigen,

kranen en opslagen tegen de achtergrond van de dokhal (zie afbeelding 3c). De verschijningsvorm is niet bepalend maar de functionaliteit en het gebruiksdoel.

Voor het gebied Buitengaats geldt de volgende beleidsintentie. Vanwege de ligging naast het recreatieve gebied is het wenselijk bij wijzigingen de kwaliteit van de bebouwing in de zones aan de Zeedijk, de Willemskade, het Leeg, de Vuurtorenweg en de Industrierweg verder te versterken. Bijlsma is gevestigd aan Sluisweg, buiten de recreatieve kern en het strand.

De activiteit scheepsrecycling is niet in strijd met de Welstandsnota.



Afbeelding 6: Gebiedsindeling welstandsnota met Bijlsma in de cirkel

Legenda bij afbeelding 6

4. RANDVOORWAARDEN

Voor een besluit afwijkend gebruik (afwijken van de beheersverordening) dienen in de ruimtelijke onderbouwing alle milieuaspecten te worden beschouwd. De afwijkingsbevoegdheid kan worden toegepast wanneer het bedrijf (of gedeelte daarvan) in vergelijking tot de toegelaten categorieën van bedrijven of de specifiek bestemde bedrijven geen grotere en/of blijvende onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu. Voor de activiteit scheepsrecycling is een aantal aspecten niet relevant omdat deze geen fysieke en blijvende verandering van de (bebouwde) omgeving tot gevolg hebben, of omdat de impact op de omgeving nihil is. De aspecten geur, stof, externe veiligheid, archeologie en kabels en leidingen zijn niet relevant, en zullen in het kader van dit plan niet nader worden onderzocht.

4.1 Visuele hinder

Om het aspect visuele hinder te kunnen beoordelen en kwantificeerbaar te maken is het belangrijk de aard en omvang van de scheepsrecyclingactiviteit te vergelijken met de reeds vergunde activiteiten en werkzaamheden van de scheepswerf/-reparatiewerf op grond van de omgevingsvergunning en het toegestane ruimtelijk gebruik ingevolge het vigerende bestemmingsplan. Daarnaast moet niet uit het oog worden verloren dat sprake is van een omvangrijk industrieterrein met een werkhaven waar bedrijven uit milieucategorie 5 zijn toegelaten. In de fotoreportage van bijlage 1^A is het historisch en actuele ruimtelijk gebruik inzichtelijk gemaakt. In paragraaf 2.1 en 2.2. is hier al nader op ingegaan.

Onder het kopje 'Welstandsnota' van paragraaf 3.3 is het kader al uitgezet. Het bedrijventerrein Buitengaats wordt niet aangemerkt als een zichtlocatie. Daarnaast is Bijlsma gelegen buiten de recreatieve kern en het strand. Voorts is er geen beleid geformuleerd voor de werkhaven en kades ten aanzien van de verschijningsvorm van kranen en vaartuigen. Zowel in het provinciaal als gemeentelijk ruimtelijk beleid worden geen eisen gesteld aan de uitstraling van de havenmonding (toegangsvaarweg naar Lemmer) en de werkhaven. Het zicht dat de recreatievaart heeft op de werkhaven van Bijlsma bij het naderen van de (binnen)haven en sluis is van ondergeschikt belang en prevaleert niet boven het toegestane ruimtelijk gebruik. De skyline van de werkhaven wordt gedomineerd door de dokhal met een lengte van 145 meter en hoogte van 30 meter, diverse torenkranen met een hoogte tot 40 meter en de afgemeerde binnenvaart- en zeeschepen met een stuurhuishoogte variërend van circa 5 tot 25 meter boven de waterlijn. Op de foto's 11 t/m 15 van bijlage 1^B is de skyline van de werkhaven met de havenmondig aangegeven gezien vanaf het IJsselmeer door de ogen van de recreatievaart. Onderstaand zal nader worden ingegaan op enkele belangrijke elementen van de inrichting en uitstraling van de werf en werkhaven, inclusief scheepsrecycling. Waar mogelijk wordt dit getalsmatig ondersteunt.

- Stalling materialen en containers

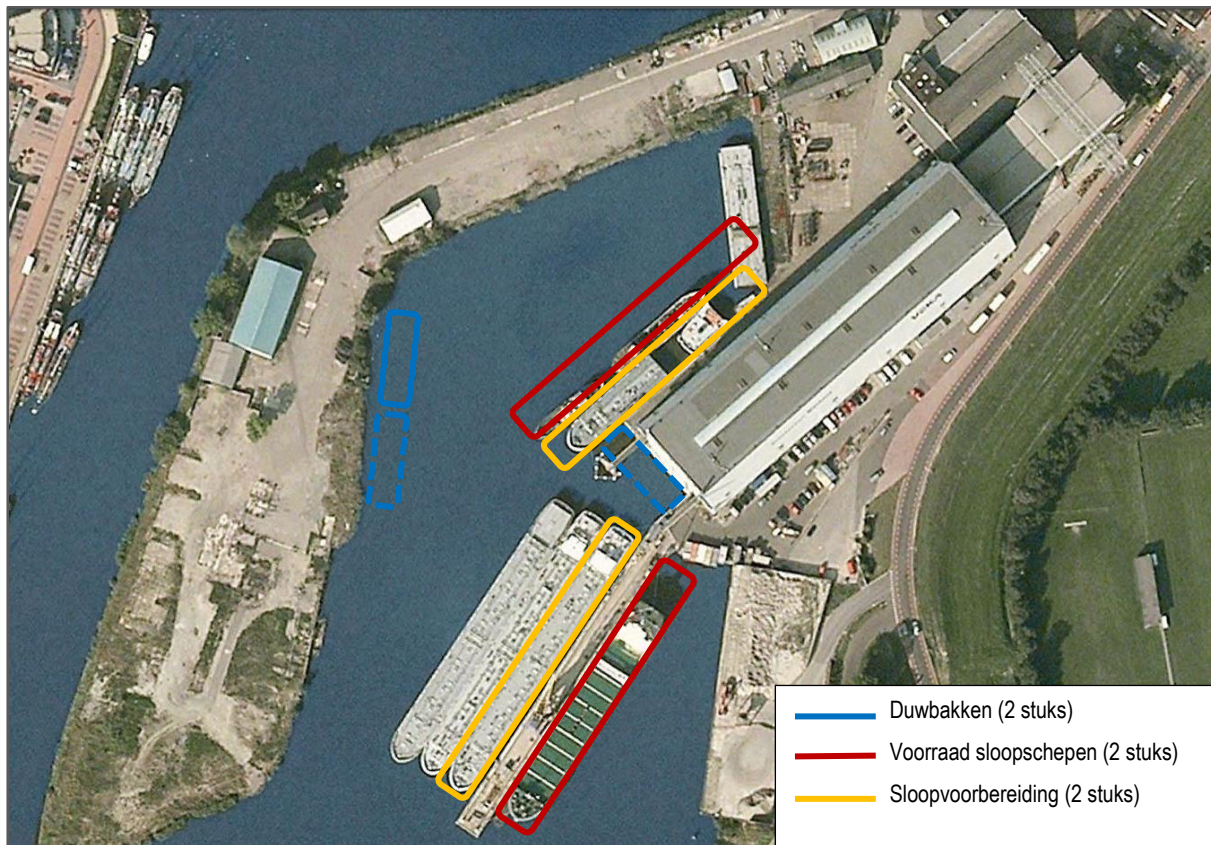
Op het buitenterrein van de werf en aan boord van schepen/vaartuigen worden diverse materialen en containers opgeslagen. Deze vorm van opslag is inherent aan de scheepswerf/-reparatiewerf en de projectmatige werkwijze. De aard en omvang van de werkzaamheden brengt met zich mee dat op willekeurige plaatsen binnen de inrichting materialen en containers opgeslagen kunnen worden. De opslag is wisselend en heeft geen permanent karakter. Om de opslag en afvoer van de diverse afvalstoffen en handelsartikelen - zoals die ontstaan bij scheepsrecycling - te stroomlijnen is op het buitenterrein aan de kade een milieuplein en opslagzone ingericht, waar alle afvalcontainers en handelsmaterialen geclusterd worden geplaatst. Afval(inzamel)containers worden niet gestapeld, de hoogte is circa 3 meter. Materiaalcontainers worden tot maximaal 2 eenheden gestapeld tot een hoogte van circa 6 meter. Deze vorm van opslag leidt niet tot meer of andersoortige hinder voor zover dat de scheepsrecycling betreft.

