Vlaamse Regering

Dossiernummer: OMV/2022116628
Projectinhoudversie (PIV): V2
Inrichtingsnummer: 20180111-0096
Ondernemingsnummer exploitant: 0426.047.853

Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag van de nv Fluxys LNG voor de exploitatie van de LNG Terminal gelegen te 8380 Brugge (Zeebrugge), Henri Victor Wolvensstraat 3.

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG (INCLUSIEF WIJZIGINGEN)

De aanvraag gaat over het hernieuwen en wijzigen van de omgevingsvergunning van de LNG-terminal te Zeebrugge.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

- voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit: 8380 Brugge, Henri Victor Wolvensstraat 3, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering(*):



(*) Opmerking percelen:
De volledig projectlocatie omvat 12 percelen. De aangevraagde ingedeelde inrichtingen of activiteiten bevinden zich op 8 percelen (nummers 31812V0064/00K000, 31812V0064/00G000, 31812V0064/00H000, 31812V0064/00L000, 31812V0061/00D000, 31812V0069/00_000, 31812V0088/00B000, 31812V0088/00C000.) Op de overige 4 percelen worden geen ingedeelde activiteiten uitgevoerd. Het perceel met nummer 31812V0087/00H000 betreft de dam naar 2de steiger, perceel 31812V0067/00_000 is de open ruimte naast dienstweg, op perceel 31812V0068/00A000 bevindt zich de dienstweg zelf en perceel 31812V0068/00B000 betreft water. Ook deze percelen bevinden zich binnen de contour van de aanvraag (hoewel ze in het omgevingsloket niet worden vermeld).

De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit betreft:

- hernieuwing van de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de LNG-terminal met een aantal wijzigingen:
  - vervanging van 3 gasverwarmers stookgas WKK door 2 nieuwe gasverwarmers
  - administratieve correctie van het vermogen van 3 stookinstallaties
  - administratief toevoegen van fakkel en pilootbranders aan rubriek 43.4
  - verhoging van opslaghoeveelheid natriumbicarbonaat
  - verhoging van de opslaghoeveelheid helium en stikstofgas in mobiele kaders
  - verhoging van het debiet van het in grondwater te infiltreren condenswater
  - vermindering van het debiet van het te lozen condenswater in dok
  - verwijdering van de opslagtank voor zware stookolie
  - administratieve correctie (verlaging) van het vermogen van 2 transfo's
  - verwijderen van schroefcompressor en administratieve correctie (verlaging) van het vermogen van 2 airco's
  - schrapping van schuimconcentraat (en blusschuimtank)

De aanvraag omvat de volgende rubrieken:

Rubriek	Aard	Omschrijving	Hoeveelheid + eenheid
3.4.2°	Verandering	Verlaging van debiet van 60 m^3/u naar 47 m^3/u . Op basis van nieuwe berekeningen bedraagt de maximale condenswater-productie vanwege de 2 sendout lijnen en alle back-up heaters (300-K) voor ORV-installaties 47 m^3/u	-13 m^3/uur
3.7.3°	Hernieuwing	Lozen van gecapteerd zeewater in het LNG-dok, afkomstig van de 4 ORV-installaties (4 x 6.800 m^3/uur)	27.200 m^3/uur
6.4.1°	Verandering	Opslag zware stookolie verdwijnt, opslagtank (201-F) van 4.300.000 l wordt verwijderd	-4.300.000 liter
6.5.1°	Hernieuwing	1 brandstofverdeelinstallatie dieselolie (aangesloten op tank 915-F)	1 verdeelslang
12.1.1.3°	Hernieuwing	3 noodgroepen op diesel en 1 WKK-installatie: - noodgroep 2.000 kVA in gebouw 102-K - noodgroep 1.875 kVA in gebouw 102-K - noodgroep 2.000 kVA in gebouw 404-K - WKK Engie 40.000 kVA gebouw 301-K	45.875 kVA
12.2.2°	Verandering	Administratieve correctie vermogen 2 transfo's 408-K van elk 2.000 kVA naar elk 500 kVA (niet langer ingedeeld)	-4.000 kVA
15.1.1°	Hernieuwing	Stalplaats voor 25 voertuigen en aanhangwagens op diverse wisselende locaties binnen de terminal (parkeerplaatsen geschikt voor CNG-voertuigen zijn gemarkeerd)	25 voertuigen
15.2.	Hernieuwing	1 werkplaats voor herstellingen	1 werkplaats
16.3.2°b)	Verandering	- verwijderen van schroefcompressor (108-J) in gebouw 103-K : 110 kW	-197,14 kW

		- administratieve correctie van het vermogen van de 2 bijgeplaatste airco's: 7,54 kW in plaats van 90 kW en 1,32 kW in plaats van 6 kW	
16.4.1°	Hernieuwing	6 laadstations voor LNG-tankwagens elk bestaande uit 1 laadplaats	6 laadstations
16.5.	Hernieuwing	Ontspanningsstations voor aardgas: - ontspanningsstation voor WKK : 12.000 Nm^3/h (gebouw 300-K); - ontspanningsstations stookgas verdampers : 2 x 16.000 Nm^3/h (zone 21 en zone 71); - ontspanningsstation voor back-up heaters 116-C (Zone 25) : 4.000 Nm^3/h piperack; - ontspanningsstation voor de stookgasverdampers (redundantie) 21.000 Nm^3/h (113-C);	69.000 Nm^3/h
16.9.a)3°	Hernieuwing	Bovengrondse opslag aardgas (LNG): - tanks 101-FA, 101-FB en 101-FC: 3 x 87.000 m^3 (bruto) ; - tank 101-FD : 153.000 m^3 (bruto) ; - tank 101-FE : 197.000 m^3(bruto);	611.000 m^3
16.9.d)	Hernieuwing	Een bedrijfsinterne CNG-verdeelinstallatie met 1 dispenser, 1 verdeelpistool en bijhorende bufferopslag van CNG van 8 x 80 l in cilinders (type fastfill) 501-L	16,68 Nm^3/uur aanzuigzijdig debiet
17.1.1.1°	Hernieuwing	Aerosolen in veiligheidskasten in gebouw 401-K en lege aerosolen in 915-K	300 liter
17.1.2.1.3°	Verandering	Verhoging omwille van grotere hoeveelheid He en N_2 in mobiele kaders.	+4.650 liter
17.1.2.2.3°	Hernieuwing	Opslag 1.330.960 l stikstofgas: - stikstofopslag 201-L: 90.000 l; - stikstoftanks 307-LA/LB en /LC (202-K): 3 x 390.000 l; - stikstoftank 2° steiger (210-L): 60.440 l; - stikstoftank 211-KE: 9.930 l; - stikstoftank 209-FA: 460 l; - stikstoftank 209-FB : 130 l;	1.330.960 liter
17.2.2.	Hernieuwing	Opslag aardgas (5 LNG-tanks): - tanks 101-FA, 101-FB, 101-FC: 3 x 87.000 m^3 ; - tank 101-FD : 153.000 m^3 ; - tank 101-FE : 197.000 m^3	611.000 m^3
17.3.2.1.1.2°	Hernieuwing	Opslag diesel: - bovengrondse dieseltank 111-F: 255 ton (300.000 l); - bovengrondse dubbelwandige dieseltank 915-F, voor voertuigen: 2,975 ton (3.500 l); - ondergrondse dieseltank 400-FD in 404-K noodgroep 3: 3,4 ton (4.000 l);	277,52 ton

		- bovengrondse dieseltank bluswater-pompen 451-F: 8,5 ton (10.000 l); - bovengrondse dubbelwandige dieseltank 452-F 2° steiger: 7,65 ton (9.000 l).	
17.3.4.2°a)	Verandering	Schrapping blusschuimtank 255-F Niet langer een VLAREM-tank volgens de definitie. Het product zelf (Hi-Ex schuimconcentraat Prosintex G) is niet langer ingedeeld als gevaarlijk product.	-55,65 ton
17.3.6.1°a)	Verandering	Aanvraag verhoging maximale hoeveelheid aanwezig natriumbicarbonaat vooral na levering (16 bigbags in plaats van 3).	+10,4 ton
17.3.7.1°a)	Hernieuwing	Opslag van stoffen die op lange termijn gevaarlijk zijn voor de gezondheid: - 400 l diverse oliën en smeermiddelen (gevaarlijk) in 907-K(2C) - 800 kg aromaatvrije ontvetter Ecopoint Solveco (PR115) in 907-K(2E) - 800 kg Shell Morlina S2 BL 10 in 921-K	2 ton
17.3.8.2°	Hernieuwing	Opslag van stoffen die gevaarlijk zijn voor het aquatisch milieu: - 2 x 41.000 kg natriumhypochloriet tank 521-F en tank 522-F in 400-A - 100 kg natriumhypochloriet in 907-K(2E)	82,1 ton
17.4.	Hernieuwing	Opslag van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen (reinigingsproducten, antivries en diverse andere) voor een totaal van 3.607 kg	3.607 kg
24.4.	Hernieuwing	1 controlelaboratorium gebouw 107-K	1 laboratorium
29.5.2.1°a)	Hernieuwing	Diverse metaalbewerkingsmachines (boren, slijpen, zagen) in gebouw 401-K	120 kW
29.5.5.2°a)	Hernieuwing	Oppervlaktebehandeling van metalen: het beitsen van kleine gelaste stukken in beitsbad 907-K (200 l) en grote stukken in beitslokaal, met gezamenlijke opvang van circa 5 m^3	5.000 liter
29.5.7.2°a)1)	Hernieuwing	Ontvettingsbad voor metalen gebouw 401-K (organisch reinigen met Solveco C) : 200 l	200 liter
31.1.3°	Hernieuwing	Stationaire motoren en gasturbines: - dieselnoodgroep 406-N-NG1 gebouw 102-K: 4.281 kWth; dieselnoodgroep 406-N-NG2 gebouw 102-K: 4.223 kWth; - bluswaterpompdiesels 451-JB en -JC eiland t.h.v.453-K: 2 x 3.750 kWth; bluswaterpompdiesel 2° steiger 452-J : 3.588 kWth; - dual fuel motor 406-N-NG3 gebouw 404-K: 5.200 kWth; - ijswatergroep gebouw 401-K: 42 kWth;	130.134 kW

		- WKK gasturbine 125-J gebouw 301-K: 105.300 kWth;	
43.1.3°	Verandering	- 3 gasverwarmers stookgas WKK werden afgebroken en vervangen door 2 nieuwe - Administratieve correctie van vermogen van 3 stookinstallaties van 33 MWth naar 45 MWth.	+35.868 kW(*)
43.3.2°	Verandering	- 3 gasverwarmers stookgas WKK werden afgebroken en vervangen door 2 nieuwe. - administratieve correctie van vermogen van 3 stookinstallaties van 33 MWth naar 45 MWth.	+35.868 kW(*)
43.4.	Verandering	Toevoegen van fakkel 1.552 MWth en pilootbranders 0,11 MWth	+1.552,11 MW(*)
52.2.1°	Hernieuwing	Lozing van onbehandeld huishoudelijk afvalwater dat gevaarlijke stoffen bevat naar een rietveld (640 m3/jaar). Na behandeling via rietveld infiltratie naar grondwater.	1 lozing
52.2.2°	Verandering	Conform de berekeningen bedraagt het zoetwaterverbruik (condenswater) dat geïnfiltreerd wordt 18.000 m^3/jaar	+ 17.800 m^3/jaar
12.2.1°	Niet langer van toepassing	Transformatoren	0
12.3.2°	Niet langer van toepassing	Accumulatoren	0
12.3.1°	Niet langer van toepassing	Vast opgestelde batterijen	0

zodat de ingedeelde inrichting of activiteit voortaan omvat:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.4.2°	Het lozen van 47 m^3/uur condenswater WKK en ketels back-up heaters (300-K)	47 m^3/uur	2
3.7.3°	Lozen van zeewater in het LNG-dok, afkomstig van de 4 ORV-installaties (4 x 6.800 m^3/uur)	27.200 m^3/uur	1
6.4.1°	Opslagplaatsen voor brandbare vloeistoffen met een opslagcapaciteit van brandbare vloeistoffen in verplaatsbare recipiënten en in vaste houders: - 2.500 l afvalolie in bovengrondse dubbelwandige tank 301-F; - 2.500 l water/glycol mengsel (afval) in bovengrondse dubbelwandige tank 302-F; - 10.840 l diverse olieën en smeermiddelen (niet gevaarlijk, wel brandbaar) in verplaatsbare recipiënten (907-K(2C)); - 1.600 l monopropyleenglycol (907-K (2E));	23.840 liter	3

