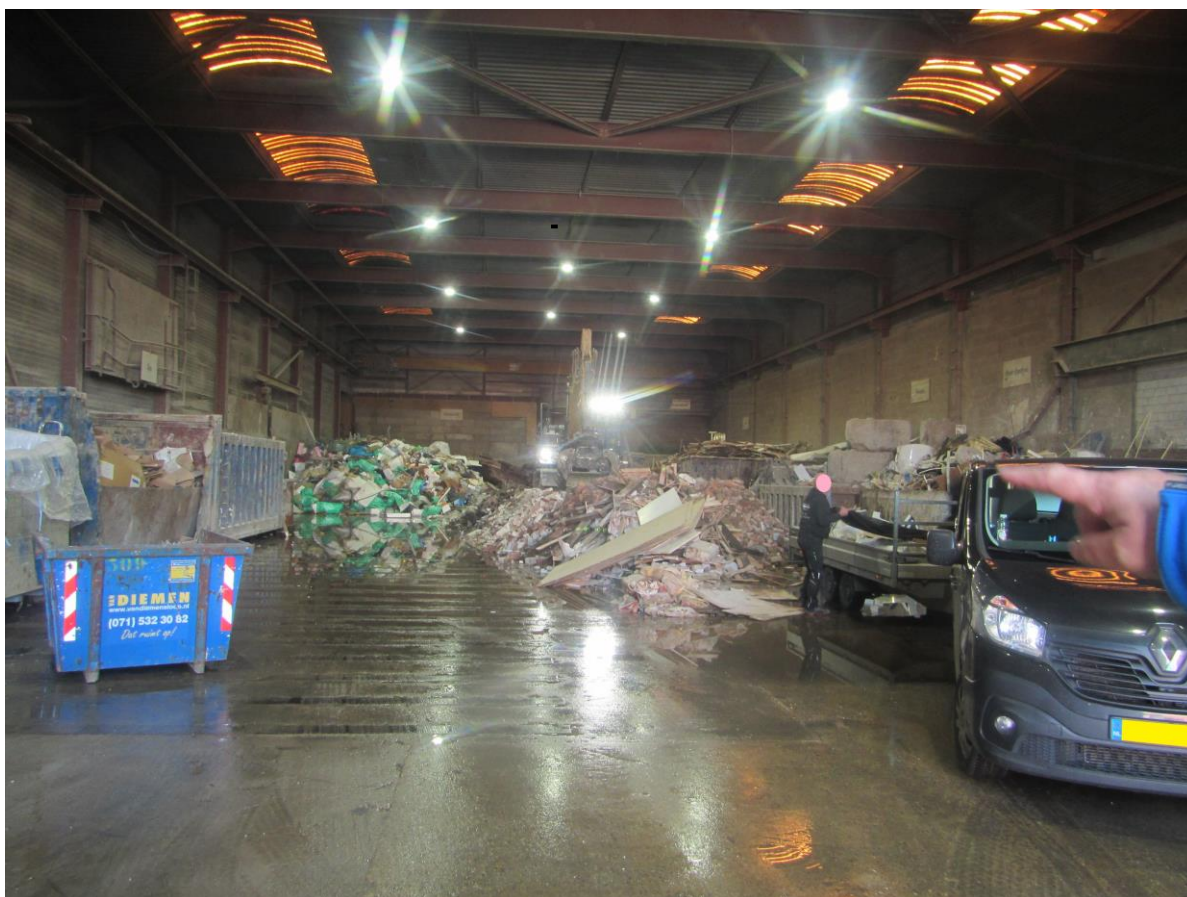


Toelichting

Behorende bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor het veranderen van de inrichting van ■ van Diemen Sloop B.V. voor haar inrichting aan de Admiraal Banckertweg 32 te Leiden



Datum : 18 december 2023
Kenmerk : A1362/MBO/Tbba
In opdracht van : ■ van Diemen Sloop B.V.
Auteur : ■
Versie : 1.1

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	3
2.	VERANDERINGEN / NIET TECHNISCHE SAMENVATTING	4
3.	DE NIEUWE DIESELTANK EN HET ADBLUE	5
3.1	Dieseltank	5
3.2	Adblue	5
4.	LADEN EN LOSSEN VAN SCHEPEN, DE LOSWAL	6
5.	MOTIVATIE VERZOEK TOT AANPASSING TABEL 3A	8
6.	TE VERWACHTEN VERANDERINGEN IN DE MILIEUBELASTING	10
6.1	Afvalstoffen	10
6.2	Geluid	10
6.3	Bodem en bodemverontreiniging	10
6.4	Afvalwater	13
6.5	Lucht.....	13
	6.5.1 Wettelijk kader.....	13
	6.5.2 De luchtkwaliteit in relatie tot de veranderingen binnen de inrichting	14
6.6	Energie	15
6.7	Geur en geur-emissies.....	16
6.8	Externe veiligheid, parkeren, vervoer en mobiliteit, werktijden.....	16
6.9	Ongewone voorvallen	16
6.10	Toekomstige ontwikkelingen	16

Bijlage 1: Nieuwe tabel Afvalstoffen van derden ter vervanging van tabel 3A uit 2007

Bijlage 2: Veiligheidsinformatieblad Adblue

Bijlage 3: Installatiecertificaat 8.000 liter dieseltank

1. INLEIDING

De inrichting betreft een sloopbedrijf met op- en overslag en het sorteren en afvoeren van bouw- en sloopafval. Binnen de inrichting worden afvalstoffen van derden ingenomen die voor het merendeel via eerder bij particulieren en bedrijven geplaatste afzetcontainers zijn ingezameld en vervolgens per containerwagen naar de inrichting aan de Admiraal Banckertweg 32 te Leiden worden overgebracht. Eenmaal binnen de inrichting gebracht, worden de afvalstoffen naar soort gescheiden in diverse deelstromen (mono-stromen). Deze mono-stromen worden vervolgens naar de desbetreffende gespecialiseerde be- en verwerkingsbedrijven afgevoerd alwaar deze zodanig worden be- en/of verwerkt dat de uit deze be- en verwerking vrijkomende materialen (elders) nuttig kunnen worden toegepast. Voor die monostromen waarvan het evident is dat deze niet kunnen en/of mogen hergebruikt en feitelijk definitief dienen te worden verwijderd, geldt dat deze worden afgevoerd naar de daartoe aangewezen verwerkingslocaties. Van de in totaal 15.000 ton op jaarbasis ingenomen afvalstoffen wordt uiteindelijk meer dan 99 % (elders) nuttig toegepast in de vorm van bouwstof, compost, energieteerugwinning of als grondstof voor nieuw te vervaardigen producten.

De door ■ van Diemen B.V. verrichte activiteiten zijn in lijn met het Landelijk Afval Beheersplan (LAP3) en overige van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

Aanleiding voor het indienen van de aanvraag zijn enkele veranderingen die binnen de inrichting worden gewenst dan wel na de laatste uitbreiding van de inrichting (beschikking van 30 augustus 2012) binnen de inrichting hebben plaatsgevonden. Deze veranderingen waarvoor de onderhavige veranderingsvergunning wordt aangevraagd, zijn in hoofdstuk 2 beschreven en nader toegelicht.

De inrichting is in werking overeenkomstig de volgende beschikkingen:

- de omgevingsvergunning (oprichtingsvergunning) van 14 september 2007 met kenmerk 18747/07;
- de omgevingsvergunning verband houdende met het veranderen van de inrichting van 30 augustus 2012 met kenmerk 2012002241.

Gekozen is tot het opstellen van het onderhavige document, omdat gezien de aard van de inrichting de basisopzet van het OLO het noodzakelijk maakt bij diverse vragen een toelichting te geven, waarbij de ruimte die hiervoor in het digitale OLO formulier is gereserveerd, niet overal voldoende is om een volledige toelichting te kunnen verwoorden.

2. VERANDERINGEN / NIET TECHNISCHE SAMENVATTING

De onderhavige aanvraag betreft een aanvraag om een veranderingsvergunning. Het betreft hier de volgende veranderingen:

- 1) het vervangen van twee bovengrondse dieseltanks in een lekbak, elk met een inhoud van 4.000 ltr., door één nieuwe dubbelwandige dieseltank met lekdetectiesysteem met een inhoud van 8.000 ltr. (geplaatst op dezelfde plaats als de twee voorgaande dieseltanks);
- 2) de opslag van 1600 ltr. Adblue in een kunststof IBC container alsmede het afleveren van Adblue aan voertuigen op naam van de eigen inrichting.

Daarnaast wordt gewenst om:

- 3) ter plaatse van de loswal om vervoer via het open water mogelijk te maken:
 - a) rijnen te mogen laden en lossen. Het betreft hier het laden van rijnen met (gevolde) afvalcontainers, afval, overige goederen, (aannemings)materiaal en (rijdend) materieel. Om dit mogelijk te maken dient de tekst van de voorschriften voorschrift 4.2.1 en 4.2.3 3 zoals deze is verbonden aan de beschikking van 30 augustus 2012 te worden aangepast. Daarnaast moet ook de tekst van voorschrift 4.2.3 zoals deze is verbonden aan de beschikking van 30 augustus 2012 te worden aangepast om het mogelijk te maken om ter plaatse van de loswal niet enkel containers met niet bodembedreigende stoffen te stallen, maar dat er ook tijdelijk containers met bodembedreigende stoffen worden gestald en tijdelijk ook overige goederen, aannemingsmaterialen en (rijdend) materieel. Met tijdelijk wordt hier bedoeld gedurende de dagperiode (van 07.00 tot 19.00 uur) op die dag waarop een rijnaak wordt geladen of gelost.
 - b) ter plaatse van de loswal ook met behulp van een containerwagen containers direct op elektrisch aangedreven duwbootjes mogen worden geplaatst dan wel daar vanaf mogen worden getild (gelost).
- 4) bijlage 3A zoals deze deel uitmaakt van de beschikking van 14 september 2007 en waarnaar in voorschrift 3.2.1 wordt verwezen, te vervangen door de nieuwe in bijlage 1 van deze toelichting opgenomen herziene tabel 3A, waarin enkel nog ten aanzien van het totaal op jaarbasis ingenomen afval en op enig moment aanwezig afval maxima zijn verboden. De afvalstoffen gemengd stedelijk afval en grofvuil zoals deze worden genoemd in voorschrift 4.4.1 zijn hierbij inbegrepen, zodat inherent aan dit verzoek voorschrift 4.4.1 komt te vervallen.