- Afmeren en opleggen van schepen en vaartuigen

In de werkhaven van Bijlsma kunnen circa 11 schepen, vaartuigen en/of casco's afmeren (aantal afhankelijk van de scheepslengte en diepgang). Deze worden vaak 2 tot 3 rijden dik afgemeerd aan de pier, kade of landtong (zie afbeelding 1a-b en 3a-b-c). Het aanbod is wisselend en afhankelijk van de orderportefeuille, en kan bestaan uit casco's, half afgebouwde casco's, ongemotoriseerde vaartuigen (duwbak/ponton), schadeschepen en gebruiksklare/opgeleverde schepen. Casco's zijn gedeeltelijk gecoat, en voorzien van een primer. In de praktijk zal er sprake zijn van een mix van binnenvaartschepen, werkschepen en zeeschepen. Het stuurhuis steekt circa 5 - 25 meter boven de waterlijn. De gangboordlijn steekt circa 2 - 4 meter boven de waterlijn. Het beeld in de werkhaven wordt bepaald door de bedrijvigheid in de haven en de staat en veelheid van de afgemeerde schepen en vaartuigen.

In de werkhaven van Bijlsma worden maximaal 4 ligplaatsen gereserveerd voor het opleggen/afmeren van schepen/vaartuigen die uit de vaart zijn/worden genomen en binnen de inrichting worden ontmanteld (afbeelding 7a en 7b). Hoofdzakelijk zal het om oudere schepen/vaartuigen gaan die niet meer rendabel of verhandelbaar zijn, en niet meer aan de eisen van deze tijd voldoen. Deze schepen/vaartuigen worden gekenmerkt door een lager LST (gewicht). De lengte en hoogte zal ook kleiner zijn dan die van de nieuwere schepen/vaartuigen. Het beeld van de werkhaven en de kades zal door de aanwezigheid van deze schepen/vaartuigen niet wezenlijk anders zijn (afbeelding 7b). Wel is de staat van onderhoud summier en dat vertaalt zich in een beeld dat ook - zeker op enige afstand tot de schepen - opgeroepen kan worden bij schepen die in aanbouw zijn of grondig worden gereviseerd.

De werkzaamheden die worden uitgevoerd op de posities voor sloopvoorbereiding hebben dezelfde aanblik als die bij grote renovaties en revisies (het zogenaamde re-fitten) van schepen/vaartuigen. Wat resteert is een gezuiverd scheepscasco.



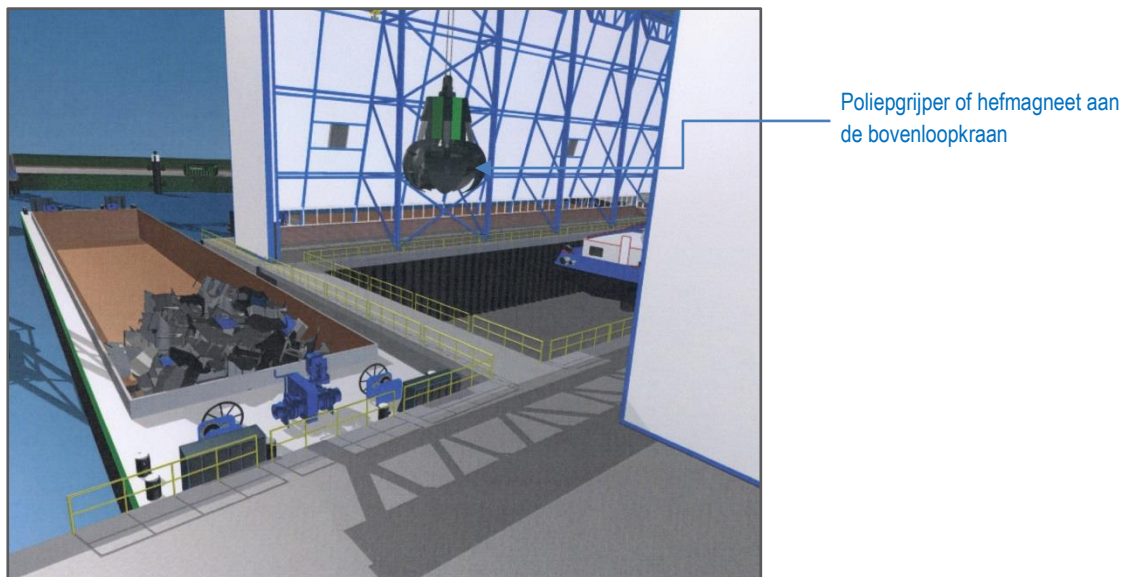
Afbeelding 7a: Afmeerposities van sloopschepen en duwbakken



Afbeelding 7b: Typische aanblik van afgemeerde sloopschepen (locatie onbekend)

Voor het afvoeren van de schroot-/sloopsecties uit de dokhal en demontagehal wordt gebruik gemaakt van duwbakken. Een lege duwbak wordt overdwars bij de uitgang van het dok afgemeerd tegen de dokdeur (zie afbeelding 7c). De duwbak wordt beladen vanuit de dokhal door middel van de bovenloopkraan met een grijper en/of hefmagneet. Beladen duwbakken worden per twee stuks afgevoerd met behulp van een duwboot of sleepboot. In de werkhaven worden maximaal twee beladen duwbakken met schroot-/sloopsecties afgemeerd in afwachting van transport (zie afbeelding 7a). Het overgrote deel van de lading wordt beneden de deklijn in het ruim opgeslagen, een klein deel zal boven de deklijn uitsteken. Een onbeladen duwbak steekt circa 3 meter

boven de waterlijn. Een beladen duwbak steekt circa 1½ meter boven de waterlijn. De lading steekt circa 1½ meter boven het dek uit.



Afbeelding 7c: Animatie van een duwbak aan de voorzijde van de dokhal tijdens laden

- Kranen

De bedrijvigheid in de werkhaven, aan de pier/kade/landtong wordt tevens gekenmerkt door de inzet van diverse vast opgestelde torenkranen en mobiele telescoopkranen. Op de afbouwpiër is een torenkraan op rails aanwezig. De milieuvergunning gaat uit van de inzet van 4 torenkranen. De torenkranen hebben een giekhoogte van circa 30 - 40 meter en een draaicirkel van 30 - 50 meter. De activiteit scheepsrecycling heeft geen invloed op het aantal kranen, de hoogte en de inzet daarvan in de haven.

4.2 Geluid

De locatie van Bijlsma is gelegen op het gezoneerde industrieterrein Buitengaats (zie afbeelding 2d). Dit industrieterrein is op grond van de Wet geluidhinder voorzien van een geluidzone. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het vastleggen van de geluidzone rond het industrieterrein is op basis van de milieuvergunningen van de aanwezige bedrijven de geluidszone vastgesteld. In dat onderzoek is voor de bedrijfssituatie van Bijlsma rekening gehouden met diverse activiteiten en werkzaamheden op het buitenterrein, aan boord van schepen in de werkhaven en in de diverse bedrijfshallen. Uit dit onderzoek blijkt dat aan de vereisten van de Wet geluidhinder wordt voldaan. Ook in het akoestisch onderzoek in het kader van de revisievergunning Wet milieubeheer (rapport Inpijn-Blokpoel ingenieursbureau met kenmerk MB-6016-D d.d. 20 januari 2009) is met deze activiteiten en werkzaamheden rekening gehouden.

Bij de omgevingsvergunningaanvraag is een rapport van een akoestisch onderzoek gevoegd. In dit onderzoek is specifiek gekeken naar de invloed van scheepsrecycling - zowel in de werkhaven als in de aangewezen hallen - op de geluidsruimte zoals die door de scheepswerf wordt benut en is vergund. Hieruit blijkt dat scheepsrecycling niet van invloed is op de geluidsbelasting, en past binnen de al vergunde geluidsruimte aan Bijlsma. De geluidhinder afkomstig van de scheepsrecyclinginrichting is beperkt en van gelijke orde als die van de scheepswerf. Het rapport van het akoestisch onderzoek is opgenomen in bijlage 3 (bijlage 7 aanvraag OV) van deze ruimtelijke onderbouwing.

De invloed van de scheepsrecyclinginrichting op het aspect geluid is neutraal.

4.3 Luchtkwaliteit en geur

De scheepsrecyclingactiviteit draagt niet bij aan de luchtkwaliteit ter plaatse van de inrichting van Bijlsma. Er is geen onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit en de concentratie van PM₁₀ en NO₂. De emissie van stof en geur is niet relevant, of in ieder geval niet groter dan deze emissies afkomstig van de scheepswerf/-reparatiewerf. Bij scheepsrecycling wordt namelijk minder las-toevoegmateriaal en las-/snijbrandgas toegepast dan bij scheepsbouw/-reparatie het geval is. Het gebruik van lasapparatuur en snijbrander-apparatuur in de werkhaven en aan boord van schepen/vaartuigen en in de dokhal en demontagehal is lager dan waarmee in de huidige vergunning van de scheepswerf rekening is gehouden. Het aantal en de intensiteit van de scheepvaartbewegingen is wisselend en laat geen afwijkend beeld zien met betrekking tot de vergunde activiteiten en logistieke aspecten. Er is geen sprake van extra emissie vanwege de scheepvaart.

Geuroverlast als gevolg van de emissie van verbrandingsgassen is gering omdat in de dokhal en demontagehal gewerkt wordt met hydraulische kranen aangedreven door een LPG of aardgas verbrandingsmotor. De inzet van kranen en generatoren op het buitenterrein van de werf en aan boord van schepen is identiek aan die van de scheepswerf/-reparatiewerf.

