

Ontwerpbeschikking



Gate Terminal B.V.
Maasvlakteweg 991
3199 LZ Maasvlakte Rotterdam

Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 – 246 80 00
F 010 – 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Ons kenmerk
2352668_5632301

Uw kenmerk
OLO 8205777

Datum
17 april 2024

Contact
info@dcmr.nl

Afdeling
Reguleren Advies en Omgeving

Bijlagen
-

Onderwerp

Ontwerpbeschikking verplaatsen opstelplaatsen LNG-trucks naar Aziëweg binnen de inrichting

BESLUIT van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

Onderwerp

Op 17 november 2023 hebben wij van HaskoningDHV Nederland B.V., namens Gate Terminal B.V. (Gate), een aanvraag ontvangen om een omgevingsvergunning, zoals bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De aanvraag gaat over de locatie Maasvlakteweg 991 te Maasvlakte Rotterdam en is geregistreerd onder OLO-nummer 8205777.

De aanvraag bevat het onderdeel verandering. De aanvraag betreft het verplaatsen van 10 van de 12 vigerende vergunde opstelplaatsen voor LNG-trucks om op de site ruimte te maken voor het realiseren van de vergunde nieuwe truckverladingsplaatsen TL 4/5 en mogelijk toekomstig te realiseren truckverladingsplaatsen TL 6/7. Betreffende opstelplaatsen worden verplaatst naar een strook langs de Aziëweg binnen de locatie van de inrichting.

De inrichting betreft een locatie voor op-/overslag en distributie van Liquefied Natural Gas (LNG) en levering van tot aardgas verdampt LNG aan het aardgasnet.

Beoordeelde documenten bij de aanvraag om vergunning

- Aanvraagdocument; DCMR-doc.nr. 5376714;
- Aanvraagdocument publiceerbaar, DCMR-do.nr. 5376711;
- M0 - Aanvraag omgevingsvergunning Gate Terminal B.V. 20231116; DCMR-doc.nr. 5376705;
- M0.3 - Plattegrond vigerend vergunde situatie opstelplaatsen Gate terminal; DCMR-doc.nr. 5376732;
- M0.4 - Plattegrond beoogde situatie opstelplaatsen Gate terminal, DCMR-doc.nr. 5376729;
- M1 - QRA Gate Terminal_Rev 0_13-07-2023, DCMR-doc.nr. 5376726;

Ons kenmerk
2352668_5632301



- Gate QRA 2023_data only-1.psux, DCMR-doc.nr. 5467672;
- M2.1 - 20230803-482505-rap-gate terminal deel 1 met b-def r4.0, DCMR-doc.nr. 5376723;
- M2.2 - 20230803-482505-rap-gate terminal deel 2 met b-def r4.0, DCMR-doc.nr. 5376720;
- M2.3 - 20230803-482505-rap-gate terminal deel 3 met b-def r4.0, DCMR-doc.nr. 5376717;
- RE: Zaak 2352668 - OLO - 8205777 - ABU - Omgevingsvergunning, verandering (milieu) - Gate Terminal B.V. - Wijziging opstelpl, DCMR-doc.nr. 5437623;

Besluit

Wij besluiten, gelet op de aanvraag en de hierop gebaseerde overwegingen die zijn opgenomen in deze vergunning en gelet op het gestelde in de Wabo de omgevingsvergunning te verlenen voor het verplaatsen van 10 opstelplaatsen voor LNG-trucks naar de Aziëweg, Maasvlakte Rotterdam (artikel 2.1, eerste lid, onder e, van de Wabo).

Tevens besluiten wij om voorschrift 1.1.8 van de omgevingsvergunning van 22 mei 2018, kenmerk 999913037_9999450337 en voorschrift 5.1.14 van de omgevingsvergunning, gewijzigd met het besluit van 11 januari 2022, kenmerk 9999242836_99991085711, te wijzigen vanwege de aangevraagde verandering (artikel 2.31, tweede lid, onder b, van de Wabo).

Aan de vergunning zijn voorschriften verbonden.

De volgende stukken van de aanvraag maken onderdeel uit van deze vergunning:

- M0 - Aanvraag omgevingsvergunning Gate Terminal B.V. 20231116; DCMR-doc.nr. 5376705;
- M0.4 - Plattegrond beoogde situatie opstelplaatsen Gate terminal, DCMR-doc.nr. 5376729;
- M1 - QRA Gate Terminal_Rev 0_13-07-2023, DCMR-doc.nr. 5376726;
- RE: Zaak 2352668 - OLO - 8205777 - ABU - Omgevingsvergunning, verandering (milieu) - Gate Terminal B.V. - Wijziging opstelpl, DCMR-doc.nr. 5437623.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
namens dezen,

Ir. P.J.F.M. de Krom
teammanager afdeling Reguleren, Advies en Omgeving DCMR Milieudienst Rijnmond
DCMR maakt gebruik van digitaal vaststellen, daarom ontbreekt een zichtbare handtekening.

Ons kenmerk
2352668_5632301



Inwerkingtreding en rechtsmiddelen

Dit besluit treedt in werking nadat de termijn voor het indienen van een beroepschrift is verstreken.

Zienswijze

De aanvraag en de ontwerpbeschikking met bijbehorende stukken worden op grond van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegd. Eenieder kan binnen zes weken na de start van de terinzagelegging eventuele zienswijzen tegen de ontwerpbeschikking indienen. Deze moeten worden gericht aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, p/a DCMR Milieudienst Rijnmond. Dit kan per e-mail via info@dcmr.nl of per post via Postbus 843, 3100 AV Schiedam. Vermeld altijd het zaaknummer en dat het om een zienswijze op een omgevingsvergunning gaat.

Beroep

De termijn voor het indienen van een beroepschrift vangt aan met ingang van de dag na de dag dat het besluit ter inzage is gelegd en duurt zes weken. Indien belanghebbenden, of indieners van een zienswijze, beroep willen aantekenen, dient hun beroepschrift in tweevoud te worden ingediend bij de Sectie bestuursrechtspraak van de Rechtbank Den Haag, Postbus 20302, 2500 EH Den Haag. Het beroepschrift heeft geen schorsende werking.