Ad 1 en ad2)

Het betreft hier twee veranderingen die na het verlenen van de beschikking in 2012 binnen de inrichting hebben plaatsgevonden, doch echter niet eerder zijn geformaliseerd. De vervanging van twee oude dieseltanks door één nieuwe wordt hierbij als een milieu neutrale verandering aangemerkt. Dit geldt echter niet voor Adblue, daar Adblue in beginsel vanwege het hierin aanwezige ureum als een voor de bodem gevaarlijke stof dient te worden aangemerkt.

3. DE NIEUWE DIESELTANK EN HET ADBLUE

3.1 Dieseltank

De twee bovengrondse dieseltanks van elk 4.000 liter inhoud zijn inmiddels vervangen door één nieuwe dieseltank met een inhoud van 8.000 liter. Zowel de twee voorgaande als de nieuwe dieseltank bevinden zich op dezelfde locatie buiten het bebouwde deel van de inrichting (zie de bij de aanvraag behorende situatietekening). De nieuwe dieseltank voldoet aan de BRL K903 en betreft een dubbelwandige tank met lekdetectiesysteem, voorzien van een overvulbeveiliging.

Het installatiecertificaat van de 8.000 liter dieseltank is in bijlage 3 opgenomen.

3.2 Adblue

Bij de verbranding van diesel in de verbrandingsmotor van moderne dieselveertuigen wordt Adblue aan de diesel toegevoegd om te kunnen komen tot een lagere emissie van NO_x. De moderne dieselvoertuigen beschikken over een eigen Adblue reservoir, hetgeen net als de diesel in de dieseltank van het voertuig, regelmatig dient te worden aangevuld.

Ter plaatse van de op tekening aangegeven locatie bevindt zich de IBC-container met Adblue (inhoud 1600 liter) waarbij de (elektrisch aangedreven) afleverpomp aan de IBC container is bevestigd. De IBC container bevindt zich nabij de afleverzuil van dieselolie, is geplaatst op de betonnen vloer van de bedrijfshal, waarbij het bijvullen van Adblue plaatsvindt ter plaatse van dat oppervlak binnen het bebouwd gedeelte van de inrichting dat als tankplaats (diesel en adblue) is aangewezen en als zodanig vrij wordt gehouden van opslag van andere materialen.

Het jaarverbruik aan Adblue bedraagt in de huidige situatie circa 6.500 liter, met dien verstande dat het verbruik in de komende jaren navenant minder zal worden naarmate het transport van containers per schip zal toenemen. De werkzame stof in Ad Blue is ureum. Ad Blue (ureum) wordt formeel niet beschouwd als zijnde een gevaarlijke (vloeistof). Er is dan ook geen sprake van een gevarenaanduiding. Aangaande Adblue zijn de volgende classificaties afgegeven (zie ook het in de bijlage van dit document bijgesloten veiligheidsinformatieblad).

CAS nummer: 57-13-6
EC toelatingsnummer: 200-315-5
Reach-classificatie: 01-2119463277-33-0018

Gezien de aard van de werkzame stof in Adblue (ureum) wordt Adblue beschouwd als zijnde een bodembedreigende stof, vallend onder de categorie complexvormende stoffen.

4. LADEN EN LOSSEN VAN SCHEPEN, DE LOSWAL

Transport over water resulteert in minder uitstoot van CO₂, is kostenefficiënt en minder gevoelig voor file-vorming. Door het mogelijk te maken ook afvalstoffen per schip aan te voeren en de monostromen aan afvalstoffen die binnen de inrichting na scheiding ontstaan, ook af te kunnen voeren, kan ■■■ van Diemen sloop B.V. haar maatschappelijke bijdrage leveren aan beperking qua gebruik van fossiele brandstoffen en de uitstoot van CO₂. Nu ook diverse afvalverwerkende bedrijven die na scheiding van het afval door ■■■ van Diemen Sloop B.V. een eindbe- of -verwerking aan het gescheiden afval verrichten beschikken over een eigen laad- en loskade, is het vervoer per schip een optie.

Naast de hierboven genoemde reductie van uitstoot van CO₂ en de reductie van het hieraan gerelateerd verbruik van fossiele brandstoffen, biedt de mogelijkheid tot het mogen laden en lossen van schepen ook andere voordelen voor de inrichting van ■■■ van Diemen Sloop B.V., te weten:

- vanwege de toenemende drukte op de openbare weg hebben de vrachtwagens in de regel steeds meer tijd nodig om op de locatie van bestemming te geraken;
- met een vrachtwagen zonder aanhanger kan per keer maar één container van 10 of 20 ton worden vervoerd, terwijl met de kleinste rijnaak de gehele maximale opslagcapaciteit van de bedrijfshal (400 ton) in één vaart kan worden afgevoerd;
- voor te slopen panden of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die zich op één van de nabij gelegen eilanden bevinden (Westeinderplassen, Nieuwkoopse Plassen, Kaageiland en de Vinkeveense Plassen) kan ■■■ van Diemen Sloop B.V. het benodigd materiaal en (rijdend) materieel op een rijnaak plaatsen die direct naar de werklocatie op het betreffende eiland kan afvaren, zonder dat het betreffende materieel eerst over openbare weg wordt vervoerd en op een nabij het eiland aanwezige loswal op een rijnaak wordt geplaatst;
- in de binnenstad van Leiden kan eventueel afval worden opgehaald ter plaatse van woningen die aan het water zijn gelegen en waarbij de openbare weg aan de voorzijde onvoldoende ruimte biedt om een afvalcontainer te kunnen plaatsen.

Transport over water met toepassing van rijnaken

Het laden en lossen van rijnaken met goederen, materieel en materiaal benodigd voor werken en met afval geladen containers kan in de regel met een 22 of 24 tons hydraulische graafmachine op naam van de inrichting. Voor de zwaardere objecten, zoals bijvoorbeeld de 22 of 24 tons graafmachine (sloopkraan) zelf, kan eventueel een telekraan worden ingehuurd.

De tijd die een hydraulische graafmachine of telekraan nodig heeft om de met afval gevulde containers in op een rijnaak te kunnen plaatsen, is in de regel minder dan de tijd die nodig is om de afvalcontainers in de bedrijfshal te laden en naar de loswal te kunnen vervoeren. Dit geldt in de regel ook ten aanzien van de goederen, materialen en materieel die van andere werklocaties van ■■■ van Diemen Sloop B.V. naar de loswal moet worden overgebracht om op de rijnaak te kunnen plaatsen, zodat het wenselijk is dat er op het moment waarop een rijnaak wordt geladen er zich op de loswal een "buffer" aan te laden goederen, materiaal en materieel aanwezig is. Hetzelfde geldt in die situatie waarbij een rijnaak wordt gelost en de goederen, materialen en materieel vanuit de rijnaak op de loswal worden geplaatst. De meeste van deze goederen, materialen en materieel zullen vervolgens per as moeten worden overgebracht naar de uiteindelijke locatie van bestemming (de bedrijfshal aan de Admiraal Banckertweg of de volgende slooplocatie alwaar deze dienen te worden gebruikt). Vanuit logistiek oogpunt, maar ook gezien vanuit het kostenaspect zullen er in de regel één of eventueel twee vrachtwagens worden ingezet om al deze materialen naar de locatie van bestemming te brengen (ter illustratie: bij aankomst van een rijnaak staan er geen vijftien vrachtwagens te wachten).

Rekening houdende met het voornoemde wordt dan ook verzocht om de betreffende goederen, materialen en materieel gedurende de dagperiode van de dag waarop deze op een rijnaak worden geplaatst dan wel vanaf een rijnaak op de walkant worden geplaatst, op de loswal te mogen plaatsen.

In de beschikking van 30 augustus 2012 is in voorschrift 4.2.1 bepaald dat er in de op de loswal geplaatste containers er geen gevaarlijke en/of bodembedreigende stoffen mogen bevinden. Om een effectief gebruik van het vervoer per rijnaak te kunnen maken, is het wenselijk dat er op de dag waarop de schepen worden geladen, er ook containers met afval tijdelijk op de loswal mogen worden gestald met afval waarin zich afvalstoffen bevinden die als zijnde bodembedreigend worden aangemerkt. Evengoed geldt dit voor containers met afval afkomstig van sloopwerken waarbij het afval met rijnen wordt aangevoerd. Te denken valt hierbij aan containers gevuld met afval waarin potentieel stukjes asbest aanwezig kunnen zijn. Benadrukt wordt hierbij dat deze afvalcontainers slechts kortstondig op de walkant aanwezig zullen zijn en wel tot aan het moment waarop deze op de rijnaak worden geplaatst dan wel door een containerwagen worden opgehaald.