Van de opslag van afvalstoffen op het milieuplein valt geen stofemissie te verwachten. Waar nodig worden de afvalstoffen in gesloten containers bewaard en tijdens het transport afgedekt. Gemorste afvalstoffen op en rondom het milieuplein zullen dagelijks worden verwijderd. De opslag van deze afvalstoffen wordt als niet stuifgevoelig geclassificeerd. De activiteiten met metaalafvalstoffen binnen in de hallen leidt niet tot stofoverlast. Grote schroot-/sloopsecties van metaal worden over water afgevoerd in een duwbak. Deze duwbak wordt geladen met de bovenloopkraan uit het dok waarbij gebruik wordt gemaakt van een poliepgrijper en/of hefmagneet. Door de omvang van de secties en de wijze van verladen zal er geen stofoverlast optreden.

De invloed van de scheepsrecyclinginrichting op het aspect luchtkwaliteit en geur is neutraal.

4.4 Bodem en waterbodem

De (water)bodemkwaliteit staat de uitvoering van scheepsrecycling niet in de weg. Het proces van scheepsrecycling voldoet aan de best beschikbare technieken (BBT) met betrekking tot de bodem-beschermende voorzieningen conform de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB). In bijlage 4 (bijlage 4 aanvraag OV) van de deze ruimtelijke onderbouwing is een bodemrisicoanalyse opgenomen en getoetst aan een BRCL tabel en CVM. De aanwezige maatregelen - en de nog te treffen aanvullende maatregelen - leiden tot een verwaarloosbaar risico. Ter beheersing van bodembedreigende activiteiten zal een inspectie- en onderhoudsprogramma worden opgesteld.

Vloeibare afvalstoffen, gevaarlijke (afval)stoffen en accu's worden in geschikte emballage bewaard en in/boven een lekbak opgeslagen in een milieuloods. Voor zover van toepassing voldoet de opslag aan de PGS15 richtlijn. De afvalcontainers op het milieuplein zijn geschikt voor de afvalstof waarvoor zij worden gebruikt. Afhankelijk van de aard van de afvalstof wordt een open-top of gesloten volumecontainer of een zeecontainer gebruikt. Het milieuplein met de afval inzamelcontainers is met betonplaten verhard.

De invloed van de scheepsrecyclinginrichting op het aspect bodem en waterbodem is neutraal.

4.5 Water

Voor de scheepsrecyclingactiviteit is geen leidingwater nodig ten behoeve van de procesvoering. Wel kan er leidingwater worden gebruikt voor het reinigen en spoelen van de dokvloer voordat het dok opnieuw met oppervlaktewater wordt gevuld. Deze voorwaarde is opgenomen in de vigerende milieubeheervergunning van de

scheepswerf en is uitgewerkt in een schriftelijke dokdiscipline. Na iedere dokwissel wordt de vloer van het dok geïnspecteerd en gereinigd. Het waswater wordt via een olie-afscheider op het vuilwaterriool geloosd. Deze procedure en werkwijze is voor scheepsrecycling gelijk. Het oppervlaktewater raakt niet verontreinigd ten gevolge van het in-/uitdokken.

Om te voorkomen dat tijdens het beladen van duwbakken metaalafvalstoffen of metaaldeeltjes in het oppervlaktewater geraken wordt de duwbak zo dicht mogelijk tegen de dokrand afgemeerd. De ruimte tussen de duwbak en het dok is kleiner dan 1 meter. Deze ruimte wordt afgedekt met een morsklep of morsslabbe (zie afbeelding 7c).

In de werkhaven worden aan boord van schepen diverse voorbereidende demontage en ontmantelactiviteiten uitgevoerd. Er worden geen sloopwerkzaamheden aan de buitenkant van de romp van het schip boven de waterlijn en/of boven het water uitgevoerd. De sloopwerkzaamheden vinden plaats in het binnenste van het schip. Op het dek betreft het vooral demontagewerkzaamheden. De stuurhut en de dekopbouw die onlosmakelijk verbonden zijn met het scheepscasco worden niet in de werkhaven maar in de dokhal verwijderd. Hiermee wordt voorkomen dat stoffen in het oppervlaktewater geraken.

De invloed van de scheepsrecyclinginrichting op het aspect (oppervlakte)water is neutraal.

4.6 Externe veiligheid

Scheepsrecycling valt niet onder het Besluit externe veiligheid en het Registratiebesluit externe veiligheid. De (tijdelijke) opslag van gevaarlijke stoffen, afgewerkte olie en gasflessen vindt plaats overeenkomstig de PGS-15 en PGS-30 richtlijn. De risico's voor de omgeving worden met deze maatregelen tot een aanvaardbaar niveau teruggebracht. Deze maatregelen zijn in het kader van de scheepswerf al aanwezig binnen de inrichting van Bijlsma. De opslag van gevaarlijke stoffen en gasflessen wijzigt niet in het kader van scheepsrecycling. Voor de opslag van afgewerkte olie en brandstof worden twee extra tanks geplaatst met een inhoud van circa 5.000 liter. Beide tanks voldoen aan de PGS30 richtlijn.

Bij het ontmantelen en ontleden van tankerscheepen worden alle noodzakelijke maatregelen getroffen zoals die door of namens overheidsinstanties worden opgelegd. Dit betekent onder andere dat vloeistoftanks, gastanks en bunkertanks vooraf worden gereinigd en ontgast. Sloopscheepen bevatten geen schadelijke asbestmaterialen en gevaarlijke ladingrestanten. Binnen de inrichting is een bedrijfsnoodplan operationeel.

De invloed van de scheepsrecyclinginrichting op het aspect externe veiligheid is nihil. De activiteit scheepsrecycling leidt niet tot een wijziging met effecten op de externe veiligheid.

4.7 Archeologie en cultuurhistorie

Ter plaats is een scheepswerf/-reparatiewerf gevestigd van een aanzienlijke omvang. De scheepsrecyclingactiviteit vindt plaats binnen de begrenzing van de scheepswerf, en heeft als zodanig geen negatieve invloed op de cultuurhistorische en archeologische waarden. De werkhaven heeft geen bijzondere archeologische (verwachtings)waarde en er vinden geen fysieke ingrepen in de haven als zodanig (waterstaatswerk) plaats. Ten aanzien van de cultuurhistorie wordt gesteld dat de scheepsactiviteiten in lijn zijn met de betekenis en uitstraling van het onderhavige gebied in de loop der tijd als industriële watergebonden bedrijfsterrein.

Een archeologisch onderzoek is niet nodig.

4.8 Verkeer en parkeren

De activiteit scheepsrecycling zal niet leiden tot extra verkeer of andersoortig verkeer - zowel over water als over de weg - van en naar de inrichting van Bijlsma. In de huidige milieubeheervergunning zijn voldoende vervoersbewegingen opgenomen. Er vindt wel een verschuiving plaats van het aantal vervoersbewegingen van de scheepswerfdivisie naar scheepsrecyclingdivisie. Bij scheepsrecycling wordt er in veel mindere mate gebruik gemaakt van onderaannemers en leveranciers. Het aantal transportbewegingen dat daarmee gepaard gaat wordt gecompenseerd door de extra afvoerbewegingen van afvalstoffen (afzetcontainers). In absolute zin treedt er geen wijziging op. De parkeerdruk als gevolg van scheepsrecycling zal niet wijzigen. Er is voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein voor personenauto's en vrachtauto's. Ook het laden en lossen vindt geheel op eigen terrein plaats.

Het afvoeren van schroot-/sloopsecties en/of cascosecties vindt plaats over het water. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een duwbak in combinatie met een duwboot of sleepboot. Iedere twee weken wordt er een combinatie van twee duwbakken afgevoerd. Dat zijn ongeveer 25 transporten met een duwboot/sleepboot per jaar. In de werkhaven worden niet meer dan twee beladen of lege duwbakken tijdelijk afgemeerd. Transport over water heeft een positief effect op het vrachtwagentransport en het tegengaan van congestie op de binnenwegen.

4.9 Natuurbescherming - Flora en fauna

Voor de gebiedsbescherming zijn in het kader van de Europese richtlijnen in Nederland speciale beschermingszones aangewezen met een hoge wettelijke bescherming, de zogenaamde N2000 gebieden. In rangorde volgen daarna de beschermde natuurgebieden en EHS.

- Natura 2000-gebied:

In de nabijheid van de inrichting van Bijlsma bevindt zich geen gebied aangewezen als Natura 2000/vogel- en/of habitatgebied. Het dichtstbijzijnde gelegen Habitat- en Vogelrichtlijngebied, Wetlands (2005) en Natura 2000-gebied (juni 2013) "IJsselmeer" ligt op circa 2.200 meter van de inrichting van Bijlsma. Dit gebied beslaat het hele IJsselmeer en slechts een klein deel ligt binnen de gemeentegrens. De wateren direct ten zuiden van Lemmer tot aan de Noordoostpolder zijn buiten de begrenzing van dit Natura 2000-gebied gelaten.