Voorlopige voorziening

Indien u, indieners van een zienswijze of derde belanghebbenden er tevens veel belang bij hebben dat dit besluit niet in werking treedt, dan kan een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de Sectie bestuursrechtspraak van de Rechtbank Den Haag, Postbus 20302, 2500 EH Den Haag. Het verzoek om voorlopige voorziening schorst niet de werking van dit besluit.

U kunt ook digitaal een verzoek om een voorlopige voorziening en/of beroepschrift indienen bij bovengenoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de voorwaarden.

Verzonden op: 24 april 2024

Ons kenmerk
2352668_5632301



INHOUDSOPGAVE

GEWIJZIGDE VOORSCHRIFTEN	5
PROCEDURELE OVERWEGINGEN	6
INHOUDELIJKE OVERWEGINGEN EN TOETSINGEN MILIEU.....	10

GEWIJZIGDE VOORSCHRIFTEN

1.1.8

De inrichting moet via ten minste twee, zo ver mogelijk uit elkaar gelegen, ingangen toegankelijk zijn voor alle voertuigen die in geval van nood toegang tot de inrichting moeten hebben. Binnen de locatiebegrenzing geldt een maximumsnelheid van 30 km per uur. Deze maximumsnelheid is op daarvoor geschikte plaatsen aangegeven.

5.1.14

Op enig moment mogen ten hoogste zeventien LNG tankwagens/tankcontainers binnen de inrichting aanwezig zijn onder de volgende randvoorwaarden:

- Elke tankwagen/tankcontainer moet te allen tijde vastgekoppeld zijn aan een trekkend voertuig, waarbij op elke laad- en opstelplaats ten hoogste één tankwagen/tankcontainer mag staan.
- Maximaal 12 tankwagens/tankcontainers mogen op de daartoe bestemde opstelplaatsen geparkeerd staan in afwachting van belading op één van de 5 laadplaatsen of in afwachting van verder transport na belading.
- 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.

PROCEDURELE OVERWEGINGEN

Projectbeschrijving

Het project waarvoor vergunning wordt gevraagd is als volgt te omschrijven: 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.

Procedure

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden en zijn onder meer de Wabo en het Activiteitenbesluit milieubeheer niet meer van kracht. Op grond van artikel 4.3 van de Invoeringswet Omgevingswet geldt het daarin opgenomen overgangsrecht van de Omgevingswet. Dit houdt in dat aanvragen die ingediend zijn vóór 1 januari 2024 volgens de oude wetgeving afgehandeld worden. In dit besluit is er daarom voor gekozen om de toepasselijke oude wet- en regelgeving, ondanks dat deze vanwege de inwerkingtreding van de Omgevingswet is vervallen, te beschrijven als geldend recht.

Bevoegd gezag

De inrichting valt onder meer onder categorie 2.1, onderdeel a, 2.6, onderdeel b, 2.7. onderdeel i en 5.3, onderdeel a van bijlage I, onderdeel C, van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

Op grond van de in de inrichting aanwezige hoeveelheid gevaarlijke (afval)stoffen die de hoge drempelwaarde uit Bijlage I van de Richtlijn 2012/18/EU van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2012 behorend bij het Besluit risico's zware ongevallen 2015 overschrijdt, is dat besluit van toepassing op uw inrichting.

Gezien artikel 2.4 van de Wabo en artikel 3.3, eerste lid, van het Bor zijn wij het bevoegd gezag om de omgevingsvergunning te verlenen.

De besluitvormingsprocedure is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 3.3 van de Wabo, de uitgebreide voorbereidingsprocedure.

Volledigheid en ontvankelijkheid

Volgens artikel 2.7, eerste lid, van de Wabo dient de aanvrager er voor zorg te dragen dat de aanvraag betrekking heeft op alle activiteiten die onlosmakelijk met elkaar samenhangen. Gebleken is dat geen onlosmakelijke onderdelen van toepassing zijn.

Na ontvangst van de aanvraag hebben wij deze getoetst op volledigheid aan de indieningsvereisten uit de ministeriële Regeling omgevingsrecht (Mor) en op inhoud beoordeeld. Wij zijn van oordeel dat de aanvraag voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving. De aanvraag is zowel volledig als ontvankelijk en daarom in behandeling genomen.

Adviezen

In de Wabo en het Bor worden bestuursorganen vanwege hun specifieke deskundigheid of betrokkenheid aangewezen als adviseur.

Gelet op het bepaalde in artikel 2.26, eerste en derde lid, van de Wabo, alsmede de artikelen in § 6.1 van het Bor, hebben wij burgemeester en wethouders van gemeente Rotterdam en Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond de gelegenheid geboden om te adviseren op de aanvraag.

Daarnaast hebben wij de aanvraag ter kennisname doorgestuurd naar Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Naar aanleiding hiervan hebben wij geen adviezen ontvangen.

Adviezen en zienswijzen naar aanleiding van de aanvraag en de ontwerpbesikking

Op 18 maart 2024 is advies ontvangen van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR). De VRR heeft een advies gegeven in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en een advies in het kader van algemene brandveiligheid.

Uit het Bevi-advies volgt dat er vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen bezwaar is tegen het vergunnen van de aangevraagde verandering.

Uit het advies brandveiligheid volgt eveneens dat er geen bezwaar is om de aangevraagde verandering te vergunnen. De VRR verzoekt om de voorschriften van zo wel de vigerende omgevingsvergunning van 22 mei 2018 als ook van de vergunning voor het milieuneutraal veranderen van de inrichting door het uitbreiden van het vergunde aantal opstelplaatsen voor LNG tankwagens / tankcontainers van 11 januari 2022 integraal van toepassing te verklaren op de aangevraagde verandering. Verder verzoekt VRR om het met het besluit van 22 mei 2018 gewijzigde voorschrift 5.1.14 zo te wijzigen dat elke tankwagen/tankcontainer op het terrein altijd gekoppeld is aan een trekkend voertuig zodat deze in noodsituaties direct weggereden kan worden.