Transport over water met elektrisch aangedreven duwbootjes

De gemeente Leiden heeft zich geconformeerd aan het programma Zero Emissie Stadslogistiek. Concreet betekent dit dat de binnenstad van Leiden vanaf 1 januari 2025 alleen nog toegankelijk zal zijn voor emissie loze bestel- en vrachtauto's. ■ van Diemen Sloop B.V. wil zijn bijdrage aan dit systeem leveren door naast gebruik te maken van containerwagens die niet op fossiele brandstof worden voortbewogen, meer in te zetten op het vervoer over water in de vorm van elektrisch aangedreven duwbootjes. Op een dergelijke elektrisch aangedreven duwbootjescombinatie kunnen één tot maximaal twee (afhankelijk van het totaalgewicht) afvalcontainers kunnen worden geplaatst. Deze afvalcontainers kunnen met behulp van een standaard containerwagen op de duwbakjes worden geplaatst en ook weer van de duwbakjes worden opgenomen (er is derhalve voor deze activiteit geen hydraulische kraan of telekraan nodig). Het exacte aantal aan duwbakjes hetgeen per dag wordt geladen of gelost, kan op dit moment nog niet exact worden bepaald en zal sterk afhankelijk zijn van de medewerking van derden. Vooralsnog wordt geschat dat er per dag tussen de 5 en 20 containers kunnen worden getransporteerd. Hier staat tegenover dat voor elke container die via dit Zero Emissie Stadslogistiek programma wordt gebracht dan wel afgevoerd, er één transportbeweging per containerwagen minder via de openbare weg zal plaatsvinden. Oftewel met andere woorden:

- de containerwagens die de containers op de duwbakjes plaatsen, rijden vanaf de inrichting naar de waterzijde (75 meter) en nemen dan ook (voor de betreffende container) niet meer deel aan het verkeer op de openbare weg;
- de containerwagens die de containers van de duwbakjes opnemen, leveren deze op circa 75 meter afstand aan de poort van de inrichting (wat feitelijk ook al gebeurt met een container die via de openbare weg zou zijn aangeleverd, de container komt in dit geval enkel vanaf de andere kant van de Admiraal Banckertweg aan).

5. MOTIVATIE VERZOEK TOT AANPASSING TABEL 3A

De afvalstofcategorieën die door [REDACTED] Sloop worden ingenomen, betreffen hoofdzakelijk gemengd puin, bouw- en sloopafval, dakafval, gemengd stedelijk afval en grofvuil. Qua deelstromen die uit de diverse aangevoerde categorieën aan afval na scheiding als monostroom ontstaan, is er nagenoeg geen verschil. Inherent aan het karakter van de ontdoeners (veelal particulieren en kleinere aannemers voor wie afval nu eenmaal afval is en zich verder niet druk maken tot welke categorie het afval dient te worden gerekend), is dat in de containers met aangeboden afval een breed scala aan afvalstoffen kan worden aangetroffen. De uiteindelijke categorie waartoe het betreffende afval wordt gerekend, wordt hierbij bepaald door dat soort afval dat het hoofdbestanddeel uitmaakt van de betreffende partij.

Zo zullen bijvoorbeeld uit bouw- en sloopafval na scheiding monostromen oude metalen, glas, karton en hout kunnen vrijkomen, dezelfde deelfracties die ook tussen het grofvuil en gemengd stedelijk afval kunnen worden aangetroffen. Hetzelfde geldt feitelijk voor gemengd puin, waartussen bij tijd en wijle ook houten planken en stukken ijzer kunnen worden aangetroffen (en zelfs materialen die eerder als grofvuil dienen te worden aangemerkt) waarbij de betreffende partij gemengd puin nog steeds wordt aangemerkt als zijnde gemengd puin, zolang deze bijmengingen ondergeschikt zijn aan het hoofdbestanddeel. Worden deze bijmengingen tussen het puin met hout, karton en ijzer echter groter, zal er op enig moment een omslagmoment komen waarbij feitelijk de menging met dezelfde bestanddelen (puin, hout en metaal) zodanig is dat de ingeschatte hoeveelheid aan puin minder bedraagt dan de gesommeerde hoeveelheden aan hout, ijzer en karton en derhalve de betreffende partij niet meer als gemengd puin maar als bouw- en sloopafval dient te worden aangemerkt..

De milieueffecten verbonden aan de diverse categorieën afval die door de inrichting worden ingenomen, verschillen onderling niet veel. Het merendeel van de aangeboden partijen afval zal, ongeacht de categorie waartoe deze worden gerekend, binnen de inrichting toch een scheidingsproces moeten ondergaan waarbij dezelfde scheidingsmethodieken worden gebruikt en de uiteindelijk vrijkomende monostromen na scheiding op dezelfde hoop of container terecht komen. Daarnaast worden al deze materialen in containers met eigen containerwagens aangeleverd dan wel worden deze door particulieren met eigen vervoer bij de poort aangeleverd en vind er aan het afval geen andere bewerking dan scheiden binnen de inrichting plaats.

De praktijk heeft de afgelopen jaren geleerd dat de verhoudingen tussen de diverse afvalcategorieën sterk kunnen verschillen, waarbij het regelmatig voorkomt dat van een specifieke afvalcategorie het ene jaar vrijwel niets wordt aangeleverd terwijl het volgende jaar in de eerste helft van het jaar de maximale toegestane hoeveelheid als aangegeven als maximum in tabel 3A van de beschikking uit 2007 reeds is bereikt. Gezien de variatie in het aanbod van afval, is het dan ook meer wenselijk dat er per afzonderlijke categorie afval een maximale hoeveelheid wordt gesteld hetgeen per moment aanwezig mag zijn of per jaar mag worden ingenomen. Gewenst wordt dat er enkel nog ten aanzien van de totale hoeveelheid aan afval maxima worden verbonden van hetgeen op enig moment binnen de inrichting aanwezig mag zijn en op jaarbasis wordt ingenomen. Met totale hoeveelheid wordt hier bedoeld een sommatie van de individuele hoeveelheden van alle afvalcategorieën tezamen.

Wij geven u ter overweging dat in de huidige situatie kan [REDACTED] Sloop B.V. op het moment waarop voor een specifieke categorie aan afval de maximaal toegestane hoeveelheid per jaar reeds is bereikt, niet anders kan dan:

- In een situatie waarbij de jaarlijkse toegestane innamecapaciteit van gemengd puin is bereikt, de ondoener verzoeken om, naast het in de container aanwezige puin, daaraan plastic, hout, karton en metaal toe te voegen zodat het afval tot een andere categorie afval kan worden gerekend waarvan de maximale capaciteit nog niet is bereikt (waarna deze materialen binnen de inrichting weer zullen moeten worden gescheiden);
- in een situatie waarbij de jaarlijkse toegestane innamecapaciteit van bouw- en sloopafval is bereikt, een particulier met een aanhanger met bouw- en sloopafval die zich aan de poort meldt naar huis te sturen met het verzoek het bouw- en sloopafval zelf te scheiden en deze monstroken vervolgens opnieuw, maar dan per afzonderlijk transport opnieuw aan de poort aan te bieden;
- een met afval gevulde container niet naar haar eigen op korte afstand gelegen inrichting te vervoeren, maar deze container over een grotere afstand te vervoeren naar een soortgelijk afvalverwerkend bedrijf (waarbij de containerwagens meer brandstof zullen verbruiken en inherent daaraan, een hogere emissie van CO₂ plaatsvindt).

6. TE VERWACHTEN VERANDERINGEN IN DE MILIEUBELASTING

6.1 Afvalstoffen

De totale hoeveelheid aan per jaar ingenomen afvalstoffen zal niet veranderen. Deze blijft 15.000 ton. Ook treedt er geen verandering op ten aanzien van de soorten afval die door de inrichting worden ingenomen en worden er ten aanzien van de monostromen die na scheiding van het aangeboden afval ontstaan, geen veranderingen verwacht.

6.2 Geluid

Als gevolg van het laden en lossen van rijnen zal er, enkel op die dagen waarop schepen worden geladen of gelost, sprake zijn van extra geluidemissies als gevolg van het in werking zijn van een hydraulische graafmachine of een telekraan ter plaatse van de loswal. Het laden of lossen van een rijnaak neemt circa 2 uur per keer in beslag. Verwacht wordt dat er maximaal 24 schepen per jaar zullen worden geladen en maximaal 24 maal per jaar een rijnaak zal worden gelost. Het laden en lossen van schepen vindt enkel in de dagperiode plaats (van 07.00 tot 19.00 uur).

Naast transport over open water via de hierboven genoemde rijnen, zal er vanuit het programma Zero Emissie Stadslogistiek circa 5 tot ongeveer 20 maal per dag met behulp van containerwagens containers op elektrische duwbootjes worden geplaatst dan wel worden opgenomen (dus zonder gebruik van een hydraulische kraan of telekraan). Het exacte aantal aan duwbakjes hetgeen per dag wordt geladen of gelost, kan op dit moment nog niet exact worden bepaald en zal sterk afhankelijk zijn van de medewerking van derden. Het totaal aantal aan transportbewegingen per as zal niet toenemen, enkel de rijrichting van de containerwagens veranderd (er zullen meer containerwagens naar de loswal rijden en minder in de andere richting van de Admiraal Banckertweg (minder in de richting van de doorgaande wegen).

Elke afvalcontainer die per schip zal worden afgevoerd, resulteert in één container minder die via de openbare weg hoeft te worden getransporteerd. Per met containers volgeladen rijnaak zal sprake zijn van een afname van 20 verkeersbewegingen vanuit de inrichting via de openbare weg. Per transport van elektrisch aangedreven duwbootjes zal sprake zijn van één transportbeweging met een containerwagen via de (doorgaande) openbare weg.