	- 6.400 l diverse brandbare producten (smeermiddelen, olie, MPG afval, ...) (921-K)		
6.5.1°	1 brandstofverdeelinstallatie dieselolie (aangesloten op tank 915-F)	1 verdeelslang	3
12.1.1.3°	3 noodgroepen op diesel en 1 WKK-installatie: - noodgroep* 2.000 kVA 406N-NG1 in 102-K - noodgroep 1.875 kVA 406N-NG2 in 102-K - noodgroep 2.000 kVA 406N-NG3 in 404-K - WKK Engie 40.000 kVA gebouw 301-K	45.875 kVA	1
12.2.2°	Transformatoren: - droge transfo's : 202-K 306N-TR1: 1.600 kVA ; 201-KA 306N-TR2: 1.600 kVA ; 201-KA 306N-TR3: 1.600 kVA; 201-KB 306N-TR4: 1.600 kVA; 201-KB 306N-TR5: 1.600 kVA: 201-KB 306N-TR6: 1.600 kVA ; 201-KC 206N-TR5: 1.600 kVA ; 201-KC 206N-TR6: 1.600 kVA; 402-K 102-JEH: 1.250 kVA; 201-KD 306N-TR7: 1.600 kVA; 201-KD 306N-TR8: 1.600 kVA; 201-KE 2 x 1.600 kVA; 222-K : 2 x 6.500 kVA; - natte transfo's : 102-K 436N-TR2: 20.000 kVA; 302-Kuitgangstransfo WKK: 50.000 kVA; 102-K 436N-TR1: 20.000 kVA; 102-K 436N-TR3: 20.000 kVA; 436N-TR4: 20.000 kVA in open lucht	163.450 kVA	2
15.1.1°	Stalplaats voor 25 voertuigen en aanhangwagens op diverse wisselende locaties binnen de terminal (parkeerplaatsen geschikt voor CNG-voertuigen zijn gemarkeerd)	25 voertuigen	3
15.2.	1 werkplaats voor herstellingen	1 werkplaats	3
16.3.2°b)	Koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen, airconditioninginstallaties, en andere installaties voor het fysisch behandelen van gassen.	23.428,45 kW	2
16.4.1°	6 laadstations voor LNG-tankwagens elk bestaande uit 1 laadplaats	6 laadstations	1
16.5.	Ontspanningsstations voor aardgas: - ontspanningsstation voor WKK : 12.000 Nm^3/h gebouw 300-K; - ontspanningsstations stookgas verdampers : 2 x 16.000 Nm^3/h Zone 21 en Zone 71; - ontspanningsstation voor back-up heaters 116-C (Zone 25) : 4.000 Nm^3/h piperack; - ontspanningsstation voor de stookgasverdampers (redundantie) 21.000 NM^3/h (113-C);	69.000 Nm^3/h	1
16.9.a)3°	Bovengrondse opslag aardgas (LNG): - tanks 101-FA, 101-FB en 101-FC: 3 x 87.000 m^3 (bruto) ; - tank 101-FD : 153.000 m^3 (bruto) ; - - tank 101-FE : 197.000 m^3(bruto);	611.000 m^3	1
16.9.d)	Een bedrijfsinterne CNG-verdeelinstallatie met 1 dispenser, 1 verdeelpistool en bijhorende	16,68 Nm^3/uur aanzuigzijdig debiet	2

	bufferopslag van CNG van 8 x 80 l in cilinders (type fastfill) 501-L		
17.1.1.1°	Aerosolen in veiligheidskasten in gebouw 401-K en lege aerosolen in 915-K	300 liter	3
17.1.2.1.3°	Opslag gassen in verplaatsbare recipiënten: - gebouw 907-K lokaal 2A : 4.700 l (diverse gasflessen: argon, acetyleen, helium, CO-mengsel, stikstof, zuurstof, mengsel stikstof-zuurstof-methaan en perslucht); - inergen (brandblusinstallatie): gebouwen: 102-K: 1.947 l en 987 liter; 106-K: 68 l en 338 l; 107-K: 1.147 l, 3.307 l en 1.707 l; 201-KA: 907 l; 201-KB: 907 l; 201-KC: 907 l; 201-KD: 720 l; 202-K: 1.547 l; 205-K: 160 l; 401-K: 827 l; 402-K: 1.147 l en 987 l; 403-K: 1.120 l en 1.440 l; 453-K: 747 l; 222-K: 4.160 l; 201-KE: 2.640 l, 408-K: 1.920 l; - brandblussing 2° steiger: 494Z/A en /B : 2 x 320 l; fire fighting pump: 480 l; - brandblussing 5° tank: 201-KE: 273 l; - zone 90 2° steiger: diverse gasflessen (argon, helium, stikstof, monster lng): 1.540 l; - zone open opslag 912-KA: 5.134 l; - mobiele N_2-kaders: 5.400 l;	47.802,8 liter	1
17.1.2.2.3°	Opslag 1.330.960 l stikstofgas: - stikstofopslag 201-L: 90.000 l; - bovengrondse stikstoftanks 307-LA/LB en /LC ter hoogte van gebouw 202-K: 3 x 390.000 l; - stikstoftank 2° steiger 210-L: 60.440 l; - stikstoftank 211-KE: 9.930 l; - stikstoftank 209-FA: 460 l; - stikstoftank 209-FB : 130 l;	1.330.960 liter	1
17.2.2.	Opslag aardgas (LNG): 5 LNG-tanks: - tanks 101-FA, 101-FB en 101-FC: 3 x 87.000 m^3 ; - tank 101-FD : 153.000 m^3 ; - tank 101-FE : 197.000 m^3	611.000 m^3	1
17.3.2.1.1.2°	Opslag diesel: - bovengrondse dieseltank 111-F: 255 ton (300.000 l); - bovengrondse dubbelwandige dieseltank 915-F, voor voertuigen: 2,975 ton (3.500 l); - ondergrondse dieseltank 400-FD in 404-K noodgroep 3: 3,4 ton (4.000 l); - bovengrondse dieseltank bluswater-pompen 451-F: 8,5 ton (10.000 l); - bovengrondse dubbelwandige dieseltank 452-F 2° steiger: 7,65 ton (9.000 l).	277,525 ton	2
17.3.4.2°a)	Opslag van bijtende stoffen (GHS05) - Profoam Prosintex G : 0,75 ton (201-KB); natriumhypochloriet-derivaat (chlorinatie gecapteerd zeewater) in bovengrondse ingekuipte tank 521-F en 522-F: 2 x 41 ton;	83,81 ton	2

	- natriumhypochloriet: 0,1 ton (907-K); - inhibitor AZ8104 : 0,96 ton (907-K)		
17.3.6.1°a)	Opslag van schadelijke stoffen (GHS 07) in verplaatsbare recipiënten : - 12.800 kg natriumbicarbonaat (200-K), - 200 kg diverse oliën en smeermiddelen (907-K(2E)), - 300 kg Sthamex F-15 (201-KB) - 1.000 kg Tridol S3 (201 KB)	14,3 ton	3
17.3.7.1°a)	Opslag van stoffen die op lange termijn gevaarlijk zijn voor de gezondheid: - 400 l diverse oliën en smeermiddelen (gevaarlijk) in 907-K(2C) - 800 kg aromaatvrije ontvetter Ecopoint Solveco (PR115) in 907-K(2E) - 800 kg Shell Morlina S2 BL 10 in 921-K	2 ton	3
17.3.8.2°	Opslag van stoffen die gevaarlijk zijn voor het aquatisch milieu: - 2 x 41.000 kg natriumhypochloriet tank 521-F en tank 522-F in 400-A - 100 kg natriumhypochloriet in 907-K(2E)	82,1 ton	2
17.4.	Opslag van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen (reinigingsproducten, antivries en diverse andere)in 401-K (werkplaats en magazijn), 907-K(2E), 921-K, 1 vaatje tetrahydrothiofeen (7 kg THT, 502-L) en afval in kleinverpakking in 915-K	3.607 kg	3
24.4.	1 controlelaboratorium gebouw 107-K	1 laboratorium	3
29.5.2.1°a)	Diverse metaalbewerkingsmachines (boren, slijpen, zagen) in gebouw 401-K	120 kW	3
29.5.5.2°a)	Oppervlaktebehandeling van metalen: het beitsen van kleine gelaste stukken in beitsbad 907-K (200L) en grote stukken in beitslokaal, met gezamenlijke opvang van circa 5 m^3	5.000 liter	2
29.5.7.2°a)1)	Ontvettingsbad voor metalen gebouw 401-K (organisch reinigen met Solveco C) : 200 l	200 liter	3
31.1.3°	Stationaire motoren en gasturbines: - dieselnoodgroep 406-N-NG1 gebouw 102-K: 4.281 kWth; dieselnoodgroep 406-N-NG2 gebouw 102-K: 4.223 kWth; - bluswaterpompdiesels 451-JB en -JC eiland thv 453-K: 2 x 3.750 kWth; bluswaterpompdiesel 2° steiger 452-J : 3.588 kWth - dual fuel motor 406-N-NG3 gebouw 404-K: 5.200 kWth; - ijswatergroep gebouw 401-K: 42 kWth; - WKK gasturbine 125-J gebouw 301-K: 105.300 kWth;	130.134 kW	1
43.1.3°	Stookinstallaties: - water-glycolverwarmers 101-UA (Zone 29) en -UB (Zone 28): 2 x 945 kWth;	483.088 kW (*)	1

	- gasverwarmers 101-UC en -UD 407-K [49] : 2 x 959 kWth; - gasverwarmers 102-UA, -UB 300-K : 2 x 133 kWth; - verwarmingsketels 401-UA en -UB: 2 x 290 kWth 401-K; - LNG-verdampers 101-CA, -CB, -CC, -CD, -CE en CF gebouw 220-K : 6 x 20.800 kWth; - LNG-verdampers 101-CG, -CH, -CJ, -CK en-CL westelijk van gebouw 650-K : 5 x 36.600 kWth; back-up heating ORV1 103-UA en -UB: 2 x 17.580 kWth; - back-up heating 103-UC, -UD, -UE ORV 2,3 en 4: 3 x 45.000 kWth; - warmwaterboilers administratief gebouw 902-UB en -/UC in 902-K: 211 en 31 kWth; - CV administratief gebouw 902-UA in 902-K: 232 kWth;		
43.3.2°	Stookinstallaties: - verbrandingsinrichting zonder elektriciteitsproductie : 483,088 MWth - vast opgestelde motoren en turbines : 130,134 MWth	613,222 MW (*)	1
43.4.	Stookinstallaties: - verbrandingsinrichting zonder elektriciteitsproductie : 483,088 MWth - vast opgestelde motoren en turbines : 130,134 MWth - fakkel en pilootbranders: 1.552,110 MWth	2.165,332 MW (*)	1
52.2.1°	Lozing van onbehandeld huishoudelijk afvalwater dat gevaarlijke stoffen bevat naar een rietveld (640 m^3/jaar). Na behandeling via rietveld infiltratie naar grondwater.	1 lozing	3
52.2.2°	Het indirect lozen van blustestwater naar grondwater (18.000 m^3/jaar)	18.000 m^3/jaar	2

(*) Opmerkingen rubrieken:

- de wijzigingen van de vermogens van rubrieken 43.1.3°, 43.3.2° en 43.4 werden in de rubriekentabel in de aanvraag foutief weergegeven/opgeteld.
- via aktename op 30 april 2009 werd de lopende vergunning uitgebreid met de fakkel (maximale capaciteit 1552 MW) en pilootbranders (maximale capaciteit 105 kW), maar deze werden nooit geïntegreerd in de vergunning zelf. Deze aktename vervalt, net als de vergunning, op 15 juli 2024. De fakkel en pilootbranders worden nu mee opgenomen in rubriek 43.4. van de vergunning. Op die manier is de vergunning nu ook gealigneerd met de opgelijste installaties die onder ETS vallen.

REGELGEVEND KADER

De aanvraag wordt behandeld rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Omgevingsvergunningsdecreet), het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen

inzake milieubeleid (DABM), de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet), het decreet van 15 juli 2016 betreffende het Integraal Handelsvestigingsbeleid (decreet IHB) en hun uitvoeringsbesluiten.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door de nv Fluxys LNG, Guimardstraat 4, 1040 Brussel, en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 29 september 2023 en vervolledigd op 8 november 2023.

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 8 december 2023.

De aanvraag valt onder punt 17° van de lijst van de Vlaamse projecten vastgesteld in toepassing van artikel 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning:
"17° aanvragen met betrekking tot infrastructuur met openbaar karakter om vloeibare stoffen en gassen via een pijpleiding te vervoeren, met uitzondering van leidingen voor hemelwater, oppervlaktewater, afvalwater en water en met uitzondering van leidingen die tot het lokale distributienet behoren.".

