

RAPPORT

Aanvraag omgevingsvergunning Gate Terminal B.V.

Verandering opstelplaatsen LNG-trucks

Klant: Gate Terminal B.V.

Referentie: BI6064-107-100-IB-RP001F01

Status: Definitief/01

Datum: 16 november 2023

Projectgerelateerd

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

George Hintzenweg 85
3068 AX Rotterdam
Netherlands
Industry & Buildings

+31 88 348 90 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Aanvraag omgevingsvergunning
Gate Terminal B.V.
Sub titel: Verandering opstelplaatsen LNG-trucks
Referentie: BI6064-107-100-IB-RP001F01
Status: Definitief/01
Datum: 16 november 2023
Projectnaam: BI6064
Projectnummer: BI6064-107-100
Auteur(s): 2E

Opgesteld door: RoyalHaskoning DHV

Gecontroleerd door: 2E

Datum: 16 november 2023

Goedgekeurd door: 2E

Datum: 16 november 2023

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Niet Technische samenvatting	1
1.1	Aanvrager	1
1.2	Verzoek	1
1.3	Huidige vergunningen	2
2	Beschrijving van aard en ligging inrichting	3
2.1	Aard van de inrichting	3
2.2	Locatie en omgeving	4
3	Beschrijving van de activiteiten waarvoor vergunning wordt aangevraagd	5
3.1	Vergunde situatie	5
3.2	Beoogde situatie	6
4	Milieueffecten	8
4.1	Bodem	8
4.2	Lucht	8
4.2.1	Geur	8
4.2.2	Luchtkwaliteit	9
4.3	Geluid	9
4.4	Externe veiligheid	9
4.5	Verkeer, vervoer en mobiliteit	9

Bijlagen

M0.1	Machtiging
M0.2	Uittreksel KvK
M0.3	Plattegrond inrichting vergund
M0.4	Plattegrond inrichting beoogd
M1	Kwantitatieve risicoanalyse
M2.1	Veiligheidsrapport – deel 1
M2.2	Veiligheidsrapport – deel 2
M2.3	Veiligheidsrapport – deel 3

1 Niet Technische samenvatting

Gate Terminal B.V. vraagt voor haar inrichting, met adres Maasvlakteweg 991 te Maasvlakte Rotterdam, een omgevingsvergunning aan voor de verandering van de opstelplaatsen met betrekking tot LNG-trucks bij Gate Terminal B.V.

Voor de huidige truckloading area van Gate Terminal B.V. wordt een nieuwe truckloading bay (TL 4/5) gebouwd en is er het voornemen om in de toekomst truckloading bay (TL 6/7) te realiseren. Hierdoor is dit terrein niet meer geschikt voor tanktrucks (LNG-trucks) om op een veilige manier opgesteld te staan tijdens het wachten op een vrije positie op één van de truckloading bays.

Gate Terminal B.V. wenst daarom een gedeelte langs de ontsluitingsweg (Aziëweg) van de inrichting in te richten als opstelplaats.

De aangevraagde wijziging leidt tot een wijziging van de milieueffecten als gevolg van de activiteiten op de terminal.

1.1 Aanvrager

Naam aanvrager	Gate Terminal B.V.
Adres	Maasvlakteweg 991 3199 LZ Maasvlakte Rotterdam
Postbus	Postbus 77 3230 AB Brielle
Inschrijvingsnr. Kamer van Koophan	24385944 / 000019036566
Kadastrale gegevens	Gemeente: Rotterdam Sectie(s): AM Nummer(s):41, 47, 175 (gedeeltelijk), 318, 319, 321, 322, en 346 (gedeeltelijk)
Eindverantwoordelijke	2E 2E
Functie	Managing Director
Contactpersoon	2E 2E
Functie	Manager QHSE
Telefoon	2E
E-mail contactpersoon	2E @gateterminal.com

1.2 Verzoek

Gate Terminal B.V. is de grootste Nederlandse LNG-importterminal en draagt op grote schaal bij aan de aardgasvoorziening in Nederland en Noordwest Europa. Aanleiding voor de voorgenomen wijziging is de toenemende vraag naar LNG in Europa als gevolg van de wens en noodzaak om onafhankelijk te worden van Russisch gas. Om aan de gasvraag in Nederland en Noordwest Europa te kunnen blijven voldoen moet voldoende LNG worden geïmporteerd.