6.3 Bodem en bodemverontreiniging

De bodemrisico analyse uitgevoerd overeenkomstig de systematiek van de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB) 2012. De bodemrisico analyse is uitgevoerd overeenkomstig het stappenplan als weergegeven in hoofdstuk 2 van deel 3 van de NRB 2012. Dit stappenplan omvat in ieder geval 4 stappen (stap 1 tot en met 4), eventueel uit te breiden met de stappen 5 tot en met 7 voor de meer complexere situaties.

Stap 1 NRB 2012

De eerste stap van het stappenplan richt zich op de inventarisatie van de activiteiten binnen de inrichting waarvoor in de onderhavige aanvraag om omgevingsvergunning vergunning wordt aangevraagd. Deze beoordeling is louter gericht op de veranderingen ten opzichte van de eerder in 2007 en 2012 vergunde situatie en de stoffen die bij deze verandering zijn betrokken. Uit de

inventarisatie zoals bedoeld in de NRB 2012 volgt dat de volgende activiteiten als potentieel bodembedreigende activiteit dienen te worden aangemerkt:]

- 1) de opslag en aflevering van Adblue aan voertuigen op naam van de inrichting;
- 2) de bovengrondse dieseltank met een inhoud van 8.000 liter;
- 3) de tijdelijke stalling van afvalcontainers ter plaatse van de loswal die afval bevatten die stoffen bevatten die mogelijk bodembedreigend kunnen zijn:
 - af te voeren afvalstromen: containers met B-hout, NON ferro metalen en dakleer
 - aangevoerde containers met nog niet gescheiden bouw- en sloopaafval, gemengd stedelijk afval of grofvuil.

De plaats, de voorzieningen waaronder en frequentie van het afleveren van dieselolie binnen de inrichting is niet gewijzigd en is in dit kader dan ook niet als een verandering aangemerkt. Anders is dit ten aanzien van de dieseltank die wel is vervangen en formeel dan ook wel als een verandering wordt aangemerkt (ook al lijkt deze vervanging ondergeschikt, nu de eerder aanwezige tanks zijn vervangen door een nieuwe tank, uitgevoerd overeenkomstig de huidige verbeterde normstelling).

Stap 2 NRB 2012

De tweede stap als bedoeld in voornoemd stappenplan van de NRB 2012 richt zich op het bepalen van de (mate van) bodembedreiging van de betreffende stof. De resultaten van deze inventarisatie zijn in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1.: Inventarisatie activiteiten met mogelijke bodembedreigingen (stap 2 NRB 2012)

Volg-nr.	Omschrijving	Opslagwijze	Risico-aspecten
1)	Opslag van 8.000 liter dieselolie ter vervanging van twee eerdere opslagen van elk 4.000 liter	Dieseltank, geplaatst op een klinkerverharding	Lekkage van dieselolie
2)	Opslag en aflevering Adblue	1 IBC containers, elk 1.600 liter op een vloeistofkerende vloer	Morsingen van Adblue tijdens bijvullen reservoirs van dieselveertuigen, lek raken IBC containers,
3)	Tijdelijke opslag van afval Gedurende één dag in de dagperiode waarbij het afval mogelijk bodemverontreinigende stoffen bevat (B-hout, dakafval)	In met aan de bovenzijde van een dekzeil afgesloten dichte containers aan de loswal	Het uitloggen van bodembedreigende stoffen uit het in de desbetreffende container aanwezig afval

Stap 3 NRB 2012

De derde stap als bedoeld in voornoemd stappenplan richt zich op het bepalen van de categorie uit de bodemrisicochecklist (hierna: BRCL) als aangegeven in de in de NRB die het beste aansluit op de desbetreffende situatie. Deze categorieën waartoe de onder de volgnummers 1 tot en met 3 genoemde activiteiten worden gerekend dan wel het best op aansluiten, zijn in de derde kolom van tabel 2 aangegeven. Daarnaast is de combinatie van voorzieningen en maatregelen (hierna: cvm) aangegeven zoals deze in de NRB 2012 voor de desbetreffende activiteit zijn vermeld.

Stap 4 NRB 2012

Ten behoeve van de vierde stap van de NRB 2012 zijn de getroffen voorzieningen binnen de inrichting van ■ van Diemen Sloop B.V. aangaande de onder 1, 2 en 3 beschreven activiteiten als bedoeld in tabel 3 geïnventariseerd (zie de laatste kolom van tabel 2). De bij deze voorzieningen behorende cvm-categorie is in de vierde kolom van tabel 2 aangegeven en komen overeen met de voorzieningen die

overeenkomstig de desbetreffende cvm voor de betreffende activiteit in de NRB 2012 worden aangegeven.

Tabel 2.: Bepaling van de categorie, cvm en getroffen voorzieningen (stappen 3 en 4 NRB 2012)

Volg-nr.	Omschrijving	Categorie	CVM-nr.	Getroffen voorzieningen en maatregelen
1)	Opslag van 8.000 liter dieselolie	1.3 Opslag in boven-grondse tank	III	Dubbelwandige tank met lekdetectie - periodieke inspectie van de tank;; - visueel toezicht - algemene zorg
2)	Opslag 1.600 liter Adblue in een IBC container	3.3.2 opslag vloeistoffen in emballage)	I	Op een betonvloer in daarvoor geschikte emballage - er vind visueel toezicht plaats, de opslag vind plaats op een locatie waar de mede werkers zich regelmatig binnen de inrichting ophouden - geplaatst binnen het bebouwde en overkapte deel van de inrichting - de IBC-container is zodanig geplaatst dat deze tegen aanrijding is beschermd - personeel is zodanig geïnstrueerd dat er nabij de opslag geen handelingen mogen worden verricht die kunnen leiden tot schade aan de IBC container
	Aflevering Adblue aan motorvoertuigen	3.4 overgieten, aftanken of afvullen	III	Aflevering boven een vloeistofkerende voorziening (betonvloer) binnen de volledig overkapte bedrijfshal - er vind visueel toezicht plaats, de opslag vind plaats op een locatie waar de mede werkers zich regelmatig binnen de inrichting ophouden - er is absorptiemateriaal aanwezig om eventueel gelekt Adblue op te kunnen ruimen - personeel is geïnstrueerd dat het morsen van Adblue dient te worden voorkomen en gemorst Adblue dient te worden opgeruimd
3)	Tijdelijke opslag van afval dat bodembedreigende stoffen kan bevatten	3.1.1 opslag droog stortgoed	I	opslag in een metalen afzetcontainer waarvan de zij- en onderkanten uit metaal bestaan en de overige (boven)zijden tegen het intreden van hemelwater zijn beschermd - de opslag beperkt zich tot een korte periode (niet langer dan de dagperiode van de dag waarop de container in een rijnaak wordt geladen dan wel daaruit wordt gelost) - er is frequent en voldoende visueel toezicht

Ten aanzien van de opslag van de containers aan de zijde van de loswal wordt opgemerkt dat bij de beoordeling rekening is gehouden met het feit dat gezien de aard van de betreffende afvalstoffen die als potentieel bodembedreigend zijn aangemerkt, enkel het aspect uitloging een rol speelt en niet het aspect lekkage (het afval bevat geen vloeistoffen). Uitloging van bodembedreigende stoffen kan enkel plaatsvinden indien de desbetreffende afvalstoffen in contact komen met hemelwater, hetgeen vanwege de opslag in gesloten metalen containers die aan de bovenzijde met een dekzeil zijn afgedekt, wordt voorkomen.

Nu in de laatste kolom van tabel 2 aangegeven voorzieningen en maatregelen reeds resulteren in een verwaarloosbaar bodemrisico, behoeven de stappen 5 tot en met 7 van het eerder genoemd stappenplan niet meer te worden doorlopen.

6.4 Afvalwater

De situatie aangaande de lozing van afvalwater veranderd niet. Er komen geen nieuwe afvalwaterstromen vrij ten opzichte van de reeds vergunde situatie.

6.5 Lucht

6.5.1 Wettelijk kader

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer is titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen opgenomen. Het doel van deze titel is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daartoe zijn in de wet grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes (PM₁₀) opgenomen. Dit zijn in ons land de meest kritische luchtverontreinigende componenten met de hoogste kans op overschrijdingen van de grenswaarden. De normen zijn op basis van gezondheidskundige aspecten bepaald. Echter, ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn, zoals kinderen en ouderen. Bij concentraties onder de 40 µg/m³ neemt de kans op effecten wel geleidelijk af, al is voor fijnstof geen gezondheidkundige grenswaarde vast te stellen. In tabel 3 zijn de grenswaarden zoals vermeld in de wet weergegeven.

Tabel 3.: Grenswaarden NO₂ en PM₁₀ overeenkomstig bijlage 2 Wet milieubeheer

Stof	Concentratie [µg/m ³]	Omschrijving
NO ₂	40	Jaargemiddelde concentratie
	200	Uurgemiddelde waarde die max. 18 keer per jaar mag worden overschreden
PM ₁₀	40	Jaargemiddelde concentratie
	50	24-uurgemiddelde waarde die max. 35 keer per jaar mag worden overschreden

Ter correctie van natuurlijk in de lucht voorkomend fijnstof mag een aantal dagen in mindering gebracht worden bij de toetsing van de daggemiddelde grenswaarde: de zogenaamde zeezout-correctie. Dit houdt in dat in het geval van overschrijding van de 24-uurgemiddelde grenswaarde van PM₁₀ gecorrigeerd mag worden met een vastgesteld aantal dagen. Het RIVM heeft dit aantal per provincie vastgesteld, vanzelfsprekend mogen voor de kustprovincies meer dagen in mindering worden gebracht dan voor verder inlandse provincies.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is de kern van de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit. Dit programma is de onderbouwing van het derogatieverzoek van het Rijk aan de EU. Het NSL is een bundeling van alle ruimtelijke maatregelen die de luchtkwaliteit in betekenende mate verslechteren en alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren om er voor te zorgen dat per 2011 (fijnstof) respectievelijk 2015 (stikstofdioxide) overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan. Het Rijk coördineert het programma. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen (mr), waaronder AMvB en mr niet in betekenende mate (NIBM).