- Beschermde natuurmonumenten:

Het Nationaal Landschap (2007) "Zuidwest Friesland" ligt op een afstand van circa 2.100 meter vanaf de inrichting. Het beschermd natuurmonument (2001) "Friese IJsselmeerkust" ligt op een afstand van circa 3.500 meter vanaf de inrichting.

- EHS:

Het water rond het bedrijventerrein - met uitzondering van de havens - is aangewezen als EHS-water. Omdat in dit geval sprake is van water rondom een industrieterrein wordt afgezien van toetsing aan gebruiksregels die gericht zijn op behoud, herstel of ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gronden. Op een afstand van circa 700 meter van de inrichting van Bijlsma ligt een EHS-zone 2007.

In afbeelding 8 is de ligging van deze gebieden ten opzichte van Bijlsma aangegeven. De gebieden liggen op een dusdanige afstand dat geen belangrijke nadelige gevolgen van de activiteiten, de emissies, de transporten of het ruimtebeslag te verwachten zijn op de instandhoudingsdoelen (beschermde natuurwaarden als planten en dieren en hun leefomgeving). De kwaliteit van de gebieden gaat niet achteruit.

Bijlsma heeft geen significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS en de instandhoudingsdoelstellingen van het nabij gelegen Natura-2000 gebied:

- Er is geen verstoring vanwege de scheepswerf en er treedt geen verslechtering op van de N2000-gebieden vanwege het recyclingbedrijf.
- Door de afstand van het gebied tot de scheepsrecyclinginrichting, ontstaan er geen versturende effecten - anders dan de reeds optredende effecten in het kader van scheepswerf - op de instandhoudingsdoelstellingen van de aangewezen Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten.
- De directe omgeving van de scheepswerf en scheepsrecyclingwerf is geen essentieel leefgebied van de aangewezen Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten.

Er is geen sprake van storende factoren met een significant effect op de aangewezen soorten in deze gebieden.

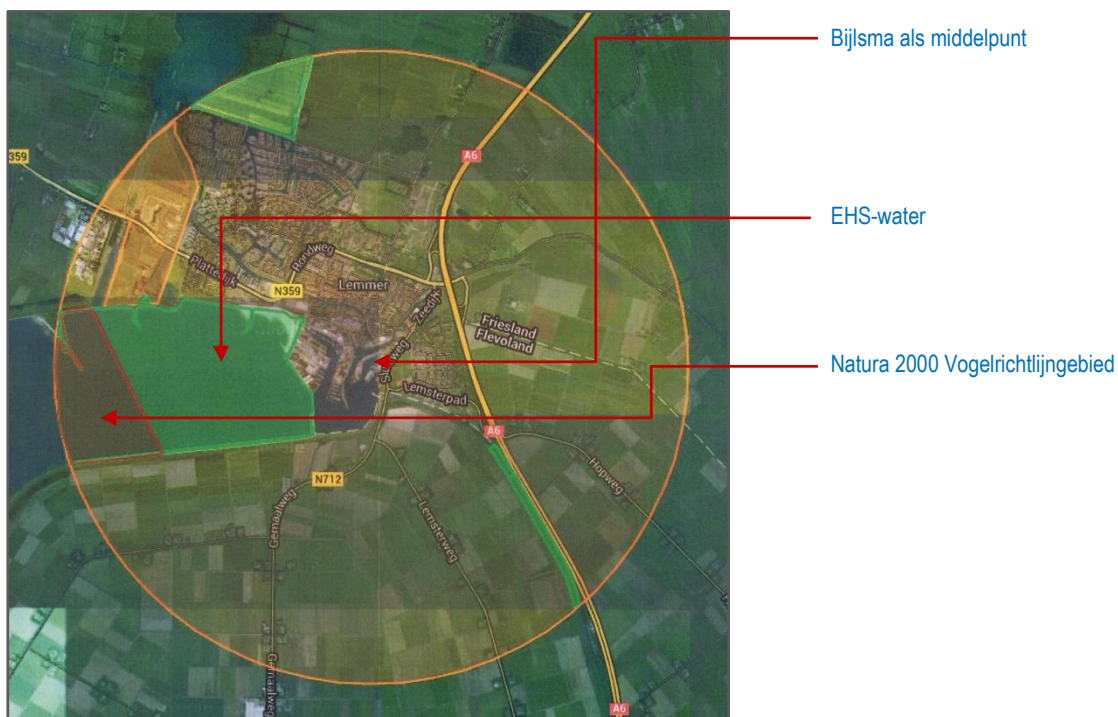
- Bescherming ecologische hoofdstructuur EHS:

Het Natura 2000-gebied maakt ook onderdeel uit van de EHS. Als ingrepen buiten de EHS plaatsvinden (zoals het geval is met de scheepsrecyclingwerf), hoeft niet te worden getoetst aan het provinciaal beleid voor de EHS. Effecten op de EHS ten gevolge van de scheepsrecyclingwerf worden derhalve niet beschouwd, temeer omdat deze in het kader van de aanwezige scheepswerf ook niet relevant (bleken te) zijn.

- Flora en fauna:

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. De locatie van de (bestaande) scheepswerf en scheepsrecyclingwerf is van zeer geringe betekenis voor soorten die in of op het water leven. Immers ter plaatse is sprake van een omvangrijk industrieterrein met bedrijven uit een hoge milieucategorie. Er is ter plaatse geen sprake van beschermde soorten of nestplaatsen, er worden geen soorten gedood en er vindt geen verstoring plaats van (vaste) broed- en rustplaatsen. De scheepsrecyclingwerf leidt niet tot een overtreden van de Flora-/fauna wet.

Er is geen sprake van effecten op algemeen voorkomende soorten ter plaatse, beschermde soorten komen niet in het geding.



Afbeelding 8: Natura-2000, habitatgebieden en EHS-zones binnen 3 km straal rondom Bijlsma

4.10 Milieuzonering

Op grond van de lijst van bedrijven uit het vigerende bestemmingsplan zijn ter plaatse van de locatie van Bijlsma de bedrijfstypen volgens onderstaande tabel toegestaan, met vermelding van de milieucategorie en richtafstand. Deze richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot gevoelige bestemmingen. Gevoelige bestemmingen bestaan uit woningen. Deze bedrijfstypering komt overeen met afbeelding 2b en 2c. In paragraaf 1.3 werd al vastgesteld dat op de hele locatie van Bijlsma (afbeelding 2a) bedrijven uit milieucategorie 5 zijn toegelaten.

Bedrijfstypering	Categorie					Afstand (m)
	1	2	3	4	5	
Scheepsbouwwerf ¹					o	> 500
Teerkokerij ²					o	> 500
Wegenbouw bedrijf				o		> 100
Asfaltinstallatie ³					o	> 500

¹ Een scheepsbouwwerf is synoniem voor een scheepswerf waar nieuwe schepen worden gebouwd op een bouwhelling.

² Een teerkokerij wordt gezien als een onderdeel van een asfaltinstallatie.

³ Een asfaltinstallatie komt niet voor op de lijst van bedrijven, maar wordt genoemd in afbeelding 2b, en is synoniem voor een asfaltcentrale.

Om een goede vergelijking te maken van de toelaatbare hinder is het van belang de activiteit scheepsrecycling (scheepssloperij) op een juiste wijze te positioneren op de lijst van bedrijven. Deze vergelijking kan het best worden gemaakt aan de hand van de complete VNG-lijst met de categorale bedrijfsindeling afkomstige uit het "Groene boekje" van 1992. Deze VNG-lijst correspondeert met de lijst van bedrijven uit het vigerende bestemmingsplan. In de onderstaande tabel is deze vergelijking uitgewerkt. Binnen de hoofdgroep 37 (Transportmiddelenindustrie) worden de scheepsbouw- en reparatiebedrijven en scheepssloperijen afzonderlijk benoemd. Beide bedrijfstyperingen worden met de (milieu)categorie 5 geclassificeerd. De scheepswerf wordt aangevuld met de indices C en A, hetgeen betekent dat veelal sprake is van een continue bedrijf en een A-inrichting. Bij de scheepssloperij ontbreekt deze indicatie. Voor wat betreft de klasse-aanduiding van een scheepssloperij wordt uitgegaan van een traditionele scheepssloperij met een buitenhelling. De index voor visuele hinder is voor beide bedrijfstyperingen aangeduid met 3. Een traditionele scheepswerf of scheepsbouwwerf en een scheepssloperij - waarbij in beide situaties sprake is van een buitenhelling - hebben een gelijke visuele uitstraling op de omgeving. De maatgevende indices is voor beide bedrijfstyperingen geluid. Ten opzichte van een scheepswerf of scheepsbouwwerf wordt voor een scheepssloperij een richtafstand geluid gehanteerd van 700 meter in plaats van 500 meter. Bij de toekenning van deze richtafstand wordt er van uitgegaan dat het slopen van schepen volledig in de buitenlucht op een helling wordt uitgevoerd. De indices voor gevaar van een scheepssloperij ligt hoger dan bij een scheepsbouwwerf. Dit komt omdat er van uit gegaan wordt dat de volledige sloop van het schip op een buitenhelling plaatsvindt.