De Vlaamse Regering is bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen met betrekking tot een rubriek van de Vlaamse lijst, die volgens de gewone procedure en met advies van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie worden behandeld.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme is bevoegd om op te treden voor de Vlaamse Regering met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 2 oktober 2019 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering.

OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek vond plaats van 8 januari 2024 tot en met 6 februari 2024 in de stad Brugge. Er werd één bezwaarschrift ingediend.

Het bezwaar handelt samengevat over:
- verkeersveiligheid en geluidshinder door transporten
- (on)veiligheid van het transport van gevaarlijke producten (LNG); de transporten lopen doorheen een woonwijk en bebouwde kom en ook in toeristisch gebied.

De informatievergadering vond plaats op 16 januari 2024. Het verslag van deze vergadering werd op 24 januari 2024 op het loket geplaatst.

ADVIEZEN

Het subadvies van 20 december 2023 van de Hulpverleningszone 1 West-Vlaanderen aan het college van burgemeester en schepenen (CBS) van de stad Brugge is voorwaardelijk gunstig.

Het subadvies van 27 december 2023 van de Haven van Antwerpen-Brugge aan de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Ruimte en Milieu) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 22 januari 2024 van het CBS van de stad Brugge is deels voorwaardelijk gunstig:
- ongunstig voor de gevraagde lozingsnorm (nitriet, 10 mgN/l) voor het condenswater in het dok;
- gunstig voor het overige.

Het advies van 23 januari 2024 van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) is gunstig.

Het advies van 29 januari 2024 van het Vlaams Energie- en Klimaatagentschap (VEKA) is gunstig.

Het advies van 31 januari 2024 van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Water – Lucht (industrie)) is voorwaardelijk gunstig.

Het advies 28 februari 2024 van de VMM (Grondwater) is ongunstig.

Het geïntegreerde advies van 29 februari 2024 van de afdeling GOP (Ruimte en Milieu) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van het departement Zorg is stilzwijgend gunstig.

GOVC

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 5 maart 2024 gehoord en verklaarde hierbij het volgende:
- Alle adviezen zijn gelezen. Deze zijn allen voorwaardelijk gunstig, behalve het advies van VMM-Grondwater;
- Wat betreft de kadastrale percelen moet een rechtzetting gebeuren. De aanvraag gaat over 12 percelen, onder de shape uit het omgevingsloket, maar blijkbaar worden niet alle percelen hernomen, want op de lijst van de kadastrale percelen in het loket staan er maar 6 genoteerd;
- Er werd een nota op het loket geplaatst met een reactie op het advies van VEKA en VMM;
- Voor wat betreft de voorwaarden uit het advies van VEKA: de nv Fluxys Belgium heeft de doelstelling om tegen 2035 naar een reductie te gaan van de emissies van 90% ten opzichte van het referentiejaar 2017. De laatste 10% reductie zal dan verder doorgevoerd worden tegen 2050. Dit ligt volledig in lijn met ambitie die de nv Fluxys heeft voor de volledige maatschappij, niet enkel of specifiek voor de terminal in Zeebrugge;
- Wat betreft het ongunstig advies van VMM (grondwater): de testen met bluswater worden uitgevoerd met condenswater uit de verdampingsinstallaties dat anders rechtstreeks in het dok zou worden geloosd, en op deze manier wordt het condenswater eerst hergebruikt vooraleer in het grondwater te worden geloosd (geïnfiltreerd). Uit analyses blijkt daar een (te) hoge concentratie aan nitriet in te zitten. Er werd een hydrogeologische studie uitgevoerd. Uit deze studie blijkt dat het geïnfiltreerd water niet in de grondlagen terechtkomt maar ondergronds afvloeit naar het dok. De infiltratie kan dus als het ware beschouwd worden als een indirecte lozing

richting oppervlaktewater. Daarvoor wordt in het dossier een verhoogde lozingsnorm voor nitriet aangevraagd;

- In antwoord naar de vraag om alternatieven voor dit hergebruik (condenswater voor blustesten) kan leidingwater of aangevoerd (gedestilleerd) water gebruikt worden. Maar vanuit milieutechnisch oogpunt is dit zeker niet de beste oplossing. Zeker gezien de hydrologische studie aantoont dat het water niet doorsijpelt in de grondlagen maar in het oppervlaktewater (dok) zal terechtkomen. Het opvangen van het blustest-water is technisch niet haalbaar, omdat de blustesten bij alle kritische installaties gebeuren. Deze liggen verspreid op de site en omvatten ook de leidingen en dergelijke. Quasi de volledige oppervlakte van het terrein zou dan moeten verhard worden om dat water op te vangen en te verzamelen. Een analoge redenering kan gemaakt worden als we denken aan de opvang (en gebruik) van regenwater. Vanuit een holistische aanpak is de infiltratie in het grondwater (met een verhoogde norm voor nitriet) de meest ecologische, temeer daar het water uiteindelijk in het dok terechtkomt waar sowieso een lozing van condenswater aan een verhoogde norm plaatsvindt. Ook kan opgemerkt worden dat uit analyses blijkt dat de hoeveelheid nitriet niet continu boven de lozingsnorm (voor infiltratie in grondwater) ligt;
- Voor wat betreft de vraag tot afwijking van de meetfrequentie op de luchtemissies zal een aparte procedure met een vraag tot afwijking worden ingediend.

Het advies van 5 maart 2024 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is deels voorwaardelijk gunstig, met minderheidsstandpunt van de afdeling GOP, Milieu en Ruimte en het ANB.

HISTORIEK

De volgende vergunningen voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit zijn gekend:

Overheid	Referentie	Datum besluit	Vervaldatum	Voorwerp
Deputatie	7C/31005/80/3/A/2	15/07/2004	15/07/2024	Vergunning aan de nv Fluxys LNG voor de verdere exploitatie van een aardgasterminal met bijhorigheden
Deputatie	7C/31005/80/3/W/1	09/12/2004	15/07/2024	Verstrengen van voor-waarde met betrekking tot windmolen 23
Deputatie	7C/31005/80/3/M/3	20/10/2005	15/07/2024	De verandering van de te emitteren broeikasgassen.
Deputatie	7C/31005/80/2/M/3	24/11/2006	15/07/2024	Uitbreiding met een bijkomende verbrandingsinstallatie
Deputatie	7C/31005/80/3/A/3	30/11/2006	15/07/2024	Uitbreiding met de stikstofblending
Deputatie	7C/31005/80/3/A/4	10/05/2007	15/07/2024	Uitbreiding en actualisatie van de terminal
Deputatie	7C/31005/80/2/M/4	08/11/2007	15/07/2024	Het veranderen van een LNG-terminal
Deputatie	7C/31005/80/3/W/2	13/12/2007	15/07/2024	Het wijzigen van de voorwaarden met

Overheid	Referentie	Datum besluit	Vervaldatum	Voorwerp
				betrekking tot de LNG-tankwagens
Deputatie	7C/31005/80/3/A/5	15/05/2008	15/07/2024	Het veranderen van een LNG-terminal
Deputatie	7C/31005/80/3/M/5	11/09/2008	15/07/2024	Uitbreiden met stookinstallaties
Deputatie	7C/31005/80/3/M/6	30/04/2009	15/07/2024	Het uitbreiden van een LNG-terminal
Deputatie	-	10/06/2010	15/07/2024	Het uitbreiden en wijzigen van een LNG-terminal
Deputatie	-	27/01/2011	15/07/2024	Wijziging van de vergunningsvoorwaarden
Deputatie	7C/31005/80/3/M/7	14/07/2011	15/07/2024	Het veranderen van een LNG-terminal
Deputatie	-	20/10/2011	15/07/2024	Invulling van de bijzondere voorwaarde, met betrekking tot de veiligheidsstudie, nummer 7 van het besluit van 13 december 2007
Deputatie	7C/31005/80/3/A/7	09/02/2012	15/07/2024	Het veranderen van een LNG-terminal
Deputatie	-	29/05/2012	15/07/2024	Melding van overname door Fluxys Belgium ten opzichte van de nv Fluxys
Deputatie	7C/31005/80/3/M/8	02/05/2013	15/07/2024	Diverse uitbreidingen en wijzigingen
Deputatie	7C/31005/80/3/M/9	08/05/2014	15/07/2024	Diverse uitbreidingen, wijzigingen en regularisatie van de vergunning
Deputatie	7C/31005/80/3/A/8	10/07/2014	15/07/2024	Diverse uitbreidingen
Deputatie	7C/31005/80/3/M/10	21/05/2015	18 maanden vanaf de start van de bemaling	Uitbreiding met bronbemaling (tijdens de bouw van de vijfde tank)
Deputatie	7C/31005/80/3/A/9	06/08/2015	15/07/2024	Diverse uitbreidingen en wijzigingen en wijziging van de bijzondere voorwaarden
Deputatie	7C/31005/80/5/A/1	06/07/2017	15/07/2024	Diverse uitbreidingen
Deputatie	7C/31005/80/5/A/2	12/07/2018	15/07/2024	Diverse uitbreidingen
MB	OMV_2019049624	6/10/2020	15/07/2024	Regularisaties ingedeelde inrichtingen en activiteiten, nieuwe lozingsnorm nitriet en totaal stikstof en wijzigen bijzondere voorwaarden inzake vrachtwagens

Overheid	Referentie	Datum besluit	Vervaldatum	Voorwerp
MB	OMV_2020112671	23/03/2021	15/07/24	Uitbreiding van de LNG-terminal met 3 bijkomende ORV-verdampers en back-up heaters , 4 bijkomende laadstations voor tankwagens en 3 bijkomende HD LNG-pompen
MB	OMV_2022064242	04/11/2022	15/07/24	Bijstelling van de bijzondere voorwaarden met betrekking tot het aantal laadbeurten (verhoging)

(1) MB = besluit bevoegde Vlaamse minister

BESCHRIJVING OMGEVING

De omgeving van de aanvraag wordt gekenmerkt door zeehavengebied. De site bevindt zich op een afstand van 750 m van woongebied.

Ten noorden grenst de site aan een zone die binnen het GRUP 'Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge' werd aangeduid als 'gebied voor de instandhouding van bestaande beschermingszones, meer specifiek voor de bescherming van de grote stern, de dwergstern en de visdief'. Ten zuiden en ten oosten bevindt zich eveneens havengebied en is het GRUP 'Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge' van kracht.

Natuur

De aanvraag paalt aan het Vogelrichtlijngebied 'Kustbroedvogels Zeebrugge en Heist' (BE2524317) en het Habitatrichtlijngebied 'Duinengebied inclusief Ijzermonding en Zwin' (BE2500001), het VEN-gebied 'De Baai van Heist, Sashul, Vuurtorenweide en kleiputten van Heist' en het Vlaams natuurreservaat 'Baai van Heist'.

Ten noorden van het terrein van de LNG-terminal ligt het Sterneneiland, dit natuurgebied bestaat uit belangrijke fauna en flora.

Afstand

De aanvraag is gelegen op een afstand van circa:

- 750 m van een woongebied, ander dan een woongebied met landelijk karakter;
- > 2 km van woonuitbreidingsgebied;
- 1,65 km van parkgebied;
- 850 m van een natuurreservaat;
- 1,5 km van een natuurpark.

PLANOLOGISCHE LIGGING

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag is volgens het gewestplan 'Brugge – Oostkust', vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 april 1977 en volgens de gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Brugge-Oostkust genaamd 'Infrastructuur + Ryckevelde', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 19 september 1996, gelegen in een zone met bestemming bestaande waterwegen en industriegebieden.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 7.2.0 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

"Artikel 7.2.0. De industriegebieden

Deze zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinestations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.".

Volgens artikel 4.11.1 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen zijn geen specifieke voorschriften van toepassing voor de zone bestaande waterwegen.

De aanvraag is volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 19 juni 2009 gelegen in gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven en gebied voor waterweginfrastructuur..

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

"Artikel 1 Afbakeningslijn zeehavengebied

De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het zeehavengebied Zeebrugge. Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit planvoorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden vervangen. Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen.

Artikel 2.1. Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven

Het gebied is bestemd om te functioneren als Vlaams havengebied als onderdeel van de haven Zeebrugge. Het is bestemd voor zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industriële en logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur. In dit gebied is de opwekking van energie toegelaten. Alle werken, handelingen, en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de exploitatie van de haven en de bedrijven zijn toegelaten. Daartoe worden ook de volgende werken, handelingen, voorzieningen, en wijzigingen gerekend:

- *de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid of voor verbindingen langs de waterzijde en langs de landszijde;*
- *het laguneren of op een andere wijze bergen of verwerken van baggerspecie.*

Daarnaast is de ontwikkeling, het herstel en de instandhouding van tijdelijke ecologische infrastructuur toegelaten.
In het gebied zijn eveneens gebouwen of lokalen voor bewakingspersoneel toegelaten.

Aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning worden voor advies voorgelegd aan de gewestelijke dienst die bevoegd is voor de veiligheidsrapportering wanneer het voorwerp van de aanvraag tegelijk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

- *het gaat over werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen voor een nieuwe inrichting die vallen onder de toepassing van het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.*
- *de geplande inrichting is gelegen binnen een straal van 2 km van een gebied waar wonen is toegelaten en ten minste vier niet-onteigende woongelegenheden gegroepeerd aanwezig of gepland zijn, of van een gebied waar een ziekenhuis of een school of een verzorgingsinstelling aanwezig of gepland is.*

Deze adviesvraag wordt behandeld volgens de bepalingen van de wetgeving ruimtelijke ordening over niet-bindende adviesvragen met betrekking tot vergunningsaanvragen.

Stedenbouwkundige vergunningen voor werken, handelingen, en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de exploitatie van de haven en de bedrijven binnen een afstand van 300 meter van het gebied voor de instandhouding van bestaande natuurwaarden in het zeehavengebied zijn slechts toegelaten na de realisatie van een volumebuffer. Deze volumebuffer dient de effecten te beperken op het gebied voor de instandhouding van bestaande natuurwaarden in het zeehavengebied.

Artikel 7. Gebied voor waterweginfrastructuur
Dit gebied is bestemd voor waterweginfrastructuur en aanhorigheden.
In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van de waterweginfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.
Na aanleg van de infrastructuur kunnen voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden. Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de waterweginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.".

De aanvraag is gelegen binnen het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) 'Solitaire vakantiewoningen – Brugge-Oostende', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2015. De aanvraag handelt echter niet over een vakantiewoning. Het PRUP is hier aldus niet van toepassing.

De aanvraag is niet gelegen binnen een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, noch binnen een plan van aanleg, noch binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet-vervallen verkaveling.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag
Artikel 7.4.5 van de VCRO stelt dat de voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de voorschriften van de plannen van aanleg vervangen, tenzij het ruimtelijk uitvoeringsplan het uitdrukkelijk anders bepaalt.

De aanvraag moet beoordeeld worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP 'Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge'.

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage
De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage I/bijlage II van het project-MER-besluit, meer bepaald:

- Bijlage I, rubriek 2a):
  "Thermische centrales en andere verbrandingsinstallaties met een warmtevermogen van ten minste 300 megawatt"
- Bijlage II, rubriek 3c):
  "Bovengrondse opslag van aardgas met een opslagcapaciteit van 100.000 m^3 of meer."

Het Team Omgevingseffecten (milieueffectenrapportage) van de afdeling GOP van het Departement Omgeving heeft op 1 maart 2024 het aan de aanvraag toegevoegde project-MER (met referentie PR3543) goedgekeurd:

"2. Inhoudelijke toetsing van het project-MER

2.1. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2,1 ° DABM2
Het project-MER werd opgesteld door het team van erkende MER-deskundigen en de erkende MER-coördinator waarover in de aanmeldingsbeslissing werd beslist.

2.2. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 2° DABM
Het project-MER voldoet aan het scopingsadvies van 11/08/2023. Onder meer de volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing of aandachtspunten kunnen vermeld worden:

- *De projectbeschrijving werd voldoende aangepast zoals gevraagd in het scopingsadvies door onder andere de verplaatsing van de opslag van waterstof en wijziging van een stikstoftank van de eerste aanlegsteiger naar het vaste land duidelijker op te nemen.*
- *Rekening houdend met het advies van Stad Brugge en de opmerkingen in het scopingsadvies werden de vergunde 24 000 beladingen van de tanken in de huidige situatie opgenomen in plaats van in de geplande situatie. De 8.000 beladingen betreft de reëel situatie van 2022 en wordt beknopt besproken.*
- *De discipline lucht werd voldoende aangepast aan het scopingsadvies door zoals gevraagd een meer realistisch scenario toe te voegen met een reëlere activiteitsgraad van de verdampers. Hieruit volgt of er effectief milderende maatregelen nodig zijn en dat er nauwelijks een reductiepotentieel overblijft.*
- *In de discipline geluid werden twee extra beoordelingspunten toegevoegd naar aanleiding van vragen uit het scopingsadvies. Ook met de overige opmerkingen uit het scopingsadvies werd voldoende rekening gehouden.*
- *In het MER werd naar aanleiding van opmerkingen in het scopingsadvies §12.2.2.1.1. toegevoegd inzake verkeersveiligheid. In deze paragraaf wordt er verwezen naar een aparte mobiliteitsnota in opmaak door een erkende MER-deskundige mobiliteit die op korte termijn zal besproken worden met de belanghebbende.*

- *Ook de overige disciplines (water, bodem en grondwater, biodiversiteit, mens en klimaat) werden voldoende aangepast conform het scopingsadvies.*

2.3. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 3° DABM
Het project-MER is kwaliteitsvol uitgewerkt en het bevat alle relevante onderdelen conform artikel 4.3.7. van DABM. Onder meer de volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing:

- *In het MER wordt kort ingegaan op het nulalternatief, locatie-alternatieven en uitvoeringsalternatieven.*
- *Om de effecten van de voorliggende aanvraag te onderzoeken werd in het MER ook een passende beoordeling geïntegreerd (zie bijlage BD 4 met als naam 'Ecologische gebiedsbeschrijving'). De passende beoordeling werd in het advies van 23 januari 2024 gunstig geadviseerd door het Agentschap voor Natuur en Bos.*

2.4. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 4° DABM
Het project-MER werd afgetoetst aan de ontvangen opmerkingen en adviezen van het publiek en de geraadpleegde adviesinstanties. Hieronder een beknopte analyse van de ontvangen informatie.

Het Team Omgevingseffecten vroeg advies op het MER aan Agentschap voor Natuur en Bos, Stad Brugge, GOP – Team Omgevingseffecten voor het aspect Externe Veiligheid, Port of Antwerp Bruges, Departement Zorg West-Vlaanderen, Vlaams Energieagentschap, VMM – kern advisering lozingen/lucht en afvalwater en Provincie West-Vlaanderen. Er kwam heden reactie op het MER of op de vergunningsaanvraag van Agentschap voor Natuur en Bos, Stad Brugge, GOP – Team Omgevingseffecten voor het aspect Externe Veiligheid (geen opmerkingen), Port of Antwerp Bruges, Vlaams Energieagentschap en VMM – kern advisering lozingen/lucht en afvalwater. Het advies van het college van Burgemeester en schepenen van Knokke-Heist wordt ook mee besproken in dit goedkeuringsverslag.

Tijdens het openbaar onderzoek werd er 1 bezwaar geformuleerd. Kort samengevat worden in het bezwaar onder andere volgende relevante punten voor het MER en de effectbeoordeling vermeld:

- *geluidshinder en verkeersonveiligheid als gevolg van zwaar transport op de Elisabethlaan;*
- *deel transportroute loopt door woonwijk en toeristisch gebied en wordt niet vermeld in MER;*
- *transport is gevaarlijk transport waarvoor de ADR reglementering van toepassing is;*
- *verkeerde veronderstelling in MER dat Kustlaan een beperkte rol speelt in transportroute. Alle transport zou langs daar passeren. Transport niet beperkt: 16 LNG tankwagens per uur;*
- *alternatieve transportroutes moeten uitgewerkt worden;*
- *verkeersveiligheidsstudie is niet toegevoegd;*
- *tankwagens parkeren op openbaar terrein;*
- *snelheid tankwagens niet beperkt tot 40 km/u.*

Onder meer volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing en de analyse van adviezen en bezwaren:

- *Het advies van Stad Brugge*
  - *Het advies van de Stad Brugge bevat verschillende opmerkingen op het MER. Deze opmerkingen werden met de MER-coördinator en initiatiefnemer Fluxys besproken en als antwoord hierop kan verwezen worden naar een Excel opgemaakt door de*

MER-coördinator en toegevoegd aan het omgevingsloket via 'verstuur een bericht' dd. 1/03/2024. Deze is terug te vinden onder de documentnaam 'Input Fluxys en SGS - advies Stad Brugge en team MER.pdf'. Ook bijhorende pdf-bestanden (onder andere de mobiliteitsnota waarnaar verwezen wordt in het MER) zijn in het bericht op het omgevingsloket beschikbaar. Specifiek wordt inzake deze opmerkingen het volgende meegegeven: Bepaalde opmerkingen werden reeds opgenomen in het scopingsadvies en in de Excel gemotiveerd hoe mee omgegaan werd in het MER. Het Team Omgevingseffecten gaat akkoord met deze motivatie.

- *Bepaalde opmerkingen zouden de kwaliteit van het MER verbeteren, doch geven geen aanleiding tot andere conclusies inzake milieueffecten.*
- *De opmerkingen inzake foutieve persceelnummers en vlaremverwijzigingen zijn terecht maar deze hebben geen invloed op de globale bespreking en beoordeling van de effecten in het MER.*
- *Op de site is inderdaad een niet-ingekapselde radioactieve stralingsbron aanwezig. In juni 2023 werd hieromtrent een studie uitgevoerd cfr. art. 3.1.d van ARBIS om het blootstellingsrisico van de bron te bepalen. Deze toont aan dat de Kr-85 bronnen ingedeeld kunnen worden in klasse IV, waardoor deze niet langer vergunningsplichtig zijn. Dit vormt een kleine leemte in het MER maar heeft geen impact op de effectbeoordeling.*
- *Stad Brugge merkt op dat het niet duidelijk is welk effect op de uitstoot het inmengen van waterstof als energiedrager heeft. Deze plannen zijn nog niet concreet. Op p.408 van het MER wordt het mogelijk toekomstig gebruik van (deels) H2 opgenomen als brandstof. Hierbij wordt ook mogelijke monitoring (testen) vooropgesteld welke aanvullend bij het MER duidelijker benoemd kan worden.*
- *Een gelijkaardige opmerking kan gemaakt worden inzake methaanemissies. Historisch is echter gekend dat methaanemissies in het LNG proces laag zijn. Het beperken van methaanemissies op de terminal is altijd een aandachtspunt geweest voor Fluxsys en moet dus verder opgevolgd en gemonitord worden. Deze monitoring kan aanvullend op het MER duidelijker benoemd worden.*

Rekening houdend met bovenstaande bespreking en de bijkomende informatie die via 'verstuur bericht' werden toegevoegd aan het loket, is Team Omgevingseffecten van oordeel dat de opmerkingen en vragen in het advies van Stad Brugge voldoende beantwoord zijn.

Tenslotte worden volgende conclusies over mobiliteit uit het advies van Stad Brugge benadrukt: inzake mobiliteit worden de conclusies uit het MER bijgetreden in het advies van Stad Brugge. Wel wenst Stad Brugge de aanbeveling te herhalen dat het bedrijf ook extra inzet op een modal shift voor het woon-werkverkeer voor haar werknemers.

- *Het advies van de stad Knokke-Heist:*
  In het ongunstig advies van Knokke-Heist worden onder andere volgende aspecten aangehaald relevant voor de inhoud van het MER en de effectbeoordeling:
  - *Een deel van het vrachtverkeer rijdt door de deelgemeente Knokke-Heist waar er voornamelijk residentiële, verblijfsrecreatie en commerciële bebouwing aanwezig is, met veel lokaal en toeristisch auto- en fietsverkeer; er moeten verschillende scenario's onderzocht worden voor de transportroute;*
  - *geen aandacht voor verkeersveiligheid;*
  - *geen passende beoordeling opgemaakt;*
  - *nadelige gevolgen op de aanwezige SBZ's;*
  - *effecten moeten onderzocht worden ten opzichte van een situatie zonder de bestaande inrichting.*

Aangezien het een hervergunning betreft werd in het MER weldegelijk als referentiesituatie de huidige toestand maar het bedrijf niet in exploitatie beoordeeld (dus zonder de bestaande inrichting). In het MER wordt een paragraaf verkeersveiligheid toegevoegd en verwezen naar een aparte mobiliteitsnota en in overleg met alle belanghebbenden. Uit de bijkomende informatie (zie bovengenoemde Excel) volgt dat de lege tankwagens dienen te keren op de ovonde en maken zo gebruik van een beperkt segment van de Elisabethlaan naar ovonde en terug op grondgebied van Knokke-Heist. De volle tankwagens kunnen rechtstreeks ontsluiten richting N350 en A11, grondgebied Zeebrugge. Uit deze bijkomende informatie volgt enerzijds dat bij het bekijken van de transportroute op microniveau het enkel een beperkt segment vormt van lege tankwagens langs bewoning en anderzijds dat er overleg lopende is waar er gekeken wordt naar oplossingen om transport richting Knokke-Heist te vermijden. Aangezien dit een flankerende maatregel is waarbij verschillende partijen betrokken zijn om deze te realiseren, volstaat de informatie in het MER om de effecten te beoordelen. Aangeraden wordt om rond deze problematiek een vergunningsvoorwaarde te formuleren.