AMvB en regeling niet in betekenende mate

De Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit, maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL. De AMvB en regeling "Niet in betekenende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd. De AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. Er mag rekening worden gehouden met een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarde (= 1,2 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide en fijnstof). NIBM projecten kunnen, juridisch gezien, zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Voor het vaststellen van de bijdrage aan de luchtkwaliteit van kleinere ruimtelijke en verkeersplannen hebben het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en het Kenniscentrum InfoMil de NIBM-rekentool ontwikkeld. Hiermee kan op eenvoudige en snelle wijze bepaald worden of een dergelijk weinig invloedrijk plan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

6.5.2 De luchtkwaliteit in relatie tot de veranderingen binnen de inrichting

De veranderingen bestaande uit de vervanging van de twee bovengrondse dieselolietanks van elk 4.000 liter door één nieuwe bovengrondse dieseltank met een inhoud van 8.000 liter, de opslag en aflevering (gebruik) van Adblue binnen de inrichting alsmede de herziening van de aan de beschikking van september 2007 verbonden tabel 3A, hebben geen invloed op de luchtkwaliteit.

Het gebruik van een hydraulische graafmachine of een telekraan ter plaatse van de loswal voor het laden en lossen van schepen, resulteert in extra emissie van verbrandingsgassen vrijkomende bij de verbranding van diesel, waarbij fijn stof kan ontstaan c. q. kan vrijkomen. Hier staat echter tegenover dat voor elke container afval die per rijnaak of elektrisch aangedreven duwbootje wordt aan- of afgevoerd, één transportbeweging met een containerwagen wordt bespaard.

Om te kunnen bepalen of er als gevolg van het gebruik van een hydraulische graafmachine of een telekraan aan de zijde van de loswal, is met behulp van de NIBM-tool van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de bijdrage van het gebruik van dit materieel aan de zijde van de loswal voor het laden of lossen van schepen bepaald om een inschatting te kunnen maken van de mate waarin het gebruik van dit materieel bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving rond de loswal. Het resultaat van de berekening met de NIBM-tool is in tabel 4 weergegeven.

De werkelijke uitstoot zoals deze aan de hand van het gebruik van de NIBM-rekentool is verkregen en als zodanig in tabel 4 als resultaat van de berekening wordt getoond, zal beduidend lager zijn daar:

- de NIBM-rekentool zelf reeds uitgaat van een worst-case situatie;
- voor de berekening zelf wordt verwacht dat een invoerwaarde wordt ingevuld op basis van een weekdaggemiddelde, waarbij in casu is uitgegaan van het laden van één rijnaak gedurende 2 uur in de betreffende week. Feitelijk komt dit neer op het laden of lossen van 52 rijnamen per jaar hetgeen hoger is dan werkelijk het geval zal zijn;
- Bij het bepalen van de invoerwaarde is geen rekening gehouden met het feit dat al de afvalstoffen die per rijnaak of elektrisch duwbootje worden vervoerd, niet meer per door een door dieselmotor aangedreven vrachtwagen via de openbare weg behoeven te worden vervoerd.

Tabel 4.: Resultaten berekening NIBM-tool als gevolg van de veranderingen binnen de inrichting

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022**

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	0,05
Aandeel vrachtverkeer	100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,00
PM ₁₀ in µg/m ³	0,00
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Uit de resultaten van de berekening volgt dat de te verwachte bijdrage in relatie tot de verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van het laden en lossen van schepen verwaarloosbaar is. Zowel de berekende waarde aan stikstofoxide als fijnstof (PM₁₀) is lager dan 0,00 %. Het gebruik van Adblue in de verbrandingsmotoren van de dieselveertuigen resulteert in een lagere emissie van NO_x in de uitlaatgassen van de dieselveertuigen. De totale uitstoot van NO_x zal als gevolg hiervan afnemen, waarbij wel dient te worden opgemerkt dat deze afname slechts voor een beperkt deel binnen de grenzen van de inrichting merkbaar zal zijn. De grootste afname zal plaatsvinden buiten de inrichting en wel gedurende de perioden waarin de dieselveertuigen gebruik maken van de openbare weg).

Rekening houdende met het gestelde hiervoor kan dan ook worden gesteld dat het aannemelijk is dat er geen sprake is van een toename van de totale emissie van fijn stof (PM₁₀) en NO_x.

6.6 Energie

De veranderingen binnen de inrichting zoals deze in hoofdstuk 2 zijn aangegeven, resulteren niet in enig verbruik van water en/of gas binnen de inrichting. Als gevolg van het gebruik van een elektrische handpomp met een vermogen van 0,4 kWh en een aflevercapaciteit van 26 liter per minuut tijdens de aflevering van Adblue aan het desbetreffende reservoir van de van een dieselmotor voorziene voertuigen, resulteert deze verandering binnen de inrichting in een te verwaarlozen verbruik van 1,7 kWh per jaar.

Niettegenstaande het feit dat als gevolg van het gebruik van een hydraulische graafmachine of een telekraan voor het laden of lossen van rijnaaken, zal als gevolg van het transport van afval, goederen, materieel en materiaal per rijnaak sprake zijn van een afname in het jaarlijks verbruik aan diesel. Niettegenstaande het feit dat de rijnaak zelf, evenals de hydraulische graafmachine en de telekraan die voor het laden en lossen worden ingezet, van dieselmotoren zijn voorzien, zal sprake zijn van een aanzienlijke besparing aan diesel, nu deze goederen niet meer met behulp van vrachtwagens over de openbare weg behoeven te worden vervoerd. Deze besparing aan diesel zal nog groter worden als gevolg van de inzet van de elektrisch aangedreven duwbootjes die zelf geen diesel verbruiken. Op voorhand wordt verwacht dat er meer diesel zal worden bespaard dan door een rijnaak, de telekraan en de hydraulische graafmachine per jaar zal worden verbruikt.

6.7 Geur en geur-emissies

Als Adblue met de buitenlucht in contact komt, zal in enige mate een ammoniakgeur waarneembaar zijn. Contact met Adblue met de buitenlucht vindt enkel tijdens het bijvullen van de reservoirs van de dieselloortuigen plaats. Gezien de korte duur van het tankmoment per voertuig (circa 30 seconden) en het feit dat het vulpistool voor een groot deel de vulopening van het reservoir in het voertuig afsluit, is er sprake van een verwaarloosbare emissie van ammoniakgeuren, waarbij deze geuren enkel waarneembaar zullen zijn door diegene die tijdens het bijvullen van het reservoir zich op zeer korte afstand van het reservoir bevinden (minder dan één meter). De overige veranderingen binnen de inrichting resulteren niet in (hinderlijke) geuremissies

6.8 Externe veiligheid, parkeren, vervoer en mobiliteit, werktijden

De inrichting betreft geen inrichting zoals aangewezen in artikel 2 en 3 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI). De aangevraagde veranderingen veranderen deze situatie niet. De inrichting wordt ook niet genoemd in artikel 4, onderdeel b, e, f van het Registratiebesluit externe veiligheid. Een kwantitatieve risicoanalyse is dan ook niet uitgevoerd c. q. noodzakelijk. Specifieke maatregelen om eventuele gevolgen gerelateerd aan veiligheid ten aanzien van de omgeving te beperken, al dan niet in relatie tot ongewone voorvallen, zijn dan ook niet relevant. De veranderingen binnen de inrichting is niet van invloed op de behoefte aan (extra) parkeerplaatsen.

Het laden en lossen van schepen kan plaatsvinden op door-de-weekse dagen dan wel op zaterdagen, met dien verstande dat er enkel schepen worden geladen of gelost gedurende de dagperiode (van 07.00 tot en met 19.00 uur).

6.9 Ongewone voorvallen

Om te voorkomen dat tijdens het laden en lossen van rijnen of elektrisch aangedreven duwbootjes materialen in het open water kunnen geraken, worden er tijdens het laden en lossen van schepen de volgende maatregelen genomen:

- voordat een vaartuig wordt geladen of gelost, wordt deze volledig tegen de loskade aange-meerd en wel zodanig dat er tussen het vaartuig en de loskade geen sprake is van open ruimte;
- containers met afval zijn zodanig van een dekzeil voorzien, dat er geen materiaal uit de containers kan geraken;
- al het materiaal en materieel, daaronder mede verstaan losse goederen die vanaf een rijnaak worden getild dan wel op een rijnaak worden geplaatst worden, voordat deze worden opgenomen, aan kettingen of hijslinten bevestigd, waarbij de sluitingen worden geborgd;
- er wordt enkel gebruik gemaakt van gekeurd hijsgereedschap;
- tijdens het laden en lossen van rijnen is er, naast de machinist van de telekraan of hydraulische graafmachine, altijd een assistent aanwezig die toeziet op een juiste wijze van laden en lossen.

6.10 Toekomstige ontwikkelingen

Toekomstige redelijkerwijs te verwachten ontwikkelingen die voor de beslissing op de aanvraag van belang kunnen zijn, worden door [REDACTED] Sloop B.V. niet verwacht.