Ten aanzien van het advies van de VRR wordt het volgende opgemerkt. De voorschriften van een onderliggende de gehele inrichting omvattende omgevingsvergunning zijn van rechtswege van toepassing op een op een later tijdstip vergunde verandering van de inrichting, tenzij in de betreffende veranderingsvergunning anders is bepaald.

Uit de titel "Voorschrift milieuneutrale verandering", in de vergunning van 11 januari 2022, volgt dat het daarin opgenomen voorschrift 1.1.12a uitsluitend ziet op de aangevraagde milieuneutrale verandering. Uit het besluit van 11 januari 2022 volgt dat het opgenomen voorschrift 5.1.14 bedoeld is om voorschrift 5.1.14 van de omgevingsvergunning van 22 mei 2018 te vervangen.

Voorschrift 1.1.12a uit de vergunning van 11 januari 2022 luidt:

“Om schade aan opgestelde LNG tankwagens/tankcontainers als gevolg van aanrijding (daaronder begrepen parkeerschade) te voorkomen, moet de terreinindeling voorzien in een verplichte rijrichting en fysieke bescherming van de opstelplaatsen van LNG tankwagens /tankcontainers.”

In de situatie zoals aangevraagd voor de vergunning die op 11 januari 2022 is verleend was sprake van parallel aan elkaar geprojecteerde opstelplaatsen, waarbij, om de opstelplaats te bereiken, met de vrachtauto gemaneoeuvreed moest worden. Dit resulteerde in een verhoogd risico op parkeerschades en aanrijding. Middels verplichte rijrichting en fysieke bescherming van de opstelplaatsen beoogde voorschrift 1.1.12a het risico daarop te reduceren.

Nu de opstelplaatsen in de aangevraagde situatie parallel aan de Aziëweg en daarmee aan de rijrichting zijn geprojecteerd dragen een verplichte rijrichting of een fysieke bescherming niet bij aan het reduceren van het risico op parkeerschade of aanrijding. Een fysieke bescherming parallel aan de Aziëweg tussen de Aziëweg en de opstelplaatsen kan zelfs contraproductief blijken als in geval van een calamiteit de op de strook opgestelde vrachtwagens verplaatst moeten worden maar de uitgang geblokkeerd wordt. Verder wordt opgemerkt dat het betreffende gedeelte van de Aziëweg de exclusieve toegangsweg voor de Gate Terminal is waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur is ingesteld. In overleg met de VRR en Gate Terminal is, vanwege de geldende maximumsnelheid en in het belang van het ongehinderd kunnen verlaten van een opstelplaats, besloten af te zien van het opnieuw opnemen van voorschrift 1.1.12a. Nu deze maximumsnelheid van 30 km per uur niet is vermeld in de aanvraag om vergunning, is deze door middel van het wijzigen van vergunningvoorschrift 1.1.8 geborgd.

De voorgestelde wijziging van voorschrift 5.1.14 sluit aan op de in de aanvraag om verandering beschreven werkwijze. Dit advies hebben wij verwerkt in ons besluit.

Milieueffectrapportage

Het Besluit milieueffectrapportage is niet van toepassing, omdat de activiteit niet behoort tot een categorie die is omschreven in onderdeel C of D, van de bijlage, bij het besluit.

Activiteitenbesluit milieubeheer

In het Activiteitenbesluit milieubeheer zijn voor bepaalde activiteiten, die binnen inrichtingen plaats kunnen vinden, algemene regels opgenomen. Op vergunningplichtige (type C) inrichtingen kunnen bepaalde artikelen uit het Activiteitenbesluit van toepassing zijn. Dit betekent dat bepaalde voorschriften uit het Activiteitenbesluit en de bijbehorende Activiteitenregeling een rechtstreekse werking hebben en niet in de vergunning mogen worden opgenomen. In de omgevingsvergunning kan van het Activiteitenbesluit worden afgeweken voor zover dat in het Activiteitenbesluit is aangegeven.

De inrichting waarvoor vergunning is aangevraagd, wordt aangemerkt als een type-C inrichting.

In de aanvraag zijn geen activiteiten opgenomen zoals genoemd in hoofdstuk 3 en/of hoofdstuk 5 van het Activiteitenbesluit.

Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming (Wnb) beschermt kwetsbare natuur en soorten voor onder andere de gevolgen van stikstofdepositie. In de Wnb is opgenomen dat het verboden is zonder vergunning van Gedeputeerde Staten een project te realiseren dat significante negatieve gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied (artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb).

In artikel 2.2aa van het Bor is opgenomen dat een omgevingsvergunning voor het aspect natuur verkregen moet worden wanneer men een project wil realiseren als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb (handelingen met gevolgen voor beschermde natuurgebieden). Dit zijn de projecten/plannen waarvan de totaal berekende (toename van) stikstofdepositie groter is dan 0,00 mol/ha/jaar op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

Een omgevingsvergunning natuur is niet nodig wanneer al toestemming op basis van de Wnb is verkregen of gevraagd. Verder is een omgevingsvergunning niet van toepassing wanneer voor het voorgenomen project geen vergunning en ontheffing op grond van de Wnb nodig is.

Toetsing

Een AERIUS-berekening maakt geen onderdeel uit van de vergunningaanvraag. De aangevraagde verandering heeft geen gevolgen voor het aantal verkeersbewegingen die zijn vergund in het besluit van 22 mei 2018, kenmerk 999913037_9999450337. In die procedure is de stikstofemissie en -immissie ten gevolge van het in werking zijn van de totale inrichting beoordeeld en getoetst aan de vigerende omgevingsvergunning, onderdeel natuurbescherming.

Conclusie

Het verplaatsen van al vergunde opstelplaatsen heeft geen gevolgen voor het vergunde aantal verkeersbewegingen en daarmee ook geen gevolgen voor de stikstofemissie en -immissie. Om deze reden is voor de aangevraagde activiteiten geen omgevingsvergunningplicht voor het aspect natuur, en vormt het onderdeel stikstofdepositie verder ook geen belemmering. Aan het verlenen van deze vergunning kan geen enkele betekenis worden gehecht met betrekking tot het al dan niet verlenen van een toestemming in het kader van de Wnb.