Projectgerelateerd

Gate Terminal B.V. heeft een vergunning voor een doorzet van 24 BCMA (miljard Nm³) equivalent aardgas (NG) (max 80 barg, 1°C) per jaar om aan de toenemende vraag naar LNG in Europa te kunnen voldoen. Om deze capaciteit te halen, is er voldoende truckloading en opstelplaatsen voor de LNG-trucks nodig.

Voor het veranderen van de inrichting met betrekking tot de opstelplaatsen dient een omgevingsvergunning aangevraagd te worden in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor het onderdeel milieu. Dit document bevat gegevens voor deze aanvraag.

De omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor onbepaalde tijd.

1.3 Huidige vergunningen

Tabel 1.1 Vergunningen in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Beschikking	Omschrijving	Beschikkingnummer	Datum
Revisievergunning	Samenvoeging Gate en LBBR	999913037_9999450337	22 mei 2018
Omgevingsvergunning	Aanpassing leidingwerk	9999105086_9999535090	14 december 2018
Omgevingsvergunning	Verhoging debiet backloading d.m.v. interconnector	9999117396-9999622481	2 juli 2019
Omgevingsvergunning	Tijdelijke apparatuur voor Turn Around 2021	9999205629_9999958280	15 maart 2021
Omgevingsvergunning	Uitbreiding aantal opstelplaatsen LNG tankwagens/tankcontainers	9999242836_99991085711	11 januari 2022
Omgevingsvergunning	Uitbreiding doorvoercapaciteit naar 24 BCMA	1509197	15 september 2022
Omgevingsvergunning	Wijziging 10 opstelplaatsen en Truck Loading Bays 4 en 5	1791409_4371017	5 juli 2023

Tabel 1.2 Vergunningen in het kader van de Waterwet

Beschikking	Omschrijving	Beschikkingnummer	Datum
Wvo-vergunning Gate Terminal	Wvo-vergunning en Wwh vergunning	ARE/2006.11936I	14 november 2006

Tabel 1.3 Vergunningen in het kader van de Wet natuurbescherming

Beschikking	Omschrijving	Beschikkingnummer	Datum
Wet natuurbescherming	Natuurvergunning	ODH-2016-00060677	16 juni 2016

2 Beschrijving van aard en ligging inrichting

2.1 Aard van de inrichting

Gate Terminal B.V. is een op/ overslag-/ en distributieterminal voor Liquefied Natural Gas (LNG). Gate Terminal B.V. is de grootste Nederlandse LNG-importterminal en draagt op grote schaal bij aan aardgasvoorziening in Nederland en Noordwest-Europa. LNG wordt overgeslagen tussen tanks en schepen, tussen schepen onderling en tussen tanks en tankauto's. Bij overslag warmt LNG iets op en ontstaat Boil Of Gas (BOG). Dit BOG wordt deels teruggewonnen en naar de opslagtanks geleid. Het grootste gedeelte van het LNG wordt vanuit de opslagtanks verdampt en geleverd aan het landelijke aardgasnet. Het leveren van aardgas aan het aardgasnet wordt 'send-out' genoemd. Een kleiner gedeelte wordt via schepen en trucks afgevoerd naar derden. LNG wordt bij een temperatuur van circa -160 °C vervoerd, overgeslagen en opgeslagen.

De activiteiten van Gate Terminal B.V. zijn:

- Aanvoer van LNG met schepen
- Opslag van LNG in bovengrondse opslagtanks
- Overslag van LNG vanuit de opslagtanks naar schepen en tankwagens
- Boord-boord-overslag van LNG (verlading van schip naar schip via de steiger)
- Verdamping van LNG tot aardgas en de levering hiervan aan het aardgasnet
- Distributie en aflevering van LNG als brandstof naar naar schepen

De huidige vergunde doorvoercapaciteit van de terminal bedraagt 24 BCMA (miljard Nm³) equivalent aardgas (NG) (max 80 barg, 1 °C) per jaar. Hiervan is maximaal 4 BCMA vergund voor andere activiteiten dan send-out naar het aardgasnet. De vergunde bruto opslagcapaciteit van de terminal is 800.000 m³ LNG.