Op vraag van ANB werd een ecologische analyse opgemaakt die werd toegevoegd als bijlage BD4 van het MER. Bij indiening van dit MER in de omgevings-vergunningsprocedure werd door ANB een gunstig advies verleend op de geïntegreerde passende beoordeling. In haar advies stelt ANB vast dat de vergunningsplichtige activiteit, het plan of programma geen betekenisvolle aantasting impliceert voor de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszone. Het Agentschap voor Natuur en Bos verklaart zich akkoord met de conclusies uit de passende beoordeling. Daarnaast is ANB van oordeel dat de vergunningsplichtige activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN zal veroorzaken.

- *Het advies van Port of Antwerp Bruges (POAB)*
  Ook in het advies van POAB wordt gesteld dat er een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets ontbreekt. Dit wordt dus weerlegd op basis van het advies van ANB (zie ook voorgaande punt). Daarnaast stelt POAB in haar advies vragen over aanwezigheid van PFAS in zeeschuim en in hoeverre dit impact heeft op de lozing door Fluxys. PFAS wordt besproken in het onderdeel bodem en grondwater van het MER. Dit komt niet aan bod in de discipline water gezien mogelijke lozing terug te voeren is tot eventuele aanwezigheid van PFAS in het opgenomen dokwater. Uit de bijkomende informatie (zie bovengenoemde Excel) volgt dat op geen enkel ogenblik wordt verwacht dat de processen ertoe zullen leiden dat er bijkomend PFAS in het te lozen water zullen terechtkomen. VMM - dienst Advisering Afvalwater kan akkoord gaan met het voorliggende MER, meer bepaald de discipline oppervlaktewater. In het advies van de VMM met betrekking tot de vergunningsaanvraag wordt ook niet ingegaan op PFAS in lozingswater.
- *Het advies van VEKA:*
  Uit het advies van VEKA volgt dat positief is dat Fluxys Belgium NV zelf klimaatdoelstellingen formuleert in het project-MER. Met de geformuleerde doelstellingen van –50% in 2025 ten opzichte van 2017 en klimaatneutraliteit tegen 2035 voor Fluxys Belgium, kan de Fluxys LNG Terminal Zeebrugge als bestaande industriële installatie een duidelijke bijdrage leveren aan de Europese klimaatambities en de Vlaamse beleidsdoelstellingen. Echter is er voor het VEKA nood aan een duidelijker kader en traject om de in het project-MER vermelde klimaatdoelstellingen te realiseren. Daarnaast hebben de klimaatambities enkel betrekking op de eigen activiteiten (scope 1 & 2-emissies), terwijl in het project-MER niet wordt ingegaan op de scope 3-emissies. Ook wordt niet ingegaan, bijvoorbeeld aan de hand van scenario's, op hoe de Fluxys

LNG Terminal Zeebrugge zich zal voorbereiden en organiseren op de industriële transitieweg van fossiele moleculen naar duurzame moleculen. Dit is belangrijk in het licht van de aanvraag voor onbepaalde duur. Het project voorziet om opslaginfrastructuur voor waterstof te plaatsen, maar een langetermijnvisie inzake de bestaande opslaginfrastructuur voor aardgas en biomethaan en de mogelijke activiteiten in het kader van uitvoer van grote hoeveelheden van CO2 en andere moleculen ontbreekt. Gezien voorgaande, adviseert het VEKA enkele bepalingen op te nemen als bijzondere milieuvoorwaarden (cfr. hun advies).

- *Met betrekking tot het bezwaar wordt aanvullend op de bespreking van het advies van Knokke-Heist nog het volgende vermeld:*
  - *Ter hoogte van de nabije noordelijke woningen ter hoogte van de N34 (Elisabethlaan) draagt het transport van Fluxys een equivalente geluidsbelasting van 49,1 dBA bij in worst case. Deze geluidsbijdrage door transport zorgt voor een maximale verhoging van 0,2 dBA in het huidige verkeer en kan daarom volgens het richtlijnenboek als verwaarloosbaar beschouwd worden;*
  - *Een alternatievenonderzoek voor de transportroute, om onder andere de verkeersveiligheid in de regio van de op- en afrit van de projectsite te verhogen, is in opmaak door overleg met de betrokken partijen, waaronder Fluxys, De Lijn, Zeebrugge en Knokke-Heist;*
  - *LNG-tankwagens dienen als ADR (gevaarlijk) transport geklasseerd te worden. Voor de LNG-transporten specifiek, werd een veiligheidsstudie door M-Tech opgemaakt waarin de externe mensrisico's in kaart werden gebracht. Deze werden opgemaakt in kader van een voorgaande vergunningsaanvraag. Belangrijk is het feit dat langs de Elisabethlaan enkel lege tankwagens rijden;*
  - *Er wordt gewerkt met tijdssloten om ophoping/lange wachtrijen te voorkomen op de openbare weg. Er is een wachtplaats op de toegangsweg voorzien voor inrit Terminal zelf (na 1ste poort), voor vrachtwagens die een slot geboekt hebben.*
  - *Volgens de bijkomende informatie is er geen reden om aan te nemen dat op het korte traject in Heist (naar en van de ovonde) de gemiddelde snelheid hoger zal zijn dan 40 km/u.*

Reacties van onderstaande aard worden als niet relevant beschouwd voor het project-MER:

- *reacties die uitsluitend een persoonlijk standpunt inhouden over de wenselijkheid van het project;*
- *reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een project-MER (vb. kostenbatenanalyse, waardevermindering of –vermeerdering van onroerend goed per perceel, persoonlijke voorkeuren van omwonenden, ...);*
- *reacties die gaan over procedurele aspecten buiten deze project-MER procedure zoals onwettigheid van vergunningsvoorwaarden;*
- *reacties die betrekking hebben op zaken buiten de scope van het project-MER zoals vragen naar beperktere vergunningstermijn in relatie tot uitfasering fossiele brandstoffen en lange termijnvisie inzake een langetermijnvisie inzake de bestaande opslaginfrastructuur voor aardgas en biomethaan en de mogelijke activiteiten in het kader van uitvoer van grote hoeveelheden van CO2 en andere moleculen (cfr. advies VEKA).*

2.5. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 5° DABM

In kader van het scopingsadvies, onderdeel van het voortraject, werd de bevoegde Federale Overheid om advies gevraagd in verband met mogelijke grensoverschrijdende effecten met de Noordzee. Op deze adviesvraag kwam geen reactie.

3. Goedkeuring van het project-MER
Op basis van de bovenstaande toetsing keurt het Team Omgevingseffecten het voorliggende project-MER goed."

Uit het project-MER volgt dat de impact van de exploitatie als aanvaardbaar inzake milieueffecten wordt beschouwd. Zoals aangehaald in het goedkeuringsverslag verwijst het Team Omgevingseffecten bij deze goedkeuring expliciet naar de volgende aandachtspunten:

- met betrekking tot de discipline mobiliteit: de problematiek van het vrachtverkeer (veiligheid, verkeersveiligheid en geluid) in de gemeente Knokke-Heist
- met betrekking tot de discipline klimaat: de voorwaarden zoals opgelijst in het voorwaardelijk gunstig advies van VEKA op het ontwerp-MER van 19 januari 2024

Deze aandachtspunten worden verder in dit verslag besproken en de nodige voorwaarden worden in de bijzondere vergunningsvoorwaarden ingeschreven.

Veiligheidsrapportage

De aanvraag heeft betrekking op een VR-plichtige activiteit uit rubriek 17.2.2 van de indelingslijst van titel II van het VLAREM.

De inrichting is een hoge drempel seveso-inrichting en is VR-plichtig omwille van de aanwezigheid (vergund en gepland) van 'ontvlambare vloeibare gassen van categorie 1 of 2 en aardgas' boven de drempelwaarde uit bijlage 6, delen 1 en 2, kolom 2 gevoegd bij titel I van het VLAREM. In casu betreft het de aanwezigheid van 274.950 ton LNG (hoge drempelwaarde = 200 ton).

Het Team Omgevingseffecten (Externe Veiligheid) van de afdeling GOP van het Departement Omgeving heeft op 12 februari 2024 het aan de aanvraag toegevoegde omgevingsveiligheidsrapport (met referentie OVR/22/16) goedgekeurd:

"3. Beoordeling van het omgevingsveiligheidsrapport

3.1. Algemeen
Het Team Omgevingseffecten heeft het omgevingsveiligheidsrapport van Fluxys LNG nv onderzocht. Aangaande de uitwerking van het omgevingsveiligheidsrapport kan gesteld worden dat:

- *het veiligheidsrapport werd opgesteld door een daartoe erkend VR-deskundige, m.n. Luc Vandebroek van M-tech; d.i. in overeenstemming met de eerder aangehaalde beslissing over de aanmelding;*
- *het veiligheidsrapport voldoet aan de eraan gestelde vormelijke en inhoudelijke vereisten zoals decretaal opgelegd en nader beschreven in [RLBVR] (met inbegrip van [Leidraad OVR] en [HBRB]). Hierbij werden ook de aanvullende instructies die het Team Omgevingseffecten tijdens het traject van het opstellen van het veiligheidsrapport gaf, voldoende opgevolgd.*

Aangaande de resultaten van de risicoanalyse voor de toekomstige toestand kan gesteld worden dat:

- *binnen het afgebakende kader het berekende externe mensrisico voldoet aan 3 van de 4 vigerende risicocriteria5 , met name deze ten aanzien van het plaatsgebonden risico ter hoogte van de gebieden met woonfunctie en de gebieden met kwetsbare locatie, en ten aanzien van het groepsrisico;*

- *binnen het afgebakende kader het risicocriterium ten aanzien van het plaatsgebonden risico ter hoogte van de terreingrens overschreden wordt, omdat de isorisicocontour van risiconiveau 1E-5/jaar externe gebiedsdelen omsluit, waardoor in die gebiedsdelen het plaatsgebonden risico hoger ligt dan de criteriumgrens van 1E-5/jaar. Naar het inzicht van het Team Omgevingseffecten vormt deze overschrijding geen knelpunt, omdat binnen deze overschrijding enkel een beperkt deel van een niet vrij toegankelijke dienstweg en het LNG-dok zijn gelegen en daar geen permanente aanwezigheid van personen te verwachten is;*
- *indirecte effecten vanuit het windturbinepark Zeebrugge - Aspiravi op Fluxys LNG nv mogelijk zijn, maar niet leiden tot letale effecten buiten het terrein van Fluxys LNG nv;*
- *indirecte effecten vanuit andere externe gevarenbronnen niet te verwachten zijn;*
- *indirecte effecten vanuit Fluxys LNG nv mogelijk zijn op de lagedrempel-Seveso-inrichting Prax Terminals Belgium;*
- *grensoverschrijdende effecten en gevolgen op Nederlands grondgebied niet verwacht worden;*
- *in het omgevingsveiligheidsrapport maatregelen beschreven worden om zware ongevallen te voorkomen of de gevolgen van gebeurlijke zware ongevallen te beperken, zowel voor het aspect externe mensveiligheid als voor het aspect milieuveiligheid.*

3.2 Invloed van de geplande wijzigingen
De geplande wijzigingen leveren een verwaarloosbare bijdrage aan zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico en heeft m.a.w. geen invloed op het risicobeeld van Fluxys LNG nv.

4. Openbaar onderzoek
De toepasselijke decretale bepalingen vragen dat het Team Omgevingseffecten in zijn beslissing over het omgevingsveiligheidsrapport rekening houdt met de resultaten van het openbaar onderzoek van de omgevingsvergunningsaanvraag. Tijdens het openbaar onderzoek werden geen bezwaren ingediend die betrekking hadden op het omgevingsveiligheidsrapport.

5. Beslissing
Het Team Omgevingseffecten keurt het omgevingsveiligheidsrapport OVR/22/16 van Fluxys LNG nv goed."

Uit het omgevingsveiligheidsrapport blijkt dat – rekening houdend met de specifieke aannames en veronderstellingen – het externe mens- en milieurisico van het aangevraagde aanvaardbaar is en er in het omgevingsveiligheidsrapport voldoende maatregelen beschreven worden om zware ongevallen te voorkomen of de gevolgen van gebeurlijke zware ongevallen te beperken, zowel voor het aspect externe mensveiligheid als voor het aspect milieuveiligheid. De strikte naleving van deze aannames, veronderstellingen en maatregelen wordt in de vergunning ingeschreven.