INHOUDELIJKE OVERWEGINGEN EN TOETSINGEN MILIEU

Toetsingskader

Inleiding

De aanvraag heeft betrekking op het veranderen en het na die verandering in werking hebben van een inrichting als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder e, van de Wabo. De Wabo omschrijft in artikel 2.14 het milieuhygiënische toetsingskader van de aanvraag. Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden.

Toetsing verandering

Bij onze beslissing op de aanvraag hebben wij:

- de aspecten genoemd in artikel 2.14, eerste lid, onder a, van de Wabo betrokken;
- met de aspecten genoemd in artikel 2.14, eerste lid, onder b, van de Wabo rekening gehouden;
- de aspecten genoemd in artikel 2.14, eerste lid, onder c, van de Wabo in acht genomen.

In de onderstaande hoofdstukken lichten wij dit nader toe, waarbij wij ons beperken tot die onderdelen van het toetsingskader die ook daadwerkelijk op onze beslissing van invloed (kunnen) zijn.

Beste beschikbare technieken BBT

In het belang van het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu moeten aan de vergunning voorschriften worden verbonden die nodig zijn om de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk – bij voorkeur bij de bron – te beperken en ongedaan te maken. Daarbij wordt er van uitgegaan dat in de inrichting ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken (BBT) worden toegepast.

Vanaf januari 2013 moet bij het bepalen van BBT rekening worden gehouden met BBT-conclusies en bij ministeriele regeling aangewezen informatiedocumenten over BBT.

BBT-conclusies is een document met de conclusies over beste beschikbare technieken, vastgesteld overeenkomstig artikel 13, vijfde en zevende lid, van de Richtlijn industriële emissies (definitie in artikel 1.1, eerste lid, van het Bor):

- het vijfde lid verwijst naar BBT-conclusies vastgesteld na 6 januari 2011 onder het regime van de RIE;
- het zevende lid verwijst naar bestaande BREF's. Het hoofdstuk uit deze BREF's waarin de beste beschikbare technieken (BAT hoofdstuk) zijn opgenomen geldt als BBT-conclusies totdat nieuwe BBT-conclusies zijn vastgesteld.

BBT-conclusies worden door de Europese commissie vastgesteld en bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie (een uitvoeringsbesluit van de Europese commissie, dat gericht is tot de lidstaten). Zij worden daarom niet meer apart aangewezen in de Regeling omgevingsrecht.

Als op een activiteit of op een type productieproces binnen de inrichting waarvoor een vergunning is aangevraagd, geen BBT-conclusies of informatiedocumenten over BBT van toepassing zijn, of als de van toepassing zijnde BBT-conclusies of informatiedocumenten niet alle mogelijke milieueffecten van de activiteit of het proces behandelen, moet het bevoegd gezag de BBT zelf vaststellen. Hierbij houdt het bevoegd gezag in ieder geval rekening met:

- de toepassing van technieken die weinig afvalstoffen veroorzaken;
- de toepassing van stoffen die minder gevaarlijke zijn dan stoffen of mengsels als omschreven in artikel 3 van de EG-verordening indeling, etikettering en verpakking van stoffen en mengsels;
- de ontwikkeling, waar mogelijk, van technieken voor de terugwinning en opnieuw gebruiken van de bij de processen in de inrichting uitgestoten en gebruikte stoffen en van afvalstoffen;
- vergelijkbare processen, apparaten of wijzen van bedrijfsvoering die met succes in de praktijk zijn beproefd;
- de vooruitgang van de techniek en de ontwikkeling van de wetenschappelijke kennis;
- de aard, de effecten en de omvang van de betrokken emissies;
- de data waarop de installaties in de inrichting in gebruik zijn of worden genomen;
- de tijd die nodig is om een betere techniek toe te gaan passen;
- het verbruik en de aard van de grondstoffen, met inbegrip van water- en de energie-efficiëntie;
- de noodzaak om het algemene effect van de emissies op en de risico's voor het milieu te voorkomen of tot een minimum te beperken;
- de noodzaak ongevallen te voorkomen en de gevolgen daarvan voor het milieu te beperken.

De op één van deze criteria vastgestelde BBT moet een milieubeschermingsniveau garanderen dat ten minste gelijkwaardig is aan het niveau in de BBT-conclusies.

Concrete bepaling BBT

Voor de aangevraagde verandering, het verplaatsen van 10 al vergunde opstelplaatsen voor tankwagens, zijn geen in de Regeling omgevingsrecht aangewezen BBT-informatiedocumenten beschikbaar.

De gevraagde verandering heeft uitsluitend potentieel effect op het milieuaspect externe veiligheid. Ten aanzien van externe veiligheid heeft de VRR geadviseerd om een voorschrift aan de vergunning te verbinden dat stelt dat een LNG-tankwagen of-oplegger altijd moet zijn gekoppeld aan een trekkend voertuig zodat in geval van een calamiteit de betreffende tankwagens terstond verplaatst kan worden. De aanvrager heeft deze werkwijze beschreven in het document "Aanvraag omgevingsvergunning Gate Terminal B.V.", referentie "BI6064-107-100-IB-RP001F01", datum 16 november 2023, pagina 7, onderdeel: "Handelswijze voor LNG-truckchauffeurs".

Daarnaast heeft VRR, na overleg hierover, haar advies inzake het voorzien in een verplichte rijrichting en het aanbrengen van een fysieke barrière gewijzigd in het instellen van een maximum snelheid van 30 km per uur.

Wij achten deze maatregelen in overeenstemming met de best beschikbare techniek om belasting van het milieu te voorkomen of, als dat niet mogelijk is, zo veel als redelijkerwijs mogelijk te beperken. Wij hebben deze verplichtingen opgenomen in de met dit besluit gewijzigde voorschriften 1.1.8 en 5.1.14.

Conclusies BBT

De inrichting voldoet - met inachtneming van het aan dit besluit gehechte voorschriften - aan de BBT op het gebied van externe veiligheid. Voor de overwegingen wordt verwezen naar de desbetreffende paragraaf.