Gater Terminal B.V. is een volcontinu bedrijf. De inrichting is 24 uur per dag, 7 dagen per week en 365 dagen per jaar geopend.

2.2 Locatie en omgeving

Gate Terminal B.V. ligt in het Rotterdamse Havengebied, op het industrieterrein Maasvlakte. De locatie van Gate Terminal B.V. op het industrieterrein is weergegeven in Figuur 1.



Figuur 2.1 Locatie Gate Terminal B.V. op het industrieterrein Maasvlakte 1. Bron: Ondergrond: Esri Nederland, Esri Kadaster, CBS en Rijkswaterstaat

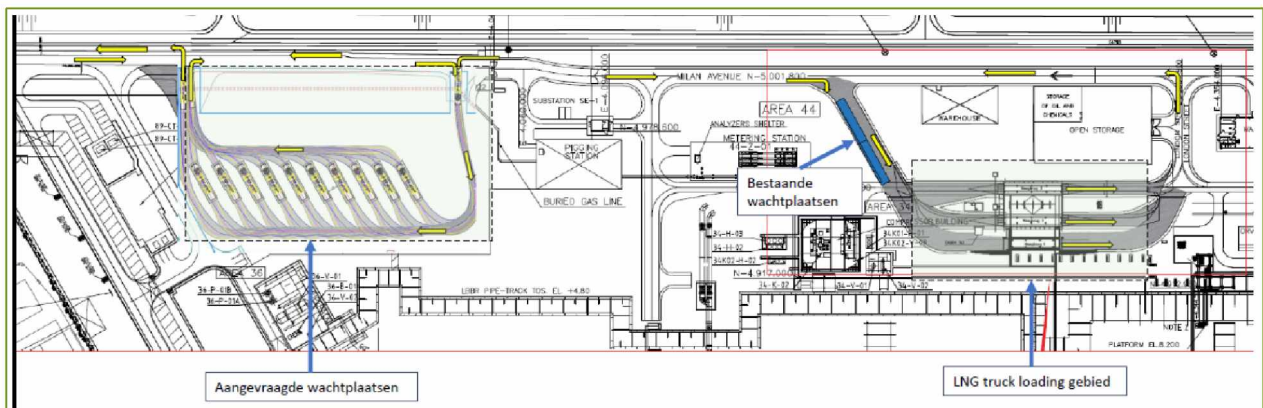
3 Beschrijving van de activiteiten waarvoor vergunning wordt aangevraagd

3.1 Vergunde situatie

In de vigerende vergunning¹ is opgenomen dat er 12 opstelplaatsen (wachtplaatsen) binnen de inrichting van Gate zijn. 10 van deze opstelplaatsen bevinden zich op het terrein nabij Jetty 3 en 2 opstelplaatsen bevinden zich nabij truckloading bays 1, 2 en 3. In de onderstaande figuren is dit weergegeven.



Figuur 3.1 Globale locatieaanduiding 10 van de 12 huidig vergunde opstelplaatsen (rode vlak) ten opzichte van de Yukonhaven en truckloading bays 1, 2 en 3.



Figuur 3.2 Details huidig vergunde locatie opstelplaatsen, inclusief locatie truckloading bays. 10 opstelplaatsen bevinden zich op de locatie bij 'Aangevraagde wachtplaatsen', 2 opstelplaatsen op de locatie bij 'Bestaande wachtplaatsen'.

Voor de opstelplaatsen zijn voorschriften opgenomen met betrekking tot de opstelplaatsen van de LNG-trucks. Het betreft in totaal 12 opstelplaatsen, waarvoor geldt (voorschrift 5.1.14):

¹ 'Uitbreiding aantal opstelplaatsen LNG tankwagens/tankcontainers', DCMR Milieudienst Rijnmond, d.d. 11 januari 2022, kenmerk: 9999242836_99991085711