Het grote verschil met de scheepsrecyclingactiviteiten bij Bijlsma is dat de ontleding van het casco in een volledig gesloten dokhal plaatsvindt. Volgens het principe van categorisering wordt een scheepssloperij waarbij de meest lawaai-makende activiteiten binnen worden uitgevoerd, 1 milieuklasse lager ingeschaald. De maatgevende richtafstand voor geluid wordt dan ook één schaalniveau verlaagd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt ook dat voldaan wordt aan de geluidvoorschriften uit de vigerende omgevingsvergunning (zie paragraaf 4.2).

SBI	Bedrijfstypering	C	A	Afstand (m) voor:				Index voor:					Grootste afstand (m)	Cat.
				GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	LUCHT	WATER	BODEM	VERKEER	VISUEEL		
37.45	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven – metalen schepen >25 m en/of proefdraaien motoren > 1 MW.	C	A	200	200	500	50	2	3	3	2	3	500	5 ¹
37.47	Scheepssloperijen			100	200	700	100	1	1	3	1	3	700	5 ¹

¹ Op grond van de meest recente richtafstandenlijst (Bijlage 1) van activiteiten van VNG wordt de milieucategorie aangeduid met 5.1 (scheepswerf) respectievelijk 5.2 (scheepssloperij). De maatgevend afstand voor geluid en de index voor visuele hinder zijn onveranderd.

5. PLANBESCHRIJVING

Het plan voorziet in het afmeren en opleggen van sloopschepen/-vaartuigen in de werkhaven, en tevens demonteren en ontmantelen van schepen/vaartuigen in de werkhaven en aansluitend slopen en ontleden van scheepscasco's in de dokhal en demontagehal. De omvang van deze recyclingactiviteit is in de voorgaande hoofdstukken uitgebreid aan de orde geweest. Het effect van het plan op de ruimtelijke situatie is zeer gering. Het plan heeft geen nadelige invloed op het heersende beeld in de omgeving, gelet op de gevestigde en toegestane industriële bedrijven en de hinder die daarvan uitgaat.

6. JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Algemeen

De activiteit scheepsrecycling is niet direct inpasbaar in het vigerende bestemmingsplan en daarvoor dient een reguliere voorbereidingsprocedure te worden doorlopen. Hiervoor is een procedure nodig "Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening". Deze planologische procedure is onlosmakelijk verbonden met de activiteit milieu. Om die reden is een gecombineerde omgevingsvergunningaanvraag ingediend. Een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken - in overeenstemming met de regels van de beheersverordening - kan worden verleend op grond van artikel 2.12 lid 1 onder a.1 Wabo (binnenplanse ontheffing ingevolge artikel 3.6 lid 1 onder c Wro).

6.2 Plankaart en planregels

De plankaart behoeft geen aanpassing. De bedrijfsdoeleindenbestemming en werkhaven annex waterbestemming blijft onverkort van toepassing. Het besluit voor een omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik van het bestemmingsplan 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' voldoet aan Wro/Wabo en de bijbehorende RO standaarden 2008. De voorschriften voor een bedrijvenbestemming behorende bij het bestemmingsplan zijn grotendeels van toepassing, met dien verstande dat via een omgevingsvergunning vrijstelling wordt verleend voor de activiteit scheepsrecycling.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het plan wordt geheel op kosten van Bijlsma Shipyard B.V. of VEKA-Group B.V. uitgevoerd.

8. OVERLEG

8.1 Bestuursorganen

Voorafgaand aan de indiening van de omgevingsvergunningaanvraag via het omgevingsloket d.d. 25 april 2013 is het plan besproken met de afdeling vergunningverlening en de gedeputeerde mevrouw Poepjes van de provincie Friesland, en tevens op ambtelijk en bestuurlijk niveau met de gemeente Lemsterland. Door zowel het provinciaal als gemeentelijk bestuur is de volledige medewerking toegezegd onder de strikte voorwaarde dat de scheepsrecyclingactiviteit niet leidt tot een grotere milieubelasting voor de omgeving.

Vooroverleg (ex artikel 3.1.1, lid 1 en 5.1.1, lid 1 Bro en artikel 6.18 Bor) met en instemming van de provincie Friesland is niet noodzakelijk omdat voor dit plan geen provinciale belangen in het geding zijn, en er geen sprake is van nationaal belang of nationaal landschap.

Het bedrijf van Bijlsma ligt op een afstand van circa 100 meter vanaf de gemeentegrens met Noordoostpolder. De impact van het plan is zo gering dat geen overleg met de buurgemeente nodig is.

8.2 Omwonenden

In de nabijheid van het bedrijf zijn geen omwonenden aanwezig. Eventuele andere belangstellenden worden geïnformeerd in het kader van de besluitvormingsprocedure.

BIJLAGE 1^A HISTORISCH EN ACTUEEL RUIMTEGEBRUIK

LANDTONG EN OOSTELIJKE HAVENDAM BIJLSMA VOORHEEN IN GEBRUIK ALS WEGENBOUWBEDRIJF MET EEN ASFALTCENTRALE

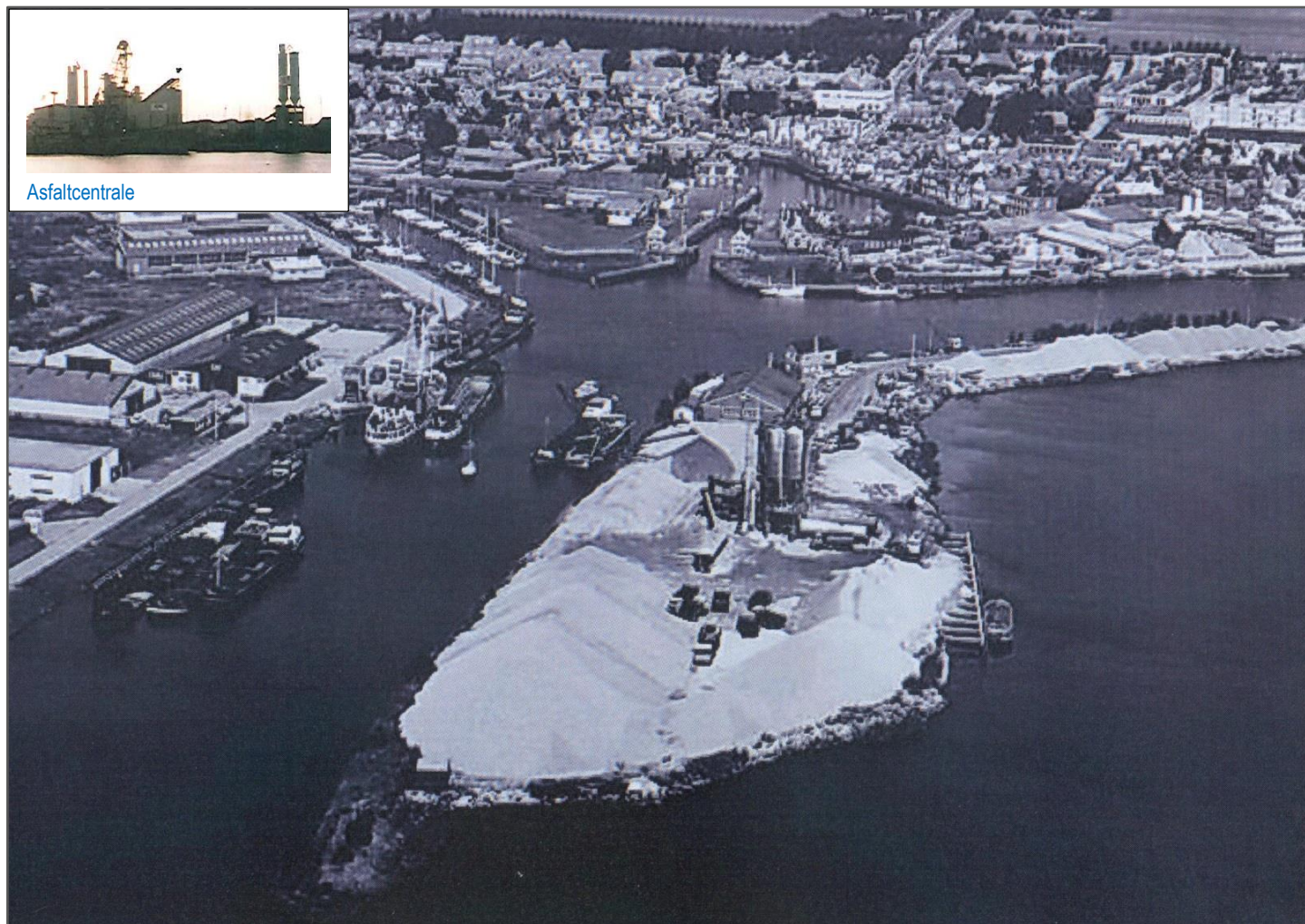


Foto 1: Landtong met op de voorgrond de bulkopslag van grondstoffen en wegenbouwmaterialen met centraal op het terrein de asfaltcentrale en daar achter de loods/werkplaats. Bulkopslag loopt door om de bocht. Rechts de werkhaven en links de doorvaart naar de vluchthaven en sluis van Lemmer.