Omgevingswet

Uit het overgangsrecht in verband met de inwerkingtreding van de Omgevingswet volgt dat dit besluit totdat het onherroepelijk is, wordt beheerst door het oude recht. Pas vanaf het moment dat het onherroepelijk wordt, stelt het overgangsrecht bij de Omgevingswet het besluit gelijk aan één of meerdere besluitfiguren uit de Omgevingswet. Welke dat voor dit besluit zijn, kunt u terugvinden in het overgangsrecht bij de Omgevingswet. Naast de verplichtingen uit dit besluit kunnen er voor u sinds 1 januari 2024 ook (nieuwe) verplichtingen gelden op grond van de nieuwe Omgevingswet. Deze kunnen voortvloeien uit de nieuwe regels van het Rijk, de provincie, de gemeente en het waterschap. U kunt daarbij denken aan (nieuwe) algemene regels waaraan u moet voldoen, vergunningplichten, meldingsplichten of informatieplichten. Wij adviseren u daarom de nieuwe regelgeving te raadplegen.

Beoordeling aangevraagde verandering

Beschrijving aangevraagde verandering

Specifiek betreft de aanvraag om vergunning het verplaatsen van 10 opstelplaatsen voor LNG-trucks van een locatie nabij Jetty 3 naar een te creëren locatie langs de Aziëweg op het terrein van Gate. De verplaatsing wordt gevraagd om ruimte te maken op de site voor de nieuw te bouwen reeds vergunde truckverladingsplaatsen TL 4/5 met de mogelijkheid voor een toekomstige, nog niet vergunde, uitbreiding met truckverladingsplaatsen TL 6/7.

Bij Gate te beladen trucks komen aan bij de locatie en parkeren op bedoelde opstelplaatsen in afwachting van een vrije plek aan een van de verladingsplaatsen (truck-loading-bays). Omdat betreffend LNG cryogeen wordt overgeslagen is het van belang dat de betreffende vrachttank op voldoende lage temperatuur is. Om dat te bereiken blijft er altijd een geringe hoeveelheid LNG in de 'leeg-geloste' vrachttank van een LNG-truck achter. Deze resthoeveelheid LNG in de orde grootte van een enkele m³ en het verplaatsen van de 10 opstelplaatsen binnen Gate is het voor deze aanvraag om vergunning te beoordelen milieu-aspect.

Brandveiligheid (advies VRR)

Voor de VRR is van belang dat de LNG-trucks op een veilige locatie staan in relatie tot de omliggende activiteiten binnen en buiten de inrichting en dat deze direct naar een veilige locatie gereden kunnen worden als dat nodig is om escalatie te voorkomen.

De wijziging van de locatie van 10 van de 12 opstelplaatsen voor LNG-trucks, maakt dat deze 10 opstelplaatsen:

- zich niet meer naast elkaar, maar achter elkaar bevinden, waardoor onderlinge aanstraling bij brand beperkter is;
- zich op grotere afstand van de (proces-)installaties van Gate bevinden dan eerder vergund, waardoor escalatie-effecten naar die installaties en visa versa minder groot zijn;
- zich iets dichterbij de opslagtank(s) van de naastgelegen Maasvlakte Olie Terminal bevinden, waardoor daar meer mogelijkheden tot onderlinge (externe) domino-effecten zijn;
- zich langs de toegangsweg op het terrein van Gate bevinden, waardoor er meer kans is op aanrijding.

Algemeen

In het kader van de Wabo worden (brand-) veiligheidsvoorschriften aan de omgevingsvergunning milieu verbonden. Voorzieningen en maatregelen zijn bouwkundig, installatietechnisch en organisatorisch van aard en moeten als gezamenlijk (beheers-)systeem zorgen voor een (brand-)veilig gebruik van de inrichting. De voorschriften die op dit gebied verbonden zijn aan de vergunning, zijn niet limitatief, maar aanvullend op eventuele andere regelgeving die van toepassing is op de inrichting. Met het naleven van deze voorschriften in onderlinge samenhang wordt een (brand-)veilig gebruik van de inrichting gewaarborgd.

Relatie Bedrijfsbrandweeraanwijzing

Gate betreft een Brzo-inrichting. De VRR wijst er op dat het bedrijf hiermee onder de categorie van inrichtingen valt die in aanmerking kunnen komen voor een aanwijzing om over een bedrijfsbrandweer beschikken, zoals bedoeld in artikel 31 Wet veiligheidsregio's (Wvr), als er sprake is van een bijzonder gevaar voor de openbare veiligheid.

Gate is aangewezen om over een bedrijfsbrandweer, zoals bedoeld in artikel 31 Wvr, te beschikken. Dit betreft een zogenaamde 0-aanwijzing die opgeleid personeel vereist om de stationaire brandveiligheidsvoorzieningen te bedienen.

Onderhavig advies heeft enkel betrekking op de beoordeling van de aanvraag om omgevingsvergunning voor het verplaatsen van 10 opstelplaatsen voor LNG-vrachtwagens. In dit advies is niet beoordeeld of sprake is van een uitbreiding of verandering in de daarin gebezigde processen die in betekenende mate consequenties heeft voor de inhoud van het bedrijfsbrandweerrapport. Wij wijzen er op dat het hoofd of de bestuurder in geval hiervan sprake is, uit eigen beweging, op grond van artikel 7.4 van het Besluit veiligheidsregio's een gewijzigd bedrijfsbrandweerrapport aan het bestuur van de veiligheidsregio moet overleggen.