Projectgerelateerd

- Op enig moment mogen er maximaal 17 LNG-trucks aanwezig zijn op de inrichting
- Daarvoor gelden de volgende voorwaarden:
 - Elke tankwagen/tankcontainer die wordt beladen, moet vastgekoppeld zijn aan een trekkend voertuig, waarbij op elke laadplaats ten hoogste één tankwagen/tankcontainer mag staan.
 - Maximaal 12 tankwagens/tankcontainers, met of zonder trekkend voertuig, mogen op de daartoe bestemde opstelplaatsen geparkeerd staan in afwachting van belading op één van de 5 laadplaatsen.
 - De maximale parkeertijd van tankwagens/tankcontainers op de opstelplaatsen is 24 uur.
 - Op de opstelplaatsen voor tankwagens/tankcontainers mogen zowel lege (ongereinigde) tankwagens/tankcontainers als gevulde tankwagens/tankcontainers staan, waarbij de opstelplaatsen voor maximaal 65% van de toegestane 24 uur bezet mogen zijn met tankwagens/tankcontainers, inclusief maximaal 50% van de toegestane 24 uur met gevulde tankwagens/tankcontainers.
 - Op elke LNG tankwagen/tankcontainer -laadplaats mag ten hoogste één tankwagen/tankcontainer staan ten behoeve van belading.
 - Op de opstelplaatsen voor LNG tankwagens/tankcontainers moet permanent toezicht worden gehouden zodat in geval van een calamiteit op of in de nabijheid van deze opstelplaats direct passende maatregelen kunnen worden getroffen om de calamiteit te niet te doen of in omvang te beperken. Een passende maatregel is in ieder geval dat gestalde tankwagens/tankcontainers op een veilige manier kunnen worden verplaatst. Hiertoe moet, zodra de opstelplaats in gebruik is, ten minste één deskundige en bevoegde chauffeur permanent aanwezig zijn die kan beschikken over de voor het verplaatsen van de tankwagen/tankcontainer noodzakelijke middelen.

3.2 Beoogde situatie

Locatie

Gate wenst ten behoeve van het kort parkeren van LNG-trucks een gedeelte langs de ontsluitingsweg (Aziëweg) van de inrichting in te richten als opstelplaats. Hier worden 10 opstelplaatsen gerealiseerd. De 10 opstelplaatsen nabij de Yukonhaven zoals in de vigerende vergunning zijn opgenomen komen te vervallen. Enkel de beide opstelplaatsen nabij de truckloading bays 1, 2 en 3 blijven gehandhaafd.

De afstand van de in te richten parkeerstrook is circa 245 meter, hier kunnen circa 10 trucks kort parkeren. Zie ook de onderstaande figuur.



Figuur 3.3 Locatie voor het parkeren van de trucks aan de Aziëweg. Bron: Cyclomedia.

Opgemerkt wordt dat de opstelplaatsen zich weliswaar buiten het hekwerk van Gate zijn gepositioneerd, maar het betreft wel een locatie die valt binnen de huidige grenzen van de inrichting. Zie hiervoor bijlage M0.4 van de voorliggende aanvraag.

Uitvoering

Er worden stelcon-platen aangebracht aan de noordzijde van de weg waarop de trucks zich kunnen opstellen. Verder wordt een camerasysteem aangebracht voor toezicht en regulering van het af- en aanrijden van de trucks. Tevens worden de opstelplaatsen voorzien van adequate verlichting.

Handelswijze voor LNG-truckchauffeurs

Bij aankomst meldt de chauffeur zich aan de poort. De dienstdoende verladingsoperator controleert of de chauffeur naar binnen mag. Indien dat mag krijgt de chauffeur een opstelplaats toegewezen. Vervolgens parkeert de chauffeur zijn LNG-truck op de daarvoor bestemde opstelplaats. De chauffeur meldt zich telefonisch aan bij de operator en meldt daarbij welk tijdslot er voor hem gereserveerd is. Wanneer de chauffeur te vroeg is (maximaal 12 uur) moet hij op de opstelplaats wachten tot zijn slottijd is aangebroken. Als de slottijd is aangebroken en de truckloading bay vrij is belt de operator naar de chauffeur dat hij naar binnen mag komen en naar welke loading bay hij moet. De operator belt vervolgens naar security dat de betreffende LNG-truck naar binnen mag komen, waarop security de rolpoort (tweede hek) opent. Op het geheel wordt toezicht gehouden met diverse camera's.

4 Milieueffecten

Het verplaatsen van de opstelplaatsen kan leiden tot andere milieueffecten dan vergund. In onderstaande paragrafen is per milieuaspect onderbouwd of er een (significante) wijziging optreedt.