Foto 2: Landtong met op de voorgrond de asfaltcentrale met daar omheen de grondstofdepots en achteraan de loods/werkplaats. Bulkopslag loopt door om de bocht. Rechts de werkhaven en links de doorvaart naar de vluchthaven en sluis van Lemmer.



Foto 3: Impressie van de toenmalige scheepswerf gezien vanaf de havenmond naar de sluis, over de landtong en richting Sluisweg. Het scheepscasco in de afbouwfase met de kranen bepalen het beeld.

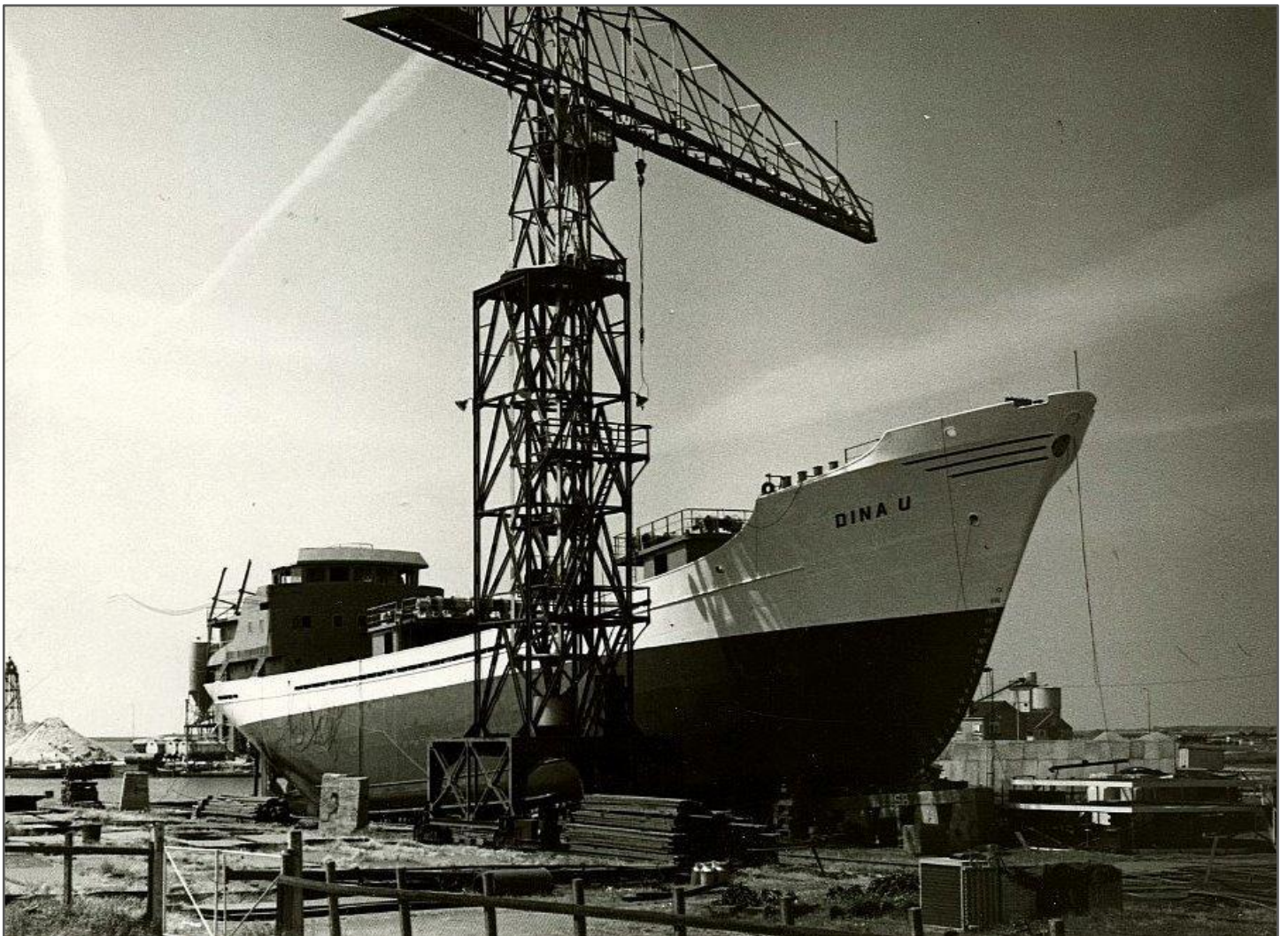


Foto 4: Impressie van de toenmalige scheepswerf met helling gezien vanaf de Sluisweg met op de achtergrond nog de asfaltcentrale op de landtong. Het scheepscasco met de torenkraan is beeldbepalend.



Foto 5: De bedrijfshal van de toenmalige scheepswerf met op de voorgrond een deel van de portaalkraan (19 meter hoog). Loods (hal II) en kraan nog steeds in gebruik bij Bijlsma Shipyard.



Foto 6: Bedrijfshal van de toenmalige scheepswerf met op de voorgrond de grote portaalkraan.



Foto 7: Aanzicht van de scheepswerf met de afbouwkade gezien vanuit de werkhaven. De torenkraan en portaalkraan zijn prominent aanwezig.



Foto 8: Zeeschip in de opbouw-/afbouwphase aan de afbouwpijler aan de voorzijde van de dokhal. De torenkraan en dokhal zijn prominent aanwezig.



Foto 9: Zeeschip in de opbouw-/afbouwphase aan de afbouwpijler aan de voorzijde van de dokhal. De torenkraan en dokhal zijn prominent aanwezig.

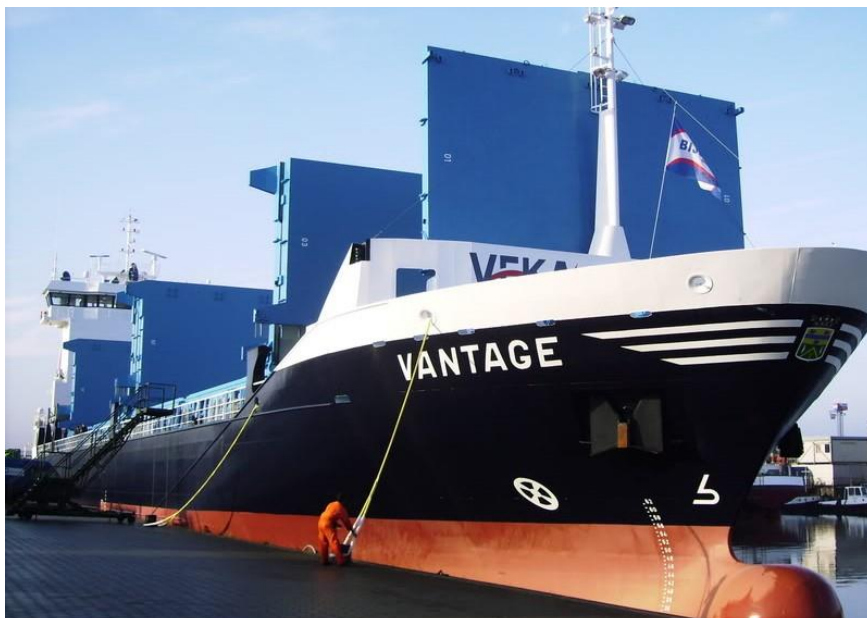


Foto 10: Zeeschip afgebouwd en klaar voor oplevering aan de afbouwpijler.

BIJLAGE 1^B SKYLINE WERKHAVEN EN HAVENMONDING

SKYLINE VAN DE WERKHAVEN VAN BIJLSMA MET DE HAVENMONDING GEZIEN VANAF HET IJSSELMEER DOOR DE OGEN VAN DE RECREATIEVAART.



Foto 11: Havenmonding Bijlsma rechts van de landtong en links de monding van de doorvaart naar de sluis met binnenhaven.



Foto 12: Havenmonding met landtong Bijlsma met afgemeerde scheepscasco's.



Foto 13: Skyline werkhaven Bijlsma met de havenmonding en dokhal. Vrij zicht wordt geblokkeerd door schepen.

SKYLINE VAN DE LANDTONG MET WERKHAVEN EN DOKHAL BIJLSMA GEZIEN VANAF DE DOORVAART NAAR DE SLUIS DOOR DE OGEN VAN DE RECREATIEVAART.



Foto 14: Skyline landtong Bijlsma met de dokhal gezien vanaf de doorvaart naar de sluis.



Foto 15: Skyline landtong Bijlsma met de dokhal en afgemeerd scheepscasco gezien vanaf de doorvaart naar de sluis.