Toepasbaarheid vigerende voorschriften

Er waren al 5 laadplaatsen en 12 opstelplaatsen voor LNG-trucks (tankwagens/tankcontainers) aangevraagd en vergund in de vigerende omgevingsvergunningen milieu, zodat er op enig moment ten hoogste 17 LNG-trucks binnen de inrichting mogen zijn. De volgende voorschriften zijn specifiek van belang voor de opstelplaatsen:

De omgevingsvergunning milieu d.d. 11 januari 2022, kenmerk 9999242836_99991085711:

1. vereist in voorschrift 1.1.12a dat:
 - de terreinindeling moet voorzien in een verplichte rijrichting;
 - en fysieke bescherming van de opstelplaatsen van LNG tankwagens /tankcontainers;
2. Wijzigt het voorschrift 5.1.14 uit de omgevingsvergunning milieu d.d. 22 mei 2018, kenmerk 999913037_9999450337 en stelt randvoorwaarden aan het opstellen van LNG-trucks en luidt:

“Op enig moment mogen ten hoogste zeventien LNG tankwagens/tankcontainers binnen de inrichting aanwezig zijn onder de volgende randvoorwaarden:

 - *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.”*

De VRR verzoekt om de vigerende vergunningen van toepassing te verklaren, maar daarbij de eerste 2 randvoorwaarden van het gewijzigde voorschrift 5.14 dat hierboven aangehaald is, aan te passen zodat er in voorzien wordt dat elke tankwagen/tankcontainer op het terrein altijd gekoppeld is aan een trekkend voertuig (dus niet alleen in geval van belading) zodat deze in noodsituaties direct weggereden kan worden.

Overwegingen ten aanzien van advies VRR

Ten aanzien van het advies van de VRR wordt het volgende opgemerkt. De voorschriften van een onderliggende de gehele inrichting omvattende omgevingsvergunning zijn van rechtswege van toepassing op een op een later tijdstip vergunde verandering van de inrichting, tenzij in betreffende veranderingsvergunning anders is bepaald.

Uit de titel “Voorschrift milieuneutrale verandering”, in de vergunning van 11 januari 2022, volgt dat het daarin opgenomen voorschrift 1.1.12a uitsluitend ziet op de aangevraagde milieuneutrale verandering. Uit het besluit van 11 januari 2022 volgt dat het opgenomen voorschrift 5.1.14 bedoeld is om voorschrift 5.1.14 van de omgevingsvergunning van 22 mei 2018 te vervangen.

In de situatie zoals aangevraagd voor de vergunning die op 11 januari 2022 is verleend was sprake van parallel aan elkaar geprojecteerde opstelplaatsen, waarbij, om de opstelplaats te bereiken, met de vrachtauto gemaneoeuvreed moest worden. Dit resulteerde in een verhoogd risico op parkeerschades en aanrijding. Middels verplichte rijrichting en fysieke bescherming van de opstelplaatsen beoogde voorschrift 1.1.12a het risico daarop te reduceren.

Nu de opstelplaatsen in de aangevraagde situatie parallel aan de Aziëweg en daarmee aan de rijrichting zijn geprojecteerd dragen een verplichte rijrichting of een fysieke bescherming niet bij aan het reduceren van het risico op parkeerschade of aanrijding. Een fysieke bescherming parallel aan de Aziëweg tussen de Aziëweg en de opstelplaatsen kan zelfs contraproductief blijken als in geval van een calamiteit de op de strook opgestelde vrachtwagens verplaatst moeten worden maar de uitgang in de rijrichting geblokkeerd wordt. Verder wordt opgemerkt dat het betreffende gedeelte van de Aziëweg een exclusieve toegangsweg voor de Gate Terminal is waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur is ingesteld. In overleg met VRR is besloten om voorschrift 1.1.12a niet opnieuw op te nemen. Nu deze maximumsnelheid van 30 km per uur niet is vermeld in de aanvraag om vergunning, is deze door middel van het wijzigen van voorschrift 1.1.8 geborgd.

Vigerend voorschrift 1.1.8 luidt:

“De inrichting moet via ten minste twee, zo ver mogelijk uit elkaar gelegen, ingangen toegankelijk zijn voor alle voertuigen die in geval van nood toegang tot de inrichting moeten hebben.”

Voorschrift 1.1.8 wordt als volgt gewijzigd:

“De inrichting moet via ten minste twee, zo ver mogelijk uit elkaar gelegen, ingangen toegankelijk zijn voor alle voertuigen die in geval van nood toegang tot de inrichting

moeten hebben. Binnen de locatiebegrenzing geldt een maximumsnelheid van 30 km per uur. Deze maximumsnelheid is op daarvoor geschikte plaatsen aangegeven.”

De voorgestelde wijziging van voorschrift 5.1.14 sluit aan op de in de aanvraag om verandering beschreven werkwijze. Dit advies hebben verwerkt in het opgenomen voorschrift.

Externe veiligheid

Zoals vermeld in de aanvraag zijn binnen de inrichting gevaarlijke stoffen aanwezig. De processen, de aard en hoeveelheid van deze gebruikte gevaarlijke stoffen kunnen effecten veroorzaken naar de omgeving.

Registratiebesluit externe veiligheid

Het Registratiebesluit externe veiligheid geeft aan welke inrichtingen en welke informatie opgenomen moet worden in het Risicoregister. Daarnaast moeten ook inrichtingen die vallen onder de reikwijdte van de Regeling provinciale risicokaart worden opgenomen in het register. De criteria van het besluit en de regeling zijn samengevoegd in de drempelwaardentabel die is opgenomen in de Leidraad Risico Inventarisatie. De inrichting valt onder de criteria van het Registratiebesluit en/of de Regeling; na afronding van de vergunningprocedure actualiseert het bevoegd gezag de gegevens in het risicoregister.

Beleid externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van activiteiten voor de omgeving (mens en milieu). Het gaat hierbij onder meer om de risico's die verbonden zijn aan de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Zoals in het NMP 4 (Vierde Nationaal Milieubeleidsplan) is aangegeven, is de basis van het huidige risicobeleid dat het gevaar van een activiteit acceptabel is wanneer: het plaatsgebonden risico niet hoger is dan is genormeerd; de kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers kan worden verantwoord (het groepsrisico).