<u>GPBV-installatie</u>
De ingedeelde inrichting of activiteit omvat overeenkomstig de RIE (Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging) een GPBV-installatie waarvoor in toepassing van artikel 2.1.1 van titel III van het VLAREM uitdrukkelijk is gesteld dat alle passende preventieve maatregelen tegen verontreiniging moeten getroffen worden door toepassing van de beste beschikbare technieken zodat geen belangrijke verontreiniging veroorzaakt kan worden.

De volgende X-rubriek is van toepassing:

- Rubriek 43.3.2° '*Het stoken in installaties, inclusief stationaire motoren en gasturbines, met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van 50 MW of meer*'

De volgende BREF's zijn van toepassing voor deze ingedeelde inrichting of activiteit:

- BREF 'Large Combustion Plants (LCP)' (2016)
- BBT 'Grote stookinstallaties' (2017)

Naar aanleiding van de publicatie (17 augustus 2017) van de BBT-conclusies voor grote stookinstallaties werd in 2019 (19 augustus 2019) een GPBV-evaluatie uitgevoerd. In het besluit van deze GPBV-evaluatie is gesteld dat alleen de WKK binnen het toepassingsgebied van de BBT-conclusies van de BREF LCP vallen. De toetsing van de andere stookinstallaties wordt beperkt tot titel II van het VLAREM en deel 1 'Algemene bepalingen' en deel 2 'Algemene milieuvoorwaarden' van titel III van het VLAREM.

De enige wijzigingen bij voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag (hernieuwing en verandering) zijn:

- Vervanging van 3 gasverwarmers stookgas WKK van elk 132 kWth door 2 nieuwe gasverwarmers van elk 133 kWth.

  De nieuwe gasverwarmers hebben een gelijk thermisch vermogen als de oude, waarbij men van 3 naar 2 gasverwarmers gaat. De emissies zullen dus lager zijn in de aangevraagde toestand dan in de vergunde. De thermische vermogens zijn bovendien heel klein in verhouding met de thermische vermogens van de andere installaties onder rubriek 43.3.

- Een administratieve correctie van het vermogen van 3 stookinstallaties van 33 MWth naar 45 MWth

  Het betreft hier een administratieve correctie. De totaliteit van de werkelijke emissies met de nieuwe backup-heaters van 45 MW versus de vergunde van 33 MW zullen niet leiden tot een hogere emissie gezien de warmtevraag dezelfde blijft. Bovendien zal door de recente indienstname van de 3 extra ORV's er veel minder noodzaak zijn om 2 of 3 back-up heaters simultaan in werking te houden, zodat een vermindering van de emissies kan verwacht worden.

Gelet op de toelichting hierboven aangaande de wijzigingen kan besloten worden dat de conclusies van de evaluatie uit 2019 kunnen behouden worden.

<u>BKG-inrichting</u>

De aanvraag omvat een BKG-installatie, aangezien voor volgende van toepassing zijnde rubriek de letter Y (Yk) in de vierde kolom van de indelingslijst is opgenomen:

- Rubriek 43.4 '*Installaties voor het verbranden van brandstof met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 20 MW, met uitzondering van installaties voor het verbranden van gevaarlijke afvalstoffen of huishoudelijk afval*'

De LNG-terminal neemt deel aan het ETS-systeem van handel in CO2-emissierechten. De CO2-emissies van de LNG-terminal worden berekend volgens een door het Vlaams Energie en Klimaatagentschap (VEKA) goedgekeurd monitoringsplan. Het monitoringplan 2021-2025 werd geverifieerd door het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen (VBBV) en goedgekeurd door VEKA op 22 december 2021.

Energie-intensieve inrichting
Het jaarlijks finaal energiegebruik van de vestiging waartoe de ingedeelde inrichting of activiteit behoort betreft ten minste 0,1 PetaJoule zodat het een energie-intensieve inrichting betreft. In 2022 werd een energieplan opgemaakt voor de site.

De veranderingen die hier worden aangevraagd hebben een jaarlijks finaal energiegebruik kleiner dan 10 TJ en worden als niet relevant voor het energiegebruik beschouwd. Het is bijgevolg niet vereist een energiestudie bij de vergunningsaanvraag te voegen.

BEOORDELING

Activiteiten en aanvraag
De huidige bedrijfsactiviteiten zijn vergund tot 15 juli 2024. Fluxys wenst haar activiteiten op de LNG Terminal te Zeebrugge te hervergunnen. Het betreft in hoofdzaak een hernieuwing met een beperkt aantal wijzigingen van de vergunning (voor meer details: zie opsomming onder titel 'omgevingsvergunningsaanvraag' in dit verslag).

De hoofdfunctie van de LNG-terminal bestaat erin op regelmatige basis LNG (Liquefied Natural Gas) te ontvangen via schepen, tijdelijk op te slaan, over te slaan of in gasvorm via pijpleiding uit te zenden.

De belangrijkste activiteiten verbonden aan de exploitatie zijn:
- Lossen en laden van LNG uit de schepen naar de opslagtanks en omgekeerd, evenals transfer van LNG tussen schepen via de LNG-installaties;
- Vloeibaar houden van aardgas bij zeer lage (cryogene) temperatuur en lage druk in de LNG opslagtanks;
- Vergassen van LNG waarbij het lage druk LNG door middel van hogedruk LNG-pompen naar de Submerged Combustion Vaporizers (SVC's: LNG verdampers met ondergedompelde aardgasbranders) of naar de Open Rack Vaporizers (ORV's: dokwater hervergassers die de warmte van het dokwater gebruiken) wordt getransporteerd;
- Leveren van gasvormig aardgas aan het transportnet;
- Laden van LNG-tankwagens op de hiervoor voorziene laadstations.

De terminal beschikt over twee aanlegsteigers. Het LNG wordt vanuit de LNG-schepen via de eigen lospompen, en de op de terminal aanwezige losarmen en leidingen getransporteerd naar de LNG-opslagtanks. Bij het laden worden de pompen in de LNG-opslagtanks gebruikt om het LNG via de leidingen en losarmen naar de LNG-schepen te verpompen. Tevens is het mogelijk om LNG tussen 2 aangemeerde schepen te transfereren: het lossende LNG schip verpompt dan met zijn eigen cargopompen LNG via de losarmen door de leidingen van de LNG-terminal richting het tweede LNG-schip dat aangemeerd is aan de andere aanlegsteiger.

De opslag van het LNG gebeurt in 5 LNG-opslagtanks met samen een bruto-inhoud van 611.000 m^3 (of een netto-opslagcapaciteit van in totaal 560.000 m^3). De opslag gebeurt op een temperatuur van -161,5°C en een lichte overdruk (maximum 205 mbarg). De opslagtanks zijn gasdicht, thermisch geïsoleerd en beveiligd tegen mogelijke bedrijfsstoringen.

Voor het uitzenden van het LNG beschikt de inrichtingen over 2 uitzendleidingen. Het vloeibare aardgas wordt via hogedrukpompen op de transportdruk (80 bar) gebracht en in verdampers

hervergast tot een temperatuur van +3°C. Elf verdampers zijn van het type SCV's (aardgasverdampers), waarbij ondergedompelde branders het waterbad, waarin de warmtewisselaars zijn ondergedompeld, opwarmen. Vier verdampers zijn van het type ORV (warmtewisselaar) waarbij de warmte uit het zeewater aangewend wordt om het LNG te verdampen. Eén ORV was ten tijde van de aanvraag reeds in dienst. De 3 overige ORV's zijn sinds 1 januari 2024 commercieel in dienst. Bij deze ORV's horen 3 back-up heaters (BUH) die worden ingezet wanneer het zeewater te koud is.

Op de terminal is ook een WKK bestaande uit een gasturbine met een vermogen van 40 MW en een warmterecuperatie-eenheid voor het aanmaken van warm water aanwezig. Deze WKK wordt uitgebaat door Engie, en wordt enkel als piekcentrale en dus slechts uitzonderlijk gebruikt (142 uren in 2021). De aanvrager heeft medegedeeld dat deze WKK waarschijnlijk volgend jaar uit gebruik genomen wordt.

Daarnaast zijn er zes operationele laadstations aanwezig waar LNG tankwagens geladen kunnen worden.

De totale maximale hoeveelheid LNG die aangevoerd en uitgezonden kan worden bedraagt circa 25 milj.m^3 LNG/jaar. Het maximale uitzenddebiet in gasvorm bedraagt 2.600.000 m^3/u, daarnaast is er dus een belangrijke overslagfunctie, inclusief het inkoelen en laden van schepen en vrachtwagens.

Externe Veiligheid

De inrichting betreft een hoge drempel seveso-inrichting. In het kader van voorliggende aanvraag werd een omgevingsveiligheidsrapport opgesteld door een erkend VR-deskundige en aan de aanvraag toegevoegd.

Op site zijn naast een grote hoeveelheid LNG (maximaal 611.000 m^3 of 274.950 ton) ook andere gevaarlijke stoffen aanwezig, in kleinere hoeveelheden dan de drempels (zoals vermeld in bijlage 6 delen 1 en 2, gevoegd bij titel I van het VLAREM):

Deel 1. Gevarencategorieën overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1272/2008	Vergund en aangevraagd (ton)	Hoge drempel (ton)
P5c Ontvlambare vloeistoffen	0,05	50.000
E1 Gevaar voor aquatisch milieu	82	200
Deel 2. Met naam genoemde gevaarlijke stoffen		
18. Ontvlambare vloeibare gassen cat. 1 of 2 (incl. LPG) en aardgas(4)	274.950	200
34. Aardolieproducten en alternatieve brandstoffen(5)	325	25.000

Relevante installaties en scenario's

In het omgevingsveiligheidsrapport werd in de eerste instantie een selectie gemaakt van de - voor de externe veiligheid – relevante installaties met gevaarlijke producten. De selectie van installaties gebeurde door de evaluatie van de hoeveelheden en de aard van de gevaarlijke producten in de installaties, de heersende procescondities in de installaties en de afstand van de installaties tot de dichtstbijzijnde terreingrens.

Voor deze installaties werden voor de voorgeschreven scenario's, conform de richtlijnen van het Team Omgevingseffecten (Handboek Risicoberekeningen, versie 3.1), de maximale 1% letaliteitseffecten berekend. Dit betreft de maximale afstand waarop het desbetreffende ongevalscenario resulteert in 1% letaliteit van blootgestelde personen bij het meest ongunstige

weertype. Gelet op de activiteiten op de terminal zijn vooral de effecten van verbranding, thermische straling en overdruk van belang.

Voor de scenario's die dergelijke effecten genereren tot buiten de terreingrens werd vervolgens een kansenstudie uitgevoerd. De gebruikte faalfrequenties zijn gebaseerd op de richtlijnen van het Team Omgevingseffecten (Handboek Risicoberekeningen, versie 3.1). Voor de meeste installaties op de terminal werd aangenomen dat deze installaties continu in gebruik zijn, met uitzondering van een aantal installaties met een beperkte jaarlijkse gebruiksduur (in het bijzonder voor wat betreft de verlaadarmen en loscollectoren voor schepen, de laadinstallaties voor tankwagens en de compressoren).

Bij het bepalen van het risico werd ook rekening gehouden met zogenoemde indirecte effecten vanuit de omgeving op de inrichting ten gevolge van de aanwezige externe gevarenbronnen in de omgeving. Uit deze analyse volgt dat enkel het windturbinepark Zeebrugge - Aspiravi hierbij weerhouden dient te worden, in het bijzonder het scenario bladbreuk. In het veiligheidsrapport wordt berekend dat de maximale schadeafstand bij het falen van een windturbine (bladbreuk bij nominaal toerentaal en overtoeren) de opslagtanks kan raken. Dit scenario zal echter geen aanleiding geven tot het catastrofaal falen van deze opslagtanks. Bijgevolg wordt er ten gevolge van de aanwezige windturbines geen significante invloed verwacht op het externe risico van de terminal.

Toetsing van de berekende risico's

De berekende risico's worden vervolgens getoetst aan het in Vlaanderen toegepaste beoordelingskader inzake risicocriteria voor externe mensrisico's van seveso-inrichtingen (versie 1.0, 19 oktober 2006).