BIJLAGE 11 AANVULLENDE GEGEVENS

INLEIDING

Naar aanleiding van het verzoek om aanvullende gegevens van de gemeente De Friese Meren d.d. 5 juli 2013 (verzonden 5 juli 2013) met kenmerk UV 20130042/780225 en de Provincie Friesland d.d. 19 juni 2013 (verzonden 20 juni 2013 met kenmerk 01059561 doen wij u hierbij onze reactie en aanvullingen toekomen. Het verzoek van de provincie Friesland is gericht aan de gemeente De Friese Meren en maakt derhalve deel uit van het verzoek van de gemeente d.d. 5 juli 2013.

Een aantal nieuwe bijlagen is toegevoegd, tevens zijn enkele bijlagen vervangen. Welke aanvullingen en mutaties in de bijlagen hebben plaatsgevonden is uitgewerkt in bijlage 0^A. In de aanvraagmodule verandering milieu en de aanvraagmodule handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening wordt bij diverse vragen en onderdelen verwezen naar bijlagen. Bij deze verwijzingen moet nu de vernummering van bijlage 0^A worden gelezen. Dit betekent voor de bijlagen 1 t/m 8 dat de indices ^A is toegevoegd aan het bijlagennummer.

REACTIE EN AANVULLING

■ *Omvang aangevraagde activiteiten:*

U geeft aan uit te gaan van een tweede hoofdactiviteit binnen de inrichting, en vraag of deze veronderstelling juist is. Voor wat betreft het gebruik van de dokhal ten behoeve van het ontleden/slopen van schepen is op basis van de aangevraagde jaarcapaciteit uitgegaan van een maximale bezetting van circa 70-75%. Voor wat betreft de dokhal is sprake van een tweede hoofdactiviteit. Het (af)bouwen van schepen en ontleden van schepen in de dokhal kan namelijk niet gelijktijdig plaatsvinden. De aanvraag (zie bijlage 5^A) gaat uit van een maximale jaarcapaciteit. Of dit maximum gehaald wordt is van diverse factoren afhankelijk. De werkzaamheden in het kader van de scheepswerf en -reparatiewerf krijgen in principe voorrang op de sloopactiviteiten. Er valt niet exact aan te geven hoe deze werkzaamheden zich tot elkaar (gaan) verhouden.

In de werkhaven daarentegen kunnen de scheepswerf gerelateerde werkzaamheden wel gelijktijdig plaatsvinden met het demonteren/ontmantelen van schepen. Volgens bijlage 5^A worden in de werkhaven 2 ligplaatsen gereserveerd voor het afmeren/opleggen van schepen/vaartuigen in afwachting van sloop, en 2 ligplaatsen voor het afmeren van schepen/vaartuigen ten behoeve van demontage/ontmantelen. Volgens de vigerende vergunning wordt er in de werkhaven aan 7 schepen/casco's tegelijkertijd gewerkt. Ten behoeve van het demonteren/ontmantelen van schepen worden 2-3 werkplekken in beslag genomen. Op basis van het aantal beschikbare afbouwplaatsen in de haven, de inzet van personeel, doorlooptijd en de tijdsbesteding is sprake van een bezetting in de werkhaven van ongeveer 30-40%.

In paragraaf 1.1 van de notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling (bijlage 9) is een vergelijking gemaakt tussen de vergunde activiteiten ten behoeve van de scheepswerf en de aangevraagde activiteiten ten behoeve van scheepsrecycling, gekoppeld aan de bezettingsgraad.

■ *Aanvraagformulier module verandering:*

Vraag 1: Bijlage 6^A is ten aanzien van asbest aangepast. Er wordt uitsluitend zogenaamd wit asbest geaccepteerd en gedemonteerd. Voor wat betreft de aanduiding herbruikbaar/niet-herbruikbaar wordt verwezen naar bijlage 6^A in samenspraak met bijlage 6^B. Volledigheidshalve wordt hier vermeld dat er ook - in beperkte mate - niet-herbruikbare afvalstoffen c.q. eindproducten kunnen ontstaan.

Vraag 4: Ten onrechte is vermeld dat de aangevraagde activiteit valt onder categorie 18.1 en 18.8 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. De vermelde opslagcapaciteit en de productie-/verwerkingscapaciteit zijn in dit verband niet relevant. Voor een nadere motivatie en toelichting wordt verwezen naar bijlage 8^A het onderdeel 'Besluit milieueffectrapportage' en de daar aan verbonden conclusies. De aangevraagde activiteit valt onder categorie 32.6 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. De notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling (bijlage 9) vindt hier zijn grondslag.

Vraag 17: Aan de aanvraag wordt toegevoegd het A&V-beleid en AO/IC (bijlage 6^B).

■ *Aanvraagformulier module handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening:*

Vraag 1: Op 26 juni 2013 heeft de gemeenteraad van Lemsterland de Beheersverordening Lemmer, Oosterzee-Gietersebrug en Bantenga vastgesteld. Deze beheersverordening vervangt met ingang van 8 juli 2013 onder andere het geldende bestemmingsplan 'Buitengaats'. Voor een nadere toelichting wordt in dit kader verwezen naar paragraaf 1.3 van de ruimtelijke onderbouwing (bijlage 10+10^A).

Ten aanzien van de aangeduide milieucategorieën, milieufstanden en de VNG lijst wordt verwezen naar de ruimtelijke onderbouwing (bijlage 10+10^A) en in het bijzonder naar paragraaf 4.10 'milieuzonering'.

■ *Aanvraagformulier module tabellen:*

In het overzicht vergunningen en meldingen is aangegeven dat een Wvo-vergunning van kracht is, en dat deze door de gemeente Lemsterland is afgegeven. Deze vergunning werd afgegeven door Rijkswaterstaat. De Wvo-vergunning is ingetrokken en met het van kracht worden van de revisievergunning d.d. 18-05-2009 komen te vervallen.

Het overzicht moet worden aangevuld met: Veranderingsvergunning Wet milieubeheer d.d. 18 augustus 2009 afgegeven door de provincie Friesland en een melding artikel 8.19 Wet milieubeheer geaccepteerd d.d. 3 februari 2010.

■ *Aanvraagformulier module waterstaatswerk of beschermingszone gebruiken:*

Vraag 1: Het betreft het tijdelijk opleggen/afmeren van 4 stuks schepen/vaartuigen in de werkhaven aan de afbouwpijler en kade.

BIJLAGEN BIJ DE AANVRAAG

■ *Notitie vorm-vrije m.e.r.-beoordeling:*

U stelt dat de aangevraagde activiteiten vallen onder categorie D 32.6 van het Besluit milieueffectrapportage indien sprake is van slopen van schepen als nevenactiviteit. Deze redeneerlijn kunnen wij niet volgen omdat categorie D 32.6 dat onderscheid niet maakt. Ook de relatie die gelegd wordt met categorie D 18.1 van het Besluit milieueffectrapportage wanneer het slopen van schepen als hoofdactiviteit moet worden gezien is naar onze mening niet juist. Er is geen sprake van een activiteit die als voorbereiding moet worden gezien ten behoeve van het verwijderen of het nuttig toepassen van afvalstoffen. In bijlage 8^A leggen wij dit verder uit. Doordat het proces binnen de scheepswerf wijzigt als gevolg van de uitbreiding met de sloop-/recyclingactiviteiten is een nadere invulling en beschouwing van categorie D 32.6 van belang. Omdat de drempelwaarde uit deze categorie van 50 ha productieoppervlak niet wordt overschreden kan worden volstaan met een vorm-vrije m.e.r.-beoordeling. De notitie van de vorm-vrije m.e.r.-beoordeling is als bijlage 9 aan de aanvraag toegevoegd.

■ *Ruimtelijke onderbouwing:*

U vraagt een ruimtelijke onderbouwing aan te leveren waarin alle ruimtelijk relevante omgevingsaspecten zijn uitgewerkt. Een ruimtelijke onderbouwing is nodig in het kader van het aangevraagde onderdeel 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening'. De ruimtelijke onderbouwing is uitgewerkt en als bijlage 10 en 10^A aan de aanvraag toegevoegd. Een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken kan naar onze mening worden verleend op grond van artikel 2.12 lid 1 onder a.1 Wabo (binnenplanse ontheffing ingevolge artikel 3.6 lid 1 onder c Wro).

■ *Overige bijlagen:*

In bijlage 0^A is aangegeven welke bijlagen zijn komen te vervallen en welke bijlagen daarvoor in de plaats treden. Naast de hierboven omschreven toegevoegde bijlagen (9, 10 en 10^A) zijn nog enkele bijlagen aan de aanvraag toegevoegd. Onderstaand per bijlage een korte toelichting op de mutaties en/of aanvulling.

BIJLAGE 0:

Vervangen door bijlage 0^A. De vernummering met de mutaties zijn aangegeven.

BIJLAGE 1:

Vervangen door bijlage 1^A. Het aantal afmeer-/sloopvoorbereidingsposities in de werkhaven is beperkt, en de afmeerpositie van de beladen duwbakken is aangegeven. Toegevoegd met bijlage 1^B. Dit betreft een uitwerking van de kadastrale situatie.