4.1 Bodem

Voor het aspect bodem zijn de nulsituatie en het risico op de bodemvervuiling niet relevant. Er zal geen bodembedreigende activiteiten plaatsvinden.

Risico op bodemvervuiling

Het risico op bodemvervuiling wordt getoetst aan de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB) 2012. Op de nieuwe locatie van de opstelplaatsen komen LNG-trucks te staan. Anders dan bij benzine- of dieseltrucks is LNG geen bodembedreigende stof, omdat het bij het vrijkomen uit de LNG-truck direct vervliegt. Er is daarom geen risico op bodemvervuiling op de nieuwe opstelplaats als gevolg van het kort parkeren van LNG-trucks.

Nulsituatie

In de nulsituatie voor de bodem wordt vastgelegd óf en in welke concentraties bodembedreigende stoffen aanwezig zijn in de bodem. Er vindt geen wijziging plaats in de bodembedreigende activiteiten van Gate terminal als gevolg van de verplaatsing van de opstelplaatsen. Dit betekent dat de bestaande nulsituatie voldoet en niet aangevuld hoeft te worden.

Conclusie

Voor de milieuaspecten nulsituatie en risico op bodemvervuiling treden door de verhoging van de extra hoeveelheid LNG-trucks geen wijzigingen op.

4.2 Lucht

4.2.1 Geur

LNG is een geurloos product. De toevoeging van een 'geurtje' aan aardgas voor de detecteerbaarheid van aardgas bij onder andere huishoudelijk gebruik wordt niet bij Gate Terminal B.V. toegevoegd, maar pas naar de send-out door derden.

Conclusie

Op de opstelplaatsen zijn dan ook geen geurbronnen aanwezig die tot geurklachten buiten het terrein leiden. Door de voorgenomen verandering van opstelplaatsen worden geen nieuwe stoffen of producten op de inrichting geïntroduceerd. Met betrekking tot het milieuaspect geur treedt dan ook geen wijzigingen op.

4.2.2 Luchtkwaliteit

De wijziging van de locatie van de opstelplaatsen zorgt niet voor een toename van het aantal voertuigen op en van/naar de inrichting. De lengte van de rijroutes van LNG-trucks op de inrichting neemt zelfs iets af ten opzichte van de vigerend vergunde situatie. Daarnaast vindt er geen wijziging plaats van emissies naar de lucht vanuit stationaire bronnen.

Conclusie

Er treden geen relevante wijzigingen op in de emissies naar de lucht. Daarmee behoeft het aspect luchtkwaliteit geen nadere uitwerking.

4.3 Geluid

Op de opstelplaatsen dienen de chauffeurs de LNG-trucks zonder stationaire motor te parkeren. Het geluid dat bij dit kort parkeren van de LNG-trucks ontstaat is niet relevant ten opzicht van de representatieve bedrijfssituatie, waarin het hotelbedrijf van zeeschepen de maatgevende bron is.

Conclusie

Een akoestisch onderzoek voor de verplaatsing van de opstelplaatsen is niet noodzakelijk.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Kwantitatieve risicoanalyse

Gate Terminal B.V. valt onder de werkingsfeer van het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015). Voor het verplaatsen van de opstelplaatsen van LNG-trucks is een kwantitatieve risico-analyse (QRA) uitgevoerd. Deze is opgenomen in bijlage M1 van de voorliggende aanvraag.

Uit de QRA blijkt dat voor het plaatsgebonden risico dat de 10^{-6} -contour ten opzichte van de vigerend vergunde risicocontour (QRA 2015) iets is afgenomen (noord- en zuidzijde). Echter, aan de westzijde neemt de risicocontour iets toe door het verplaatsen van de opstelplaatsen, waarmee de risicocontour net buiten de inrichtingsgrens van Gate valt. De risicocontour blijft wel binnen de vastgestelde veiligheidscontour van Maasvlakte 1 en 2.

Ten opzichte van het groepsrisico wordt geconcludeerd dat het groepsrisico afneemt ten opzichte van de QRA uit 2015.