Uit de risicoberekeningen blijkt dat:

- Het plaatsgebonden risico van 10^{-5}/jaar de terreingrens overschrijdt in westelijke richting ter hoogte van de verlaadplaatsen voor schepen, in noordwestelijke richting ter hoogte van de loscollectoren die gelegen zijn op de LNG-dam, ter hoogte van de laadstations 1 en 2 ten oosten van de inrichting en ook ter hoogte van de watervang onder de hervergassingsinstallaties van uitzendtrein 1. Hiermee wordt niet voldaan aan het criterium voor het plaatsgebonden mensrisico ter hoogte van de terreingrens van 10^{-5}/jaar. Deze overschrijding vormt nergens een knelpunt aangezien binnen deze overschrijding geen permanente aanwezigheid van personen wordt verwacht. Ter hoogte van de verlaadplaatsen en de watervang gaat het om wegen die niet toegankelijk zijn voor het publiek. Ter hoogte van het LNG-dok en de LNG- dam situeert de overschrijding zich in het dok, eveneens een gebied waar een permanente aanwezigheid van personen uitgesloten is.
- Het plaatsgebonden risico van 10^{-6}/jaar tot maximaal 333 m buiten de terreingrens reikt in zuidwestelijke richting. Binnen deze afstand bevinden zich geen gebieden met woonfunctie zodat aan het criterium is voldaan.
- Het plaatsgebonden risico van 10^{-7}/jaar tot maximaal 733 m buiten de terreingrens reikt. Binnen deze afstand bevinden zich geen gebieden met kwetsbare locaties zodat aan het criterium is voldaan.
- Het groepsrisico voldoet aan het criterium.

In het veiligheidsrapport wordt ook nagegaan of de exploitatie van de terminal een domino-effect kan genereren op installaties met gevaarlijke stoffen in de omgeving, in het bijzonder de lage drempel seveso-inrichting Prax Terminals Belgium gelegen op circa 1,3 km van de LNG-terminal. De analyse in dit verband toont aan dat domino-effecten niet volledig uit te sluiten zijn maar dat, gelet op de aanwezige preventieve en gevolgbeperkende maatregelen bij de LNG-terminal, geen domino-effecten worden verwacht.

De strikte naleving van de aannames, veronderstellingen, het veiligheidsbeleid en de veiligheidsmaatregelen die worden beschreven in het veiligheidsrapport wordt als een bijzondere voorwaarde in de vergunning ingeschreven.

De Hulpverleningszone 1 - West-Vlaanderen heeft naar aanleiding van deze aanvraag een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht op 20 december 2023. Het toegevoegde brandpreventieverslag stelt dat de aanvrager op een zeer doorgedreven wijze dynamische risico-analyses maakt, en dit in de toekomst moet blijven doen. Dit wordt als voorwaarde in de vergunning ingeschreven.

Transport

Voor wat betreft de veiligheidsrisico's van de met LNG-beladen tankwagens werd een aparte veiligheidsstudie aan de aanvraag toegevoegd: 'LNG-wegtransport op het grondgebied van de stad Brugge', opgemaakt in december 2021 naar aanleiding van de omgevingsvergunningsaanvraag (OMV_2022064242) met betrekking tot de uitbreiding van het aantal beladingen van 8.000 naar 24.000 per jaar. Deze studie besluit:

> *"Aangezien het in Vlaanderen ontbreekt aan specifieke risicocriteria voor het transport van gevaarlijke stoffen, is het risico indicatief getoetst aan de risicocriteria die in Vlaanderen van toepassing zijn voor Seveso-inrichtingen. Hierbij wordt vastgesteld dat er geen gebieden met woonfunctie gelegen zijn binnen de isorisicocontour van 10^{-6}/jaar en dat er geen gebieden met kwetsbare locaties gelegen zijn binnen de isorisicocontour van 10^{-7}/jaar. Het plaatsgebonden mensrisico van het LNG-wegtransport voldoet bijgevolg aan de risicocriteria voor Seveso-inrichtingen die gelden voor gebieden met woonfunctie en kwetsbare locaties voor de onderzochte routes."*

Aangezien er met deze aanvraag geen wijzigingen zijn, noch met betrekking tot de route, noch met betrekking tot het aantal transporten, zijn deze conclusies ook voor deze aanvraag geldig.

In het bezwaarschrift wordt verwezen naar het veiligheidsgevaar van de LNG-tankwagens (ADR-transport) die via de Elisabethlaan naar de ovotonde rijden op het grondgebied van Knokke-Heist, om daar te keren en zo de terminal te bereiken. Belangrijk om hierbij te vermelden is het feit dat enkel de lege tankwagens gebruik maken van deze route. De volle tankwagens gebruiken wel degelijk de route die werd bestudeerd in de hierboven vernoemde veiligheidsstudie. De strikte naleving van de aannames, veronderstellingen en de veiligheidsmaatregelen die worden beschreven in het veiligheidsrapport wordt als een bijzondere voorwaarde in de vergunning ingeschreven.

Conclusie

Uit het veiligheidsrapport over de exploitatie van de terminal zelf, en uit de specifieke veiligheidsnota over het transport van gevaarlijke stoffen ten gevolge van de aanwezigheid van de terminal, blijkt dat – rekening houdend met de specifieke aannames en veronderstellingen – het externe mens- en milieurisico van het aangevraagde aanvaardbaar is en er in het omgevingsveiligheidsrapport voldoende maatregelen beschreven worden om zware ongevallen te voorkomen of de gevolgen van gebeurlijke zware ongevallen te beperken.

Lucht

Luchtemissies zijn mogelijk bij het gebruik van de op aardgas gestookte branders van de LNG-verdampers, de back-up heaters van de ORV's, de gasturbine van de WKK-installatie, de verwarmingsinstallaties van de gebouwen, de voorverwarming van fuelgas en de periodieke testen van de noodinstallaties (noodgroepen, bluswaterpompen, fakkel).

In het project-MER is de impact onderzocht van de emissies die door de exploitatie (huidig/gepland) veroorzaakt worden. Het gaat om NOx, SO_2, CO en fijn stof met mogelijke voor wat betreft de impact op de luchtkwaliteit en om CH_4 en CO_2 met mogelijke effecten op klimaat (zie discipline klimaat).

De van toepassing zijnde emissienormen uit de VLAREM-regelgeving dienen ten allen tijde nageleefd te worden. Zoals ook opgelegd in de voorwaarden van de huidige vergunning beschikt de exploitant over een goed functionerende meetpost voor luchtemissies. De resultaten van deze metingen worden bijgehouden op de site, en worden overgemaakt aan de VVO en het CBS van de stad Brugge. Een overzicht van de uitgevoerde metingen en meetresultaten is als bijlage aan de aanvraag toegevoegd. Zoals gevraagd in het voorwaardelijk gunstig advies van 22 januari 2024 van het CBS van de stad Brugge wordt deze voorwaarde in de vergunning behouden.

Geleide emissies

De voornaamste geleide emissies naar de lucht zijn gelinkt aan de aardgasverbranding. Voor wat betreft de emissies van fijn stof, SO_2 en CO ten gevolge van de exploitatie van de terminal stelt het project-MER dat deze emissies niet relevant zijn. Bijgevolg worden hieronder enkel de NOx emissies besproken.

De voornaamste geleide emissies zijn afkomstig van de op aardgas gestookte branders van de LNG-verdampers (SCV's), de back-up heaters van de dokwater-hervergassers (ORV's), en de water-glycol verwarmers van het stookgassysteem. Het betreft:

- 11 in water ondergedompelde aardgasbranders (SCV) voor de verdamping van LNG en de opwarming van het boil-off gas. De werkingsgraad van deze verdampers is zeer variabel en schommelt sterk van jaar tot jaar;
- 4 ORV's met back-up heating (BUH) . De BUH wordt alleen toegepast als het zeewater een temperatuur lager dan 4°C bereikt. Er wordt dan opgewarmd totdat het zeewater een temperatuur van minstens 4°C bereikt. 1 ORV is reeds langer in werking, de 3 andere zijn recent in werking getreden. De emissiegegevens uit de vorige jaren zijn dan ook gebaseerd op 1 ORV in werking.
- 4 units water-glycolheaters voor de verwarming van het voedingsgas van de verdampers. (gezien het beperkte thermisch vermogen zijn deze heaters minder belangrijk in het kader van de emissieproblematiek).

Andere bronnen van NOx-emissies die niet gelinkt zijn aan de hervergassing zijn afkomstig van de verwarmingsinstallaties voor de gebouwen, de dieselmotoren van de noodgroepen voor elektriciteitsopwekking en de dieselmotoren voor de bluswaterpompen en de WKK (gasturbine). De som van deze emissies zijn veel lager (zie ook verder) en kunnen als niet relevant worden beschouwd.

De vergassing van vloeibaar gassen is één van de basisactiviteiten van de LNG-terminal. Hiervoor is een zeer grote warmtevraag. De vereiste warmte-invulling kan op verschillende manieren gerealiseerd worden. De combinatie van technieken/installaties bepalen dan ook de emissies. Deze emissies kunnen bij een gelijkaardige jaardoorzet dan ook aanzienlijk verschillen naargelang de gebruikte combinatie van technieken. Naar emissies toe spreekt het voor zich dat een vergassingsinstallatie zonder aardgasverbranding de uitgesproken voorkeur geniet.
In vorige vergunningen is daarom steeds een voorwaarde opgenomen in verband met het hanteren van een prioriteitenschema, waarbij eerst de Low Nox aardgasbranders (SCV's) moe(s)ten ingeschakeld worden en pas nadien de High NOx SCV's. Door de recente ingebruikname van de 4 ORV's zal een deel van de actuele warmtevoorziening die nodig is bij de vergassing worden

vervangen door aquathermie. Om de emissies maximaal te beperken is het van groot belang dat volgend prioriteitenschema voor het gebruik van de installaties wordt toegepast:

1. inzet de ORV's zonder back-up heating
2. inzet low NOx SCV's
3. inzet high NOx SCV's
4. inzet ORV's met back-up heating (BUH)

Hierbij is het ook van belang dat het onderhoudsschema van de verschillende installaties zodanig wordt opgesteld dat het prioriteitenschema hierdoor zo weinig mogelijk wordt verstoord. Dit schema werd afgetoetst met de aanvrager. Om de toepassing van dit schema te kunnen aantonen houdt de exploitant de gebruiksuren van de verschillende vergassingsmodi bij en stelt dit ter beschikking van de afdeling Handhaving. Dit wordt in de vergunningsvoorwaarden opgenomen.

Niet-geleide emissies

Niet-geleide emissies zijn afkomstig van diffuse emissies van de veiligheidsfakkel voor het affakkelen van grotere debieten aardgas. Alle drukvaten of procesvaten die LNG of aardgas bevatten worden tegen overdruk beschermd door veiligheidskleppen die de overdruk ontlasten in één van de twee beschikbare fakkelcollectoren. De gedeelten van de leidingen waarin LNG kan worden ingeblokt, worden door thermische veiligheidskleppen beschermd, eveneens met afvoer naar een fakkelcollector. In noodgevallen kan het aardgasdebiet oplopen tot maximum 111,6 ton/h. Affakkelen van grote debieten gebeurt in de praktijk heel zelden, gemiddeld ongeveer 1 keer per jaar. De emissiejaarvracht van NOx wordt geschat op 0,9 ton.

Overzicht van de emissies van de exploitatie

In het project-MER zijn verschillende scenario's vastgelegd:

- de referentiesituatie (gezien de aanvraag een hernieuwing van vergunning betreft is de referentiesituatie de situatie zoals vandaag aanwezig, maar dan zonder exploitatie en dus ook zonder emissies).
- de actuele situatie worst-case (met maximaal vergunde doorzet) en 1 ORV in werking
- de geplande situatie worst-case (met maximaal vergunde doorzet) en 4 ORV in werking
- de geplande situatie met een realistische doorzet (conservatief gekozen referentiejaar 2022, een jaar met een hoge doorzet omwille van de oorlog in Oekraïne) en 4 ORV in werking.

Vaststellingen uit het MER:

Overzichtstabel NOx emissies - Tabel 7-27 uit het MER)					
	Effectief 2022	Worst-case (maximaal vergunde doorzet) met 1 ORV)	Worst case (maximaal vergunde doorzet) met 4 ORV	Realistische doorzet (2022) met 4 ORV's	IMJV-drempel
	Ton/jaar	Ton/jaar			
Som(*)	149	225	88,3	23	50

(*) dit betreft de som van alle NOx emissies. Voor de situatie worst case met 4 ORV's, met een totale emissies van 88 ton NOx/jaar bedragen deze respectievelijk voor de SCV 77,5 ton NOx /jaar, voor de BUH 2 ton NOx/jaar, voor de voorverwarmers fuelgas 0,02 ton NOx/jaar, voor de verwarmingsketels 0,04 ton NOx/jaar, voor de WKK 5,6 ton NOx/jaar, voor de fakkel 0,9 ton NOx/jaar en voor de dieselmotoren samen 2,2 ton NOx/jaar.