BIJLAGE 2:

Vervangen door bijlage 2^A. Functiebenamingen uit de vergunde situatie vermeld en aangevuld met scheepsrecycling.

BIJLAGE 3:

Vervangen door bijlage 3^A. Foto toegevoegd van een binnenvaartschip in het (leeggepompte) droogdok.

BIJLAGE 4:

Vervangen door bijlage 4^A. De demontagewerkzaamheden aan boord van schepen in de haven is nader toegelicht. Tevens diverse tekstuele aanpassingen.

BIJLAGE 5:

Vervangen door bijlage 5^A. In de tabel capaciteiten is het aantal en de locaties van de oplegposities en afmeerposities aangepast en is het verwijderen van asbest uitgesloten. Bij de toelichting op activiteit 3 is het gebruik van de mobiele portaalkraan en het werken met een geopend dak van het tussendeel verwijderd. Onder activiteit 1 en 2 is het aantal transportbewegingen aangepast en onder activiteit 2 de frequentie van de duwbakcombinaties. Onder het kopje logistieke aspecten is een nadere uitwerking en toelichting opgenomen op de scheepvaartbewegingen en vrachtwagenbewegingen, wordt er tijdens het laden niet gesloopt, en is aangegeven dat de bedrijfsdeur tussen de dokhal en demontagehal gesloten blijft tijdens het laden. Tevens diverse tekstuele aanpassingen.

BIJLAGE 6:

Vervangen door bijlage 6^A. In de tabel 'ontstaan en afvoer van afvalstoffen' is de vergunde hoeveelheid afvalstoffen en de opslagwijze vermeld. De opslag van asbest, kunststof/plastic en non-ferro metalen is aangepast en in voetnoten toegelicht. Tevens enkele tekstuele aanpassingen opgenomen in de kolom 'bestemming en toepassing'. Onder het kopje 'doelmatigheid en LAP' zijn de sectorplannen 14 en 36 volledigheidshalve ook vermeld en is het verwijderen (incl. de acceptatie) van bruin/blauw asbest uitgesloten. Het mengen van bepaalde vloeibare afvalstoffen is toegelicht, aangepast en aangevuld met de LAP-voorwaarden. De tabel 'kosten en opbrengsten van afvalstoffen' is aangevuld. Tevens diverse tekstuele aanpassingen.

Het acceptatie- en verwerkingsbeleid (A&V) en de administratie organisatie en interne controle (AO/IC) is als bijlage 6^B aan de aanvraag toegevoegd.

BIJLAGE 7:

Vervangen door bijlage 7^A. De in de brief van de provincie gevraagde aanvullingen zijn in de rapportage opgenomen, uitgewerkt dan wel van een toelichting/reactie voorzien.

BIJLAGE 8:

Vervangen door bijlage 8^A. Onder het kopje 'waterwet' zijn de verwijzingen naar de oude lozingsvergunning verwijderd. Het onderwerp 'besluit milieueffectrapportage' is volledig herschreven. Zo wordt nader ingegaan op de interpretatie en reikwijdte van de categorieën van onderdeel D genoemd in de bijlage bij het Besluit m.e.r. Tevens is een beschrijving opgenomen van de scheepsrecyclingactiviteiten bij Bijlsma gekoppeld aan de Kaderrichtlijn, en is een toelichting op het Besluit m.e.r. in relatie tot de M.e.r.-richtlijn en de RIE opgenomen. Tot slot zijn de categorieën D18.1, 18.8 en 32.6 verder uitgewerkt en bepaald uit welke categorie een m.e.r.-beoordelingsplicht zou kunnen volgen. Op basis van deze onderbouwing is de Notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling tot stand gekomen (bijlage 9).

Het onderwerp IPPC en BBT is duidelijker geformuleerd en in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie.

Het onderwerp 'natuurbeschermingswet' is verder uitgesplitst naar soorten gebieden, tevens is een rangorde aangebracht en is het onderwerp 'flora en fauna' toegevoegd.

Tot slot is aan deze bijlage het onderdeel 'verordening scheepsrecycling' toegevoegd.

TEKENING 1:

Vervangen door tekening 1A. Het aantal opleg-/afmeer-/sloopvoorbereidingsposities is in overeenstemming gebracht met de aanvraag. De positie van afgemeerde duwbakken is toegevoegd en is de inrichtingsgrens aangegeven. Voorts enkele tekstuele aanpassingen.

De module bijlagen van het aanvraagformulier met nummer 780225 en 825051 is dienovereenkomstig aangepast en aangevuld.



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 600 8200 AP Lelystad

Bijlsma Shipyard B.V.
t.a.v. de heer A.G. Bijlsma
Sluisweg 13
8531 DJ Lemmer

Rijkswaterstaat Midden-Nederland

"Smedinghuis"
Zuiderwagenplein 2
8224 AD Lelystad
Postbus 600
8200 AP Lelystad
T 0320-299111
F 0320-234300

Contactpersoon

Kees Pabbruwee
Adviseur vergunningen en
procedures

T 06 - 10 928 948
kees.pabbruwee02@rws.nl

Ons kenmerk

RWS-2013/25781

Bijlage(n)

-

Datum 17 mei 2013

Onderwerp Vergunningaanvraag voor het slopen van schepen

Geachte heer Bijlsma,

Op 25 april 2013 heb ik uw aanvraag op grond van artikel 6.5c (gebruik maken van een waterstaatswerk) van de Waterwet ontvangen en geregistreerd onder Wtw11224, met kenmerk RWS-2013/23570. Uw aanvraag betreft het afmeren en ter plaatse ontmantelen van sloopschepen te Lemmer.

Waterstaatswerken

Bij de beoordeling van uw aanvraag zijn wij tot de conclusie gekomen dat de werkzaamheden plaatsvinden in een gebied wat vrijgesteld is van vergunningplicht voor het gebruik van waterstaatswerken. Op kaartblad 235 behorend bij de Waterregeling is dit weergegeven.

Dit betekent voor u dat u geen Watervergunning nodig heeft voor het uitvoeren van de werkzaamheden. U dient wel te voldoen aan de zorgplicht genoemd in artikel 6.8 van de Waterwet.

Waterkwaliteit

Naast de waterstaatskundige aspecten zitten er waterkwaliteitsaspecten aan uw ingediende aanvraag. U hebt een omgevingsvergunning van de provincie Friesland waarin de voor Rijkswaterstaat relevante dok- en hellingvloer discipline is opgenomen. Wanneer u aan deze dok- en hellingvloer discipline voldoet is voor de sloopwerkzaamheden geen aparte watervergunning benodigd.

Activiteitenbesluit milieubeheer

In de aanvraag is opgenomen dat aan de buitenkant van de schepen geen werkzaamheden worden uitgevoerd. Per mail is op 15 mei jongstleden bevestigd dat er geen sloopwerkzaamheden aan de buitenkant van de romp van het schip boven de waterlijn en/of boven het water worden uitgevoerd. Er kunnen geen verontreinigende stoffen in het oppervlaktewater geraken. De sloopwerkzaamheden vinden plaats in het binnenste van het schip. Op het dek betreft het demontagewerkzaamheden. De stuurhut en de dekopbouw die onlosmakelijk verbonden zijn met het scheepscasco worden niet buiten (aan de kade) verwijderd.

Hiermee wordt voorkomen dat stoffen in oppervlaktewater geraken. U dient bij het uitvoeren van de werkzaamheden te voldoen aan de zorgplicht uit het Activiteitenbesluit milieubeheer, artikel 2.1.

Rijkswaterstaat Midden-Nederland

Overslag van materialen valt onder paragraaf 3.4.3 'Opslaan en overslaan van goederen' hiermee dient u tevens rekening te houden.

Datum
17 mei 2013

Ons kenmerk
RWS-2013/25781

Een watervergunning is daarom niet benodigd.

Uitvoering

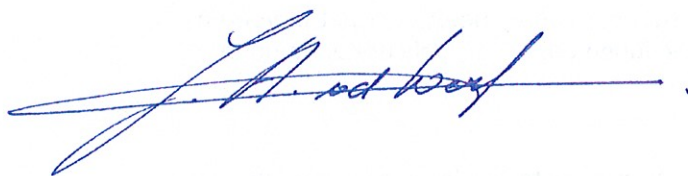
Met betrekking tot de uitvoering wil ik u op het volgende attenderen:

- Bij eventuele calamiteiten dient u te allen tijde direct contact op te nemen met Rijkswaterstaat Midden-Nederland, via de Centrale Meldpost IJsselmeergebied (tel: 0320 261111).
- Aanwijzingen, gegeven door of namens de toezichthouder van Rijkswaterstaat, dienen opgevolgd te worden.
- Er zal op worden toegezien dat de werkzaamheden volgens "Good House-keeping" worden uitgevoerd.

Ik verwacht u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie kan contact worden opgenomen met bovengenoemde contactpersoon.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,
HOOFD VERGUNNINGVERLENING

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J.A. van der Werf', followed by a horizontal line.

mr. J.A. van der Werf