BIJLAGE 1

BIJLAGE 3a, AFVALSTOFFEN VAN DERDEN (versie 2023)

Soort afval	Eural code	Wijze van opslag	Eindbestemming	totaal per jaar in tonnen	Op enig moment aanwezig (in tonnen)
gemengd puin	17 01 06* 17 01 07 17 02 04* 17 03 02 17 09 03* 17 09 04	Sorteervak	externe puinbreek- installatie (erkende verwerker)	15.000	400
BSA	17 01 01 17 01 02 17 01 03 17 02 01 17 02 03 17 08 01 17 08 02 17 09 04	Sorteervak	Stortplaats		
Hout A	03 01 05 15 01 03	Sorteervak	Erkende eindverwerker		
Hout B	17 02 01 17 02 04* 19 12 07 20 01 37 20 01 38	Sorteervak	Erkende eindverwerker		
Dakafval	17 03 01* 17 03 02 17 03 03* 17 06 03* 17 06 04	Sorteervak	Erkende verwerker of stortplaats (afhankelijk van samenstelling)		
Groen	20 02 01 20 02	Sorteervak	Compost- inrichting		
Grond	17 05 04 17 05 08 20 02 02	Sorteervak of container	Grondbank		
Papier/karton	15 01 01 20 01 01	Container	erkende eindverwerker		
Ferro	02 01 10 15 01 04	Sorteervak	erkende eindverwerker		
Non Ferro	16 01 17 16 01 18 17 04 01 17 04 02 17 04 03 17 04 04 17 04 05 17 04 06 17 02 09* 17 04 07 20 01 40	Sorteervak	erkende eindverwerker		
Glas	15 01 07 16 01 20 17 02 02 20 01 02 17 02 04 17 09 02*	Container	erkende eindverwerker		
Gemengd stedelijk afval	20 03 01	Sorteervak	erkende		
Grofvuil	20 03 07	Sorteervak	eindverwerker		
KCA/KGA (wordt niet als monostroom ingenomen maar kan in het afval aanwezig zijn	12 01 99 15 01 20 01 200101 t/m 200199	Container	erkende eindverwerker	0,01	0,01

Niet in te nemen afvalstoffen, wel tijdelijke opslag

Soort afval	Eural	Wijze v. opslag	Eindbestemming	totaal per jaar	Op enig moment aanwezig
asbest	17 06 01*	Kunststof	erkende	40 m3	40 m3
Vervuilde grond	17 06 05* 17 05 03* 17 05 07*	bak/container in afgedekte dichte container	eindverwerker erkende eindverwerker		



BIJLAGE 2

AdBlue[®] - NO_x-reductievloeistof AUS 32 voor dieselmotoren met
betrekking tot de ISO 22241-normen.

HOOFDSTUK 1: Identificatie van de stof/het mengsel en de vennootschap/onderneming
--

1.1. Product-identifier

Product-identifier : Ureum opgelost in water, AUS 32

Registratienummer REACH : **01-2119463277-33-0018**

Handelsnaam : AdBlue[®]

1.2. Relevant geïdentificeerd gebruik van de stof of een mengsel daarvan en gebruik dat niet
geadviseerd wordt

Geïdentificeerd gebruik : Het product is een reductievloeistof voor NO_x en
wordt gebruikt in de SCR-katalysator (Selective
Catalytic Reduction) van motorvoertuigen met
een dieselmotor.
Additief voor de reductie van de NO_x-uitstoot uit
de uitlaat van dieselmotoren.

Ongeïdentificeerd gebruik : Niet bekend.

1.3. Details van de leverancier van het veiligheidsinformatieblad

Leverancier : GreenChem Holding BV
Gravinnen van Nassauboulevard 95
4811 BN BREDA - Nederland
Tel. +31 (0)76 – 581 27 27
e-mail: info@greenchem-adblue.com

1.4. Telefoonnummer voor noodgevallen

Nationaal toxicologisch informatiecentrum : +31 030 – 274 8888

Nationaal alarmnummer : 112 (24 uur per dag) - alleen van toepassing
binnen de EU.

HOOFDSTUK 2: Gevarenidentificatie

2.1. Classificatie van de stof of een mengsel

De stof is niet geclassificeerd als gevaarlijk volgens richtlijn (EC) 1272/2008 van het Europese Parlement en door de Raad, voor wat betreft classificatie, het labelen en verpakken van stoffen en mengsels, de amendementen en ingetrokken Richtlijnen 67/548/EEC en 1999/45/EC en de geamendeerde Richtlijn (EC) nr. 1907/2006.

Risico-identificatie : Geen

2.2. Labelelementen : Geen

2.3. Overige gevaren : Geen informatie beschikbaar.

HOOFDSTUK 3: Samenstelling/informatie over bestanddelen

3.1. Stoffen

Classificatie:						
	CAS:	EC:	Categorie:	H-zinnen:	Pictogram:	Inhoud (%)
<i>Ureum</i>						
	57-13-6	200-315-5	--	--	--	32,5

Naam en REACH-registratienummer

: In water opgeloste ureumoplossing (32,5%)
01-2119463277-33-0018

3.2. Mengsels

De stof is geen mengsel van meerdere stoffen.

HOOFDSTUK 4: Eerste hulp-maatregelen

4.1. Beschrijving van eerste hulp-maatregelen

Algemeen : Breng het slachtoffer over naar een veilige omgeving. Plaats het slachtoffer in de stabiele zijligging indien bewusteloos en roep medische hulp in. Er mag geen actie worden ondernomen als er kans is op persoonlijke ongelukken of in geval van onvoldoende training. Acties moeten ondernomen worden door gecertificeerd en getraind personeel.

Oogcontact : Blijf gedurende ten minste 10 minuten grondig

Huidcontact	spoelen met water. Roep medische hulp in. : Was verontreinigde huid met zeep en warm water. Verwijder verontreinigde kleding en schoenen. Roep medische hulp in indien er sprake is van blijvende irritatie.
Inademing	: Verlaat de ruimte. Roep medische hulp in als het slachtoffer niet snel of volledig herstelt.
Inslikken	: Spoel de mond met water. Probeer het slachtoffer niet te laten braken. Geef het slachtoffer water te drinken als hij bij bewustzijn is. Roep medische hulp in als het slachtoffer zich onwel voelt.

4.2. Belangrijkste symptomen en effecten, zowel acuut als vertraagd

: Geen informatie beschikbaar.

4.3. Indicatie van enige onmiddellijke medische hulp en benodigde speciale behandeling

: Instructies voor medisch personeel: behandel symptomatisch. Klinische tests en medische observaties van vertraagde effecten zijn niet beschikbaar. Antistoffen en contra-indicaties zijn niet bekend.

HOOFDSTUK 5: Brandbestrijdingsmaatregelen

5.1. Blusmiddelen

De ureumoplossing is niet brandbaar.

Geschikte blusmiddelen : Blusmiddelen geselecteerd in relatie tot de omringende brand.

Ongeschikte blusmiddelen : Brandbaar materiaal en blusmiddelen die niet gebruikt kunnen worden in relatie tot de omringende brand.

5.2. Speciale gevaren die de stof of het mengsel met zich meebrengt

: Als AdBlue is opgeslagen in een GreenChem-tanksysteem en het systeem bedreigd wordt door een brand of extreme hitte, kan de druk oplopen en kan de tank spleeten. Ontruim de locatie direct indien er brand uitbreekt door alle personen te evacueren. Er mag geen actie worden ondernomen als er kans is op

- Gevaarlijke verbrandingsproducten : persoonlijke ongelukken of in geval van onvoldoende training. Volg altijd de aanwijzingen in de van toepassing zijnde noodplannen.
- 5.3. Advies voor brandweerlieden : Verbrandingsproducten kunnen onder meer zijn: koolstofdioxide, stikstofdioxide en ammoniak.
- 5.3. Advies voor brandweerlieden : Er kunnen bij de thermische verbranding irriterende stoffen vrijkomen, dus is het gebruik van persluchtademhalingsapparatuur vereist.

HOOFDSTUK 6: Voorzorgsmaatregelen

- 6.1. Persoonlijke voorzorgsmaatregelen, beschermingsmiddelen en noodprocedures : Gebruik geschikte beschermende kleding. Vermijd contact met de ogen, huid en kleding. Er treedt geen verontreiniging op. Voer resten op een gecontroleerde manier af via de riolering naar een rioolwaterzuiveringsinstallatie.
- 6.2. Milieuvorzorgsmaatregelen : Voorkom dat er grote hoeveelheden terechtkomen in de bodem, waterwegen en het rioelstelsel. Meld vervuiling. Houd dieren uit de buurt van grote gemorste hoeveelheden. Het product is niet geclassificeerd als schadelijk voor het milieu.
- 6.3. Methoden en materiaal voor opvang en reinigen : Gemorst product moet worden opgeveegd en in goedgekeurde bakken worden geplaatst voor afvoer in een later stadium. Spoel de verontreinigde plaats daarna schoon met veel water. Voer verontreinigde grond indien nodig af. Voer het afval af in overeenstemming met hoofdstuk 13.
- 6.4. Verwijzing naar andere hoofdstukken : Zie hoofdstuk 8 voor meer informatie over beschermende uitrusting. Zie hoofdstuk 13 voor meer informatie over de afvoer van afval.

HOOFDSTUK 7: Omgang en opslag

Omgang en opslag mogen uitsluitend geschieden met inachtneming van de ISO 22241-3-normen.

- 7.1. Voorzorgsmaatregelen voor veilige omgang : Zorg bij de omgang voor voldoende plaatselijke ventilatie. Vermijd contact met de ogen, huid en kleding door geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen te dragen. Vermijd

inademen van damp of nevel. Zorg ervoor dat er in de buurt van de werkomgeving een oogdouche aanwezig is.

7.2. Conditie voor veilige opslag, inclusief onverenigbaarheid

- : Opslaan onder koele, droge omstandigheden. Transporteer het product in geïsoleerde tankwagens, IBC-containers (kunststof tanks op pallet) of HDPE-vaten en jerrycans. Geschikte materialen voor deze tanks zijn staallegingen, verschillende soorten kunststof en metalen tanks met een kunststof coating. Puur koolstofstaal, koper, aluminium, legeringen die koper en aluminium bevatten en gegalvaniseerd staal moeten niet worden gebruikt.