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is een maatstaf om te bepalen welke afstand nodig is tussen de risicodragende activiteit en de bebouwde omgeving. Het plaatsgebonden risico is de kans dat zich op een bepaalde plaats over een periode van één jaar een dodelijk ongeval voordoet als direct gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen, indien zich op die plaats 24 uur per dag en onbeschermd een persoon zou bevinden. De gehanteerde norm voor het plaatsgebonden risico in Nederland is in beginsel 10^{-6} per jaar (d.w.z. een kans van 1 op de miljoen per jaar). Deze norm is opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In het Bevi is aangegeven in welke gevallen hiervan (tijdelijk) kan worden afgeweken.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) voegt daar als maatstaf aan toe de verwachte omvang van een ongeval uitgedrukt in het aantal dodelijke slachtoffers, gegeven de kans op dat ongeval. Het groepsrisico geeft de kans aan dat in een keer een groep personen die zich in de omgeving van de risicosituatie bevindt, overlijdt vanwege een ongeval met gevaarlijke stoffen. Met de

grootheid groepsrisico is getracht een maat voor maatschappelijke ontwrichting te creëren. In het Bevi is een niet-normatieve benadering van het groepsrisico neergelegd. Het groepsrisico moet altijd verantwoord worden. Bij de beoordeling van het groepsrisico is de vraag aan de orde welke omvang van een ramp, gegeven de kans daarop, maatschappelijk aanvaardbaar is.

QRA-verplichting

Op grond van artikel 2, eerste lid, sub a, valt de inrichting onder de reikwijdte van het Bevi. Op grond van artikel 4 betreft het een zogenaamde niet-categoriale inrichting. Dit betekent dat voor de activiteiten een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) moet worden uitgevoerd waarmee het PR en GR berekend kunnen worden. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) is aangegeven dat de daarin voorgeschreven Rekenmethodiek Bevi moet worden gebruikt voor het berekenen van deze risico's met toepassing van het softwareprogramma Safeti-NL en de Handleiding Risicoberekeningen Bevi. In de Handleiding Risicoberekeningen Bevi is vastgelegd op welke wijze het PR (middels een kaart met contouren) en GR (een FN-curve) dienen te worden gepresenteerd.

De toetsing van de QRA aan het Bevi wordt hierna beschreven.

Toetsing plaatsgebonden risico (PR)

De toegestane grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) ter plaatse van een (geprojecteerd) kwetsbaar object is 10^{-6} per jaar. Dit is eveneens de richtwaarde voor een (geprojecteerd) beperkt kwetsbaar object.

Voor Maasvlakte 1 en Maasvlakte 2 is een veiligheidscontour op grond van artikel 14 van het Bevi vastgesteld.

De inrichting is gelegen binnen deze veiligheidscontour. Dit betekent dat de toetsing van de PR 10^{-6} contour niet meer plaatsvindt aan (beperkt) kwetsbare objecten, maar aan de ligging van de veiligheidscontour.

De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} ligt geheel binnen de vastgestelde veiligheidscontour.

Conclusie PR

Op basis van bovenstaande vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering voor het verlenen van de vergunning

Uit de QRA blijkt dat de volgende scenario's bepalend zijn voor het plaatsgebonden risico:

- Open rack vaporisers\NG discharge 26\H & U\26_26 CR ESD\26 CR ESD line rupture;
- Gas metering\Gas send out line 33\Unloading + loading\33_33 CR ESD\33 CR ESD line rupture;
- Scheepsverlading Jetty 1-2\1. Lossen van schepen naar shore (import LNG)\Unloading arm\W:U:L:A:1-3:CR(10s pomp trip (cannot fail), ESD stop backflow grijpt in, 60s)\W:U:L:A:1-3:CR(10s pomp trip (cannot fail), ESD stop backflow grijpt in, 60s) line rupture;
- Scheepsverlading Jetty 1-2\1. Lossen van schepen naar shore (import LNG)\Unloading arm\W:U:L:A:4-6:CR(10s pomp trip (cannot fail), ESD stop backflow grijpt in,

- 60s)\W:U:L:A:4- 6:CR(10s pomp trip (cannot fail), ESD stop backflow grijpt in, 60s) line rupture;
- Truck scenarios during waiting\Bay 4&5 - Opstelplaats 1, 2, 3 of 4\Instantaan falen, Rupture;
 - Truck scenarios during waiting\Bay 4&5 - Opstelplaats 1, 2, 3 of 4\Vrijkomen truck, grootste aansluiting leak.

Omdat deze scenario's bij de reeds vergunde activiteiten horen zijn de relevante uitgangspunten hiervan reeds opgenomen in de bestaande voorschriften.

Verantwoording Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is verantwoord aan de hand van de volgende punten:

- de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting;
- de vergelijking van groepsrisico met de oriëntatiewaarde;
- de verandering van het groepsrisico;
- maatregelen om het (groeps)risico te beperken;
- mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en van beperking van een ramp;
- de zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied.

Het door de inrichting veroorzaakte groepsrisico is vastgesteld in de QRA.

Het groepsrisico is maximaal 0,86 maal de oriëntatiewaarde (bij 46 slachtoffers 4,07E-07 per jaar).

Provinciaal beleid externe veiligheid

Het provinciale beleid is dat op termijn er zicht moet zijn dat het GR onder de oriëntatiewaarde (OW) komt te liggen. Hierbij wordt wel voor de artikel 14 gebiedscontouren een uitzondering gemaakt. Dit artikel is van toepassing voor Gate. Indien het GR boven de OW ligt kan een tweede berekening uitgevoerd worden zonder werknemers van de Bevi inrichtingen. Indien het GR dan nog steeds boven de OW ligt kunnen in een derde berekening ook de overige werknemers weggelaten worden. Eis is hierbij wel dat door een communicatieverplichting de zelfredzaamheid van deze personen wordt geoptimaliseerd. Deze verplichting had Gate al vanwege de BRZO aanwijzing.

Het maatgevende scenario is:

- Scheepsverlading Jetty 1-2\1. Lossen van schepen naar shore (import LNG)\Unloading arm\W:U:L:A:1-3:CR(10s pomp trip (cannot fail), ESD stop backflow grijpt in, 60s)\W:U:L:A:1- 3:CR(10s pomp trip (cannot fail), ESD stop backflow grijpt in, 60s), line rupture.