4.4.2 Veiligheidsrapport

Conform de eisen uit het Brzo 2015 is na het opstellen van de QRA in juli 2023 een geactualiseerd veiligheidsrapport (VR)² opgesteld en voorgelegd aan het bevoegd gezag. Ten behoeve van de voorliggende aanvraag is dit geactualiseerde veiligheidsrapport als bijlage M2 gevoegd aan de voorliggende aanvraag. Daarbij wordt verzocht om alleen de gesterde delen van dit VR te beoordelen in het kader van de voorgenomen wijziging. Het VR is opgesteld conform de Publicatierreeks Gevaarlijke Stoffen 6 (PGS6).

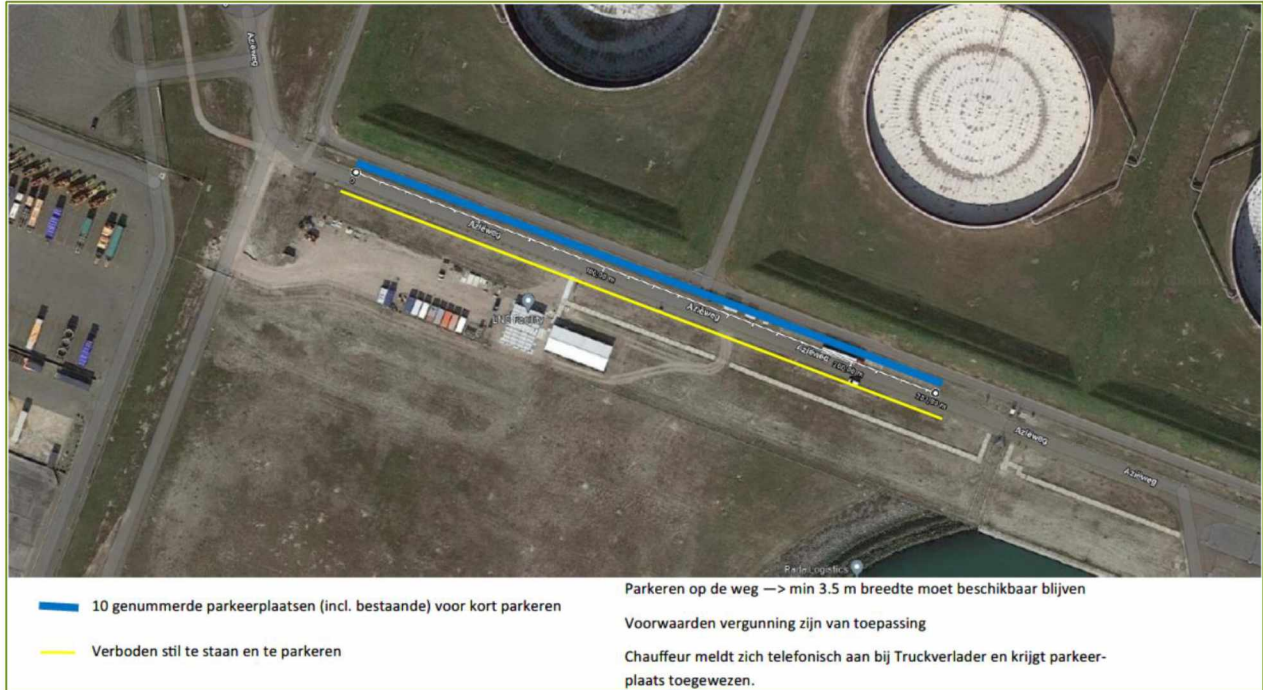
4.5 Verkeer, vervoer en mobiliteit

Doordat de verandering van opstelplaatsen op de inrichting van Gate Terminal is, brengt dit geen nadelige situaties voor de openbare weg. Zie ook de onderstaande figuur; hierin is het gedeelte dat bedoeld is voor

² 'Veiligheidsrapport Gate terminal', Antea group, d.d. 3 augustus 2023, projectnummer 0482505.100, definitief revisie 4.0

Projectgerelateerd

kort parkeren met blauw weergegeven. Aan de andere zijde van de weg is het verboden stil te staan en te parkeren. Dit is met geel gemarkeerd.



Conclusie

Voor het milieuaspect verkeer, vervoer en mobiliteit treedt door de voorgenomen toename van de opstelplaatsen efficiënter transport op ten opzichte van de vergunde situatie. Het aantal transportbewegingen verandert niet ten opzichte van de vergunde situatie.