7.3. Specifiek eindgebruik

- : Specifiek gebruik wordt aangegeven in de instructies op het productverpakkingslabel of in de productdocumentatie.

HOOFDSTUK 8: Maatregelen ter beheersing van blootstelling/persoonlijke bescherming

8.1. Grenswaarden

Grenswaarden overeenkomstig Richtlijn 200/39/EC, en amendement - zijn niet gespecificeerd.

Grenswaarden voor biologische blootstellingstestindicatoren zijn niet gespecificeerd in Richtlijn 98/24/EC en amendement.

DNEL-waarden

- : Werknemers - Gevaar door inademing
Langetermijnblootstelling en
acute/kortetermijnblootstelling
DNEL: 292 mg/m³

Werknemers - Gevaar door huidcontact
Langetermijnblootstelling en
acute/kortetermijnblootstelling
DNEL: 580 mg/kg lichaamsgewicht/dag

Algemene bevolking - Gevaar door inademing
Langetermijnblootstelling en
acute/kortetermijnblootstelling
DNEL: 125 mg/m³

Algemene bevolking - Gevaar door huidcontact
Langetermijnblootstelling en
acute/kortetermijnblootstelling

DNEL: 580 mg/kg lichaamsgewicht/dag

Algemene bevolking - Gevaar door oraal binnenkrijgen

Langetermijnblootstelling en acute/kortetermijnblootstelling

DNEL: 42 mg/kg lichaamsgewicht/dag

PNEC-waarden : Gevaar voor waterdieren en -planten
Zoetwater
PNEC aqua (zoetwater)
0,047 mg/l

8.2. Maatregelen ter beheersing van blootstelling

8.2.1 Passende verwerkingsmaatregelen

Zorg voor voldoende ventilatie.

8.2.2 Persoonlijke beschermingsmaatregelen, zoals persoonlijke beschermingsmiddelen:

Richtlijn EU 89/656/EEC en Richtlijn EU 89/686/EEC schrijven voor welke persoonlijke beschermingsmiddelen er allemaal moeten worden gebruikt.

Oog/gezichtsbescherming	: Veiligheidsbril (EN 166)
Huidbescherming	: Draag geschikte beschermende kleding (EN 340) en schoenen. Was na het omgaan met chemische producten handen, onderarmen en gezicht grondig voor het eten, roken, gebruik van het toilet en aan het einde van elke werkdag.
Bescherming van de handen	: Gebruik geschikte beschermende handschoenen. Raadpleeg de leverancier van de handschoenen voor het kiezen van het geschikte materiaal. (EN 374)
Overige	: Draag geschikte beschermende kleding en schoenen
Ademhalingsbescherming	: Draag ademhalingsbescherming als de ventilatie ontoereikend is. De keuze van de ademhalingsapparatuur moet gebaseerd worden op de bekende en verwachte blootstellingslimieten, de gevaren van het product en de limieten voor veilig werken met de geselecteerde ademhalingsapparatuur. Aanbevolen: filter voor organische dampen (type

Thermische gevaren : A), filter voor ammoniak (type K).
: Geen informatie beschikbaar.

8.2.3 Beheersing van blootstelling aan het milieu

: De uitstoot van ventilatie- of verwerkingsapparatuur moet worden gecontroleerd om er zeker van te zijn dat deze voldoet aan de eisen van de milieubeschermingswetgeving. Zie Richtlijnen 80/68/EEC en Richtlijn 96/62/EEC met betrekking tot de lucht.

HOOFDSTUK 9: Fysische en chemische eigenschappen

9.1. Informatie over fysische en chemische basiseigenschappen:

Uiterlijk	: Heldere vloeistof
Korrelgrootte	: Niet relevant
Fysische toestand	: Vloeistof
Kleur	: Kleurloos
Geur	: Mogelijk licht naar ammoniak
Geurdrempel	: Geen informatie beschikbaar

Veiligheidsgegevens

pH-waarde	: max. 10 (waarde van een 10% oplossing in water)
Dynamische viscositeit	: $\pm 1,4$ mPa.s bij 25°C
Relatieve dichtheid	: 1.087 - 1.093 kg/m ³ (20°C/ 68°F)
Smeltpunt	: -11,5°C (11,3°F)
Kookpunt	: 103°C (217,4°F)
	100°C: ontledingstemperatuur
Wateroplosbaarheid	: Gemakkelijk mengbaar

9.2. Overige informatie:

Moleculairgewicht	: 60,06 kg/kmol
Thermische geleiding (bij 25°C)	: ca. 0,570 W/m.K
Specifieke hitte (bij 25°C)	: ca. 3,40 kJ/kg.K
Oppervlaktespanning (bij 20°C)	: min. 65 mN/m
Brekingsindex bij 20°C	: 1,3814 – 1,3843
Kristallisatiepunt	: -11,5°C

HOOFDSTUK 10: Stabiliteit en reactiviteit

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 10.1. Reactiviteit | : Stabiël onder geadviseerde opslag- en omgangscondities (zie hoofdstuk 7, omgang en opslag). |
| 10.2. Chemische stabiliteit | : Stabiël onder geadviseerde opslag- en omgangscondities (zie hoofdstuk 7, omgang en opslag). |
| 10.3. Mogelijke schadelijke reacties | : Bij verhitting valt het product uiteen. Onder normale condities van opslag en gebruik zouden er geen schadelijke ontledingsproducten mogen ontstaan. |
| 10.4. Te vermijden condities | : Verhitting veroorzaakt thermische ontleding en gasvorming. |
| 10.5. Incompatibele materialen | : Niet bekend |
| 10.6. Schadelijke ontledingsproducten | : NO _x , NH ₃ , CO ₂
Onder normale condities van opslag en gebruik zouden er geen schadelijke ontledingsproducten mogen ontstaan. |

HOOFDSTUK 11: Toxicologische informatie

11.1. Informatie over toxicologische effecten

- | | |
|--------------------------------------|---|
| Acute toxiciteit | : Oraal (rat) LD ₅₀ >2000 mg/kg
Op basis van de beschikbare gegevens wordt niet voldaan aan de classificatiecriteria. |
| Huidaantasting/irritatie | : Huidirritatie (konijn): kortetermijnirritatie - niet schadelijk.
Op basis van de beschikbare gegevens wordt niet voldaan aan de classificatiecriteria. |
| Ernstige oogschade/irritatie | : Oogirritatie (konijn): licht schadelijk.
Op basis van de beschikbare gegevens wordt niet voldaan aan de classificatiecriteria. |
| Ademhalings- of huidovergevoeligheid | : Herhaaldelijk en langdurig contact met de huid kan overgevoeligheid veroorzaken.
Op basis van de beschikbare gegevens wordt niet voldaan aan de classificatiecriteria. |
| Geslachtscelmutageniteit | : Op basis van de beschikbare gegevens wordt niet voldaan aan de classificatiecriteria. |
| Kankerverwekkendheid | : Op basis van de beschikbare gegevens wordt niet voldaan aan de classificatiecriteria. |
| Reproductieve toxiciteit | : Op basis van de beschikbare gegevens wordt niet voldaan aan de classificatiecriteria. |
| STOT - enkelvoudige blootstelling | : Op basis van de beschikbare gegevens wordt |

STOT - herhaalde blootstelling	: niet voldaan aan de classificatiecriteria. : Op basis van de beschikbare gegevens wordt niet voldaan aan de classificatiecriteria.
Ademhalingsgevaar	: Op basis van de beschikbare gegevens wordt niet voldaan aan de classificatiecriteria.

HOOFDSTUK 12: Ecologische informatie

12.1. Toxiciteit	: Het product is niet geclassificeerd als schadelijk voor het milieu.
12.2. Persistentie en duurzaamheid	: Snel biologisch afbreekbaar in water en grond.
12.3. Biologisch accumulatief potentieel	: Laag biologisch accumulatief potentieel.
12.4. Mobiliteit in grond	: Geen informatie beschikbaar.
12.5. Resultaten van PBT- en vPvB-beoordeling	: Gebaseerd op de PBT- en vPvB-beoordeling is de stof geen PBT-/vPvB-stof.
12.6. Overige negatieve effecten	: Geen informatie beschikbaar

HOOFDSTUK 13: Instructies voor afvoer

13.1. Afvoermethoden	: Afhankelijk van de mate en het karakter van de vervuiling te gebruiken voor landbouwdoeleinden of af te voeren door vergunninghoudende afvalverwerkingsbedrijven. Lege verpakkingen die zijn beschadigd tijdens het gebruik moeten op een daartoe bestemde plaats worden bewaard en worden afgevoerd naar een afvalverbrandingsinstallatie. Naar huidige kennis van de leverancier wordt dit product niet beschouwd als gevaarlijke afvalstof zoals gedefinieerd in EU-richtlijn 91/689/EEC.
----------------------	---

HOOFDSTUK 14: Transportinformatie

Product is niet geclassificeerd, en wordt dus niet beschouwd als een gevaarlijk materiaal volgens het Orange Book van de UNO en de internationale codes voor het transport, bijv. RID (spoor), ADR (wegvervoer) en IMDG (zeetransport).

14.1. UN-nummer	: Niet onderhevig aan bepalingen.
14.2. Correcte UN-transportnaam	: Niet onderhevig aan bepalingen.
14.3. Transportgevaarklasse(n)	: Niet onderhevig aan bepalingen.
14.4. Verpakkingsgroep	: Niet onderhevig aan bepalingen.
14.5. Milieugevaren	: AdBlue is niet geclassificeerd als milieugevaarlijke stof volgens de ADR/RID/IMDG-code.