Om deze reden zijn de relevante uitgangspunten van deze scenario('s) al in de voorschriften van de vigerende vergunning vastgelegd.

Voor het bepalen van de bevolkingsdichtheid dient uitgegaan te worden van de feitelijke populatie in bestaande bebouwde omgeving aangevuld met kentallen voor de nog niet

gerealiseerde delen van het bestemmingsplan. Deze informatie kan verkregen worden uit de BAG-populatieservice. In de QRA is voor de berekening van het groepsrisico gebruik gemaakt van de BAG-populatieservice aangevuld met een eigen inventarisatie m.b.v. kentallen.

Op 12 december 2023 is aan de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond verzocht om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting. Op 18 maart 2024 is een advies van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) ontvangen. Het advies van de Veiligheidsregio luidt:

“De VRR heeft de aanvraag getoetst op het aspect externe veiligheid en heeft, in het kader van het Bevi, geen bezwaar tegen het vergunnen van de aangevraagde activiteiten, mits de reeds aan de omgevingsvergunning milieu van 11 januari 2022, kenmerk 9999242836_99991085711 en de revisievergunning van 22 mei 2018, met kenmerk 999913037_9999450337 verbonden voorschriften ten aanzien van de aangevraagde activiteiten ook op de nieuwe locatie van toepassing zijn, met inachtneming van de aanpassingen daarop, zoals opgenomen in het brandveiligheidsadvies uit Bijlage 2.”

Dit advies hebben wij bij onze overwegingen verwerkt.

Conclusie GR

Op basis van bovenstaande vormt het groepsrisico geen belemmering voor het verlenen van de vergunning.

De aangevraagde activiteiten en de hierdoor veroorzaakte risico's zijn getoetst aan het bestemmingsplan (vanwege de koppeling met de Wabo en Wro). Omdat er geen consequenties zijn voor de ruimtelijke ordening is er geen afstemming geweest met de afdeling RO van de gemeente Rotterdam.

Toets bestemmingsplan

De inrichting ligt binnen bestemmingsplan Maasvlakte 1 en Maasvlakte 2. De aangevraagde activiteiten en risico's zijn hiermee niet strijdig.

Besluit Risico's Zware Ongevallen 2015 (Brzo 2015)

Met het in werking treden van het Brzo 2015 is de Europese Seveso III-richtlijn uit 2012 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Het Brzo 2015 richt zich op het beheersen van zware ongevallen en heeft tot doel om het risico van (grote) ongevallen bij bedrijven zo klein mogelijk te maken. Dat gebeurt enerzijds door de kans dat dergelijke ongevallen plaatsvinden te verkleinen (proactie, preventie en preparatie) en anderzijds door de gevolgen van een eventueel ongeval voor mens en milieu te beperken (repressie).

Op grond van de ingediende kennisgeving blijken de aangevraagde hoeveelheden gevaarlijke (afval)stoffen de hoge drempelwaarde uit Bijlage 1 van de Seveso III-richtlijn te overschrijden. Op basis hiervan is de inrichting een hogedrempelinrichting onder het Brzo 2015.

Als gevolg hiervan moet de inrichting bij de vergunningaanvraag een beperkt veiligheidsrapport indienen.

Voor de te realiseren uitbreiding van de inrichting is bij de aanvraag een beperkt veiligheidsrapport (*VR) gevoegd. Het beperkt veiligheidsrapport bevat voldoende beschrijvingen en voldoet aan de indieningsvereisten zoals vermeld in artikel 4.13 van de Regeling omgevingswet (Mor). Wij hebben bij onze beoordeling ook rekening gehouden met de bij de aanvraag gevoegde Milieu Risico Analyse (MRA). Deze MRA maakt onderdeel uit van het veiligheidsrapport. Opgemerkt wordt dat op het moment dat de inrichting in werking is er een actueel volledig VR aanwezig moet zijn. Het geactualiseerde VR moet vervolgens aan ons toegezonden worden.

Domino aanwijzing.

Met behulp van het instrument domino-effecten en de rekenfiles (psux) hebben wij onderzocht bij welke inrichtingen (veroorzakers) een zwaar incident mogelijk kan leiden tot een secundair zwaar incident bij een buur-BRZO bedrijf (blootgestelde). Deze inrichtingen (veroorzakers en blootgestelde) worden aangemerkt als domino-inrichting en moeten ingevolge artikel 8 van het Brzo 2015 worden aangewezen.

Op 14 december 2014 is de inrichting per brief, kenmerk 21848877 422980/98457768, aangewezen als een domino-inrichting.

Aangewezen natuurgebieden.

In artikel 2.14, tweede lid van de Wabo jo. artikel 5.11 van het Bor is aangegeven dat het bevoegde gezag bij het verlenen van een omgevingsvergunning die van toepassing is op een inrichting die onder het Brzo 2015 valt, moet zorgen dat er voldoende afstand wordt gehouden ten opzichte van een beschermd natuurgebied. Bij de beoordeling van de afstand moet rekening worden gehouden met ongewone voorvallen binnen de inrichting.

Binnen het invloedsgebied van de inrichting liggen de volgende aangewezen natuurgebieden:

- Voordelta (ca 2 km);
- Voornes duin (ca 2,5 km);
- Solleveld & Kapittel duinen (meer dan 3 km).

Beoordeeld is of effecten van een zwaar ongeval kunnen leiden tot irreversibele effecten op deze natuurgebieden.

Gebaseerd op de resultaten van de QRA concluderen wij dat voor de aangevraagde activiteit de afstand tot deze natuurgebieden voldoende is.

Tracéwet (spoor)wegen

In artikel 4, achtste lid van het Bevi wordt aangegeven dat het bevoegd gezag bij de vergunningverlening van een Brzo inrichting rekening moet houden met de aanwezige personen die gebruikmaken van een hoofdweg of landelijke spoorweg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Tracéwet.

Ons kenmerk
2352668_5632301



Binnen de PR 10-6 contour van de inrichting liggen geen (spoor)wegen als bedoeld in artikel 1, eerste lid van de Tracéwet.