- 14.6. Speciale voorzorgsmaatregelen voor de gebruiker : Transport in geïsoleerde tankwagens of IBC-containers (kunststof tanks op pallet). Geschikte materialen voor deze tanks zijn staallegeringen, verschillende soorten kunststof en metalen tanks met een kunststof coating. Tanks van koper en aluminium en gegalvaniseerd staal moeten niet worden gebruikt.
- 14.7. Transport in bulk volgens Annex II van de MARPOL en de IBC Code : Niet bekend

HOOFDSTUK 15: Wettelijk verplichte informatie

- 15.1. Veiligheids-, gezondheids- en milieuvoorschriften/wetgeving specifiek voor de stof of het mengsel
- : Errata bij Richtlijn (EC) nr. 1907/2006 van het Europese Parlement en de Raad van 18 december 2006 met betrekking tot de Registration, Evaluation, Authorization en Restriction of Chemicals (REACH).
- Richtlijn (EC) nr. 1272/2008 van het Europese Parlement en van de Raad van 16 december 2008 voor wat betreft classificatie, het labelen en verpakken van stoffen en mengsels, de amendementen en ingetrokken Richtlijnen 67/548/EEC en 1999/45/EC en de geamendeerde Richtlijn (EC) nr. 1907/2006.
- Richtlijn (EU) nr. 453/2010 van 20 mei 2010 wijzigende Richtlijn (EC) nr. 1907/2006 van het Europese Parlement en van de Raad met betrekking tot de Registration, Evaluation, Authorization en Restriction of Chemicals (REACH). Decreet nr. 355/2006 Coll. van de Regering van de Republiek Slowakije met betrekking tot de bescherming van medewerkers tegen beroepsrisico's verband houdende met de blootstelling aan chemische factoren en amendementen;
- CLP-richtlijnen : Overeenkomstig Richtlijn (EC) nr. 1272/2008 van het Europese Parlement en van de Raad van 16 december 2008 voor wat betreft classificatie, het labelen en verpakken van stoffen en mengsels, de amendementen en ingetrokken Richtlijnen 67/548/EEC en 1999/45/EC en de geamendeerde Richtlijn (EC) nr. 1907/2006.

- 15.2. Chemische veiligheidsbeoordeling : Er is een chemische veiligheidsbeoordeling uitgevoerd.

HOOFDSTUK 16: Overige informatie

- 16.1. Gebruikte informatiebronnen : Beschikbare informatie van Duslo Company, European Chemicals Agency (ECHA) en ISO 22241 deel 1 - 5.
- 16.2. Instructies voor de training : Instructies over het werken met het product moeten worden opgenomen in het trainingsprogramma over veilig werken (basistraining, training op de werkplek, herhalingstrainingen) overeenkomstig de concrete situatie op de werkplek.
- 16.3. Lijst van relevante H-zinnen : H-zinnen: Geen
- 16.4. Wijziging in de revisie : --
- 16.5. Overige informatie : Legenda van afkortingen en acroniemen
- CAS – Chemical Abstract Service
 - EC – Nummer van de Europese Commissie van een chemische stof voor EINECS-, ELINCS- en NLP-voorraden
 - PBT – Persistente, Bioaccumulatieve en Toxische stoffen.
 - vPvB – Zeer Persistente en zeer Bioaccumulatieve stoffen (very Persistent en very Bioaccumulative)
 - LD₅₀ – Dodelijke dosis (Lethal Dose), 50%
 - LC₅₀ – Dodelijke concentratie (Lethal Concentration), 50%
 - EC₅₀ – Halve maximale effectieve concentratie (Effective Concentration)
 - IC₅₀ – Halve maximale verboden concentratie (Inhibitory Concentration)
 - SVHC – Zeer schadelijke stoffen (Substances of Very High Concern)
 - DNEL – Blootstellingsniveau waarboven mensen niet blootgesteld zouden moeten worden (Derived No-Effect Level)

Historie

Datum van uitgave : 01-01-2018

Versie : 10.3

De gegevens komen overeen met onze huidige kennis en beschrijven ons product met het oog op veiligheidsvereisten. Alle materialen kunnen onbekende gevaren met zich meebrengen en moeten met de nodige voorzichtigheid worden gebruikt.

GreenChem Holding BV is niet aansprakelijk voor verlies of schade die voortvloeit uit het gebruik van gegevens, informatie of aanbevelingen vermeld in dit veiligheidsinformatieblad.



BIJLAGE 3

BREKUPA

TECHNISCHE INSTALLATIES

Installatiecertificaat

BRL-K903/08

Registratienummer

130700270

Opdrachtgever

van Diemen
Tankplaats
Admiraal Banckertweg 32
2315 SR LEIDEN

Installateur

BREKUPA Technics B.V.
Strijkviertel 63 A
3454 PK DE MEERN
Tel: 030-8500100
Fax:
Email: [REDACTED]

Plaats van inrichting

Van Diemen
Tankplaats
Admiraal Banckertweg 32
2315 SR Leiden

Uitvoerder

Datum uitvoering
03-07-2013

Validatie

Opleverdatum
10-10-2013

Hoofdgebied: D

Tank nr	Producent	Tanknummer	Inhoud in M3	Product handelsnaam	Product WMS/CLP categorie	Herkeur jaar
1	[REDACTED]	13CDW31591	8,0	Dieselolie	Brandbaar	2028

Opmerkingen:

Volgens KIWA installeren van een nieuw te leveren KIWA gekeurde 8000 liter dubbelwandige cilindrische tank t.b.v. de opslag van dieselolie.

Wenken voor de afnemer

Bij het ontvangst van het installatiecertificaat controleren of dit volledig is ingevuld en voorzien van een registratienummer.

Indien de installatie of certificaat niet in orde wordt bevonden, dient u contact op te nemen met:

1. De installateur;
2. Kiwa Nederland B.V.

Algemeen

Een tankinstallatie voldoet aan wet- en regelgeving indien:
Naast het installatiecertificaat ook een tankcertificaat is afgegeven.

Aanpassingen en/of wijzigingen aan de tankinstallatie mogen alleen worden uitgevoerd door gecertificeerde bedrijven op basis van de BRL-K903.
Dit certificaat vervalt indien niet aan bovenstaande wordt voldaan.

Datum: 10-10-2013



Kiwa Nederland B.V.

Sir Winston Churchill-laan 273
Postbus 70, 2280 AB Rijswijk
Telefoon 070 41 44 400
Telefax 070 41 44 420
Internet www.kiwa.nl

Installatiecertificaat

BRL-K903/08

Registratienummer

130700270

Nadere omschrijving en eigenschappen van de installatie

Reden van afgifte	: Nieuwbouw Installatie
Temperatuur in °C; ontwerp / werk	: NVT
Tanksituatie	: Bovengronds
Tankmateriaal	: Staal
Tankwand	: Dubbelwandig
Inwendige coating stalen tanks	: Nee
Uitwendige coating stalen tanks	: Verfsysteem (bovengronds)
Leidingsituatie	: Bovengronds
Leidingmateriaal	: Staal
Leidingverbindingen	: Fit- en schroefverbindingen
Leidingwand	: Enkelwandig
Leidingcoating	: Gegalvaniseerd
Persleidingen	: NVT
Mantelbuis	: NVT
Bodemweerstandmeting	:
Kathodische Bescherming	:
Antihevelklep	: Ja, Tolship 1,6 mm Wk
Dampretour appendages	: NVT
Vulpuntbak	: Ja, 5 liter gemonteerd boven op de tank
Overvulbeveiliging	: Volgens BRL-K 636 Lafon Nr 120968
Tankbak	: NVT
Lekdetectiesysteem	: Ja, volgens BRL-K910 Vloeistof pot met venster
Lekdetectiemedium	: Vloeistof
Niveau meetsysteem	: NVT
Afwijkingen PBV 10776	: Nee
Verklaring ontwerpbeoordeling	: NVT
Explosieveiligheidsdocument	: NVT
Veiligheden	: Nee
Keuring voor Ingebruikneming	: Nee

Verklaring van Kiwa Nederland B.V.

Op grond van onderzoek, alsmede regelmatig door Kiwa uitgevoerde audits, worden door bovengenoemde installateur geïnstalleerde installatie geacht te voldoen aan de Kiwa beoordelingsrichtlijn BRL-K903/08.

Verklaring van de installateur

De installateur verklaart dat de installatiewerkzaamheden en controles zijn uitgevoerd in overeenstemming met de voorschriften zoals die zijn vastgelegd in beoordelingsrichtlijn BRL-K903/08.

Wenken voor de afnemer

Bij het ontvangst van het installatiecertificaat controleren of dit volledig is ingevuld en voorzien van een registratienummer.

Indien de installatie of certificaat niet in orde wordt bevonden, dient u contact op te nemen met:

1. De installateur;
2. Kiwa Nederland B.V.

Algemeen

Een tankinstallatie voldoet aan wet- en regelgeving indien:

Naast het installatiecertificaat ook een tankcertificaat is afgegeven.

Aanpassingen en/of wijzigingen aan de tankinstallatie mogen alleen worden

uitgevoerd door gecertificeerde bedrijven op basis van de BRL-K903.

Dit certificaat vervalt indien niet aan bovenstaande wordt voldaan.

Datum: 10-10-2013

Pagina 2 van 2

Registratienummer

130700270



Kiwa Nederland B.V.

Sir Winston Churchill-laan 273
Postbus 70, 2280 AB Rijswijk
Telefoon 070 41 44 400
Telefax 070 41 44 420
Internet www.kiwa.nl