Hieruit volgt dat de totale emissiejaarvracht voor NOx in de actuele worst-case situatie (maximaal vergunde doorzet met 1 ORV) 225 ton/jaar bedraagt, in de geplande worst case

situatie (maximaal vergunde doorzet met 4 ORV's) wordt deze berekend op 88,3 ton/jaar. Een afname van 61%. De doorrekening van een meer realistische situatie geeft nog een emissie aan van 23 ton/jaar , dit is beneden de IMJV waarde van 50 ton/jaar.

Om de mate van de afname als gevolg van de indienstname van de 3 extra ORV's te beoordelen is in het project-MER ook een vergelijking gemaakt tussen de effectieve emissies in 2022 (1 OVR) en de hypothetische emissies bij de realisatie van dezelfde doorzet met inzet van de 4 ORV's. Hieruit valt af te leiden dat de emissies afnemen van 149 ton/jaar naar 23 ton/jaar, circa 85%.

Dispersieberekeningen - beoordelingspunten

In het project-MER wordt de impact van de NOx emissies op de omgeving uitgebreid besproken voor verschillende scenario's. Aangezien de aanvraag een hernieuwing betreft is de bespreking van de geplande toestand (met 4 OVR's) maatgevend. Voor deze geplande situatie worden 2 scenario's beschouwd:

- een absolute worst-case geplande situatie met maximale inschatting van de uitstoot
- een meer realistisch geplande situatie, waarbij rekening wordt gehouden met het prioriteitenschema.

Bij de absolute worst case benadering wordt in het project-MER een negatieve impact begroot inzake NO_2 over een zeer beperkte oppervlakte ten noordoosten van de site, maar er is daar geen sprake van een langdurige blootstelling. De totale jaargemiddelde NO_2-concentratie ligt ook onder 80% van de grenswaarde, zodat geen negatieve bijstelling van de impactscore vereist is. Op iets verdere afstand en ter hoogte van de omliggende bewoning is de impact zowel voor de worst-case als voor de realistische situatie verwaarloosbaar. Voor de bespreking van het effect ter hoogte van de SBZ wordt verwezen naar de titel 'natuur' in dit verslag.

Gezien de impactscore bij maximale capaciteit en bij de worst case inschatting van de emissies over een beperkt deel van het studiegebied hoger ligt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde is in principe onderzoek naar milderende maatregelen vereist conform het Richtlijnenkader van het Team Omgevingseffecten. Bij een meer realistische doorzet is er nergens een impact die hoger ligt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde, zodat een onderzoek naar milderende maatregelen bij dit scenario niet vereist is. Volledigheidshalve worden in het MER een aantal denkpistes beschreven die zouden kunnen leiden tot verdere NOx reducties. Deze zullen evenwel allen slechts een beperkt effect hebben, gelet op het feit dat de installaties met de hoogste emissies pas in laatste instantie worden ingeschakeld (zie prioriteitenschema). Als conclusie geldt dat als potentiële milderende maatregelen, voor situaties met grote doorzetten zoals in het jaar 2022 of hoger, enkel volgende milderende maatregel overblijft: tegen het einde van de levensduur van de huidige High-en Low-NOx- installaties dient onderzoek te worden uitgevoerd ten aanzien van de technische haalbaarheid van ultra-lage NOx-branders. Het blijvend verder onderzoeken van emissiereducerende maatregelen wordt in de vergunning ingeschreven.

Transport

Ook het transport geeft aanleiding tot NO_2-emissies. Deze werden in het MER begroot met de Traffic-module van IMPACT. Uitgangspunt hierbij vormt de situatie met 24.000 beladingen (samen met de normale andere vrachtwagentransporten, goed voor een totaal tot 140 bewegingen/dag). De impactberekeningen worden worst case doorgerekend, waarbij aangenomen wordt dat al deze transporten dezelfde route volgen. De maximaal berekende jaargemiddelde NO_2-impact onder deze voorwaarden bedraagt slechts 0,3 $\mu g/m^3$, waardoor de impact als verwaarloosbaar kan aanzien worden.

Zoals reeds eerder aangegeven stelt het project-MER dat de emissies van fijn stof ten gevolge van de exploitatie (inclusief verkeer) niet relevant zijn.

Kwaliteit van de omgevingslucht
In de omgeving van het bedrijf beschikt de VMM over modelberekeningen van de jaargemiddelde NO_2-concentratie. In 2022 bedroeg de gemiddelde concentratie hier voor NO_2 16-20 $\mu g/m^3$. Deze waarden zijn licht verhoogd ten opzichte van het landelijk gemiddelde in Vlaanderen. De Europese grenswaarden blijven evenwel gerespecteerd.

Conclusie
Gelet op de prioritaire inzet van ORV-installaties en de maximale inzet van low NOx SCV-installaties kan gesteld worden dat de aangevraagde emissie verenigbaar is met de kwaliteit van de omgevingslucht.

Bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden in afwijking van de algemene en sectorale voorwaarden van titel II of titel III van het VLAREM
De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.43.2.23 van titel II van het VLAREM dat stelt dat:
"Artikel 5.43.2.23 pint 1° c)
De concentratie stof, SO2, NOX, CO, organische stoffen, HCl, HF, nikkel en vanadium in afgassen van elke stookinstallatie, als voor die polluenten emissiegrenswaarden voor de installatie in kwestie zijn bepaald als vermeld in artikel 5.43.2.3 tot en met 5.43.2.16, alsook het zuurstofgehalte, het waterdampgehalte, de temperatuur en de druk worden met de volgende frequentie gemeten, tijdens een periode van normale bedrijvigheid:
1° als de installaties 500 of meer bedrijfsuren per kalenderjaar in bedrijf zijn:
c) voor installaties met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 5 MW:
- ten minste jaarlijks voor HCl, HF, nikkel en vanadium,
- ten minste om de drie maanden voor de andere parameters in geval van stook met vaste fossiele, vloeibare en gasvormige brandstoffen ..."

De exploitant stelt de volgende afwijking op de meetfrequentie voor:
"Voor elke verdamper die 500 of meer bedrijfsuren per kalenderjaar in bedrijf dienen jaarlijks metingen te worden uitgevoerd. Als het aantal bedrijfsuren meer dan 3.000/jaar bedraagt dient een tweede meting in hetzelfde kalenderjaar te worden uitgevoerd. Als het aantal bedrijfsuren meer dan 6.000/jaar bedraagt dient een derde meting in hetzelfde kalenderjaar te worden uitgevoerd."

Dergelijke afwijking kan enkel worden verleend via een aparte ministeriele afwijking. De vraag tot afwijking wordt in deze aanvraag dan ook geweigerd. De aanvrager dient hiervoor een aparte aanvraag in te dienen conform de procedure zoals beschreven in artikel 1.2.2ter.1 van titel II van het VLAREM.

Klimaat
In het project-MER wordt ook onderzoek gedaan naar de emissies van CH_4 en CO_2 , aangezien deze broeikasgassen een impact hebben op het klimaat.

Schommelingen in de emissies van de installatie worden in belangrijke mate beïnvloed door het gebruik van de aardgasbranders van de verdampers. De totale uitstoot van de site bedroeg in 2022 227.662 ton CO2-eq. Ter vergelijking kan hierbij gemeld worden dat de totale uitstoot van de acht Vlaamse ETS-installaties in de aardgastransport en -distributiesector in 2022 ongeveer 266.758 ton CO2-eq bedroeg., waarvan de Fluxys LNG Terminal in Zeebrugge dus een aandeel van 85% in had. Ook binnen de vennootschap Fluxys Belgium NV zelf is de LNG-terminal

in Zeebrugge een belangrijke installatie, goed voor ongeveer een kwart van de totale BKG-uitstoot in 2021.

Tijdens de hoorzitting vestigt de aanvrager de aandacht op het lopende 'Go4net0-programma' waarmee de Fluxys Belgium Groep zich tot doel heeft gesteld om tegen 2035 tot een emissie-reductie van 90% broeikasgasuitstoot van zijn eigen activiteiten te komen, en tussentijds tegen 2025 de eigen broeikasgasemissies van CO_2 en CH_4 in België te halveren ten opzichte van het referentiejaar 2017. De laatste 10% reductie zal dan via andere technische oplossingen - die nog moeten uitgewerkt worden - gerealiseerd worden teneinde tegen 2050 klimaatneutraal te opereren.

Daarnaast loop ook het 'MethER-programma' waarbinnen Fluxys specifiek inzet op het beperken van de methaanuistoot ten gevolge van aardgastransport.

Specifiek voor wat betreft de LNG terminal verwacht Fluxys, gezien de inzet van de 4 ORV's, een duidelijke afname van het aardgasverbruik ten opzichte van de voorbije jaren en een daarmee gepaard gaande duidelijke daling van de CO2- emissies van de terminal.

Voor wat de uitstoot van methaan betreft stelt de aanvrager dat de methaanemissies in het LNG-proces huidig laag zijn. Het beperken van dergelijke methaan emissies op de terminal is altijd een aandachtspunt geweest (hierbij kan verwezen worden naar onder andere de het toepassing van recondensors, het gebruiken van boil-off gas in het interne netwerk, etc..).

Fluxys Belgium heeft tevens LDAR-programma's (Leak Detection and Repair) lopende om eventuele fugitieve emissies te detecteren en te mitigeren.

In zijn voorwaardelijk gunstig advies van 19 januari 2024 aan het Team Omgevingseffecten (MER) stelt het VEKA het volgende:
"Voor het VEKA is het positief dat Fluxys Belgium NV zelf klimaatdoelstellingen formuleert in het project-MER. (...) Echter is er voor het VEKA nood aan een duidelijker kader en traject om de in het project-MER vermelde klimaatdoelstellingen te realiseren. Daarnaast hebben de klimaatambities enkel betrekking op de eigen activiteiten (scope 1 & 2-emissies), terwijl in het project-MER niet wordt ingegaan op de scope 3-emissies. Een bijkomende lacune in de project-MER is dat er niet dieper wordt ingegaan, bijvoorbeeld aan de hand van scenario's, op hoe de Fluxys LNG Terminal Zeebrugge zich zal voorbereiden en organiseren op de industriële transitie weg van fossiele moleculen naar duurzame moleculen. Deze lacune is belangrijk in het licht van de aanvraag voor onbepaalde duur.".

In dat advies vraagt het VEKA dan ook om de volgende voorwaarden in de vergunning op te leggen:

- Fluxys Belgium NV neemt de nodige maatregelen zodat uiterlijk op 1 januari 2036 de exploitatie van de Fluxys LNG terminal Zeebrugge klimaatneutraal is;
- In aanvulling op de bepalingen van artikel 3.12.2.2.1 van titel III van het VLAREM wordt binnen punt 7 van het milieubeheersysteem (volgen van de ontwikkelingen op het vlak van schonere technologieën) het volgende op regelmatige basis onderzocht:
    1. bijkomende energiebesparende en broeikasgasemissiereducerende maatregelen;
    2. het gebruik van de terminal voor duurzame moleculen (bv. biomethaan, ammoniak, koolstofdioxide, waterstof);
    3. het voldoen aan de best beschikbare technologieën voor het vermijden van uitstoot van de betrokken moleculen bij het gebruik van de terminal.

- Wanneer een maatregel haalbaar blijkt, wordt de realisatie ervan concreet uitgewerkt en geïmplementeerd. Het onderzoek wordt uitgevoerd door deskundigen ter zake, bestaande uit minstens een erkend MER-deskundige in de discipline Klimaat.
- Jaarlijks wordt uiterlijk op 30 juni gerapporteerd met betrekking tot de stand van zaken van de bovenstaande punten. De betreffende rapporten en plannen worden bezorgd aan de deputatie van de provincie West-Vlaanderen, de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving, de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten van het Departement Omgeving, de Vlaamse Milieumaatschappij, het Vlaams Energie- en Klimaatagentschap, en het college van burgemeester en schepenen van de stad Brugge.
- Jaarlijks wordt door Fluxys LNG-terminal Zeebrugge een overleg ingepland met de afdeling GOP, het VEKA, de VMM, de stad Brugge en eventuele andere stakeholders waarin een stand van zaken met betrekking tot bovenstaande punten gegeven wordt.

Op basis van de toelichting op de hoorzitting en de aangeleverde informatie in het document met referentie 'Antwoorden Fluxys Belgium op het advies van VEKA 19.01.2024' dat op 4 maart 2024 op het loket werd opgeladen adviseert de GOVC om deze voorwaarden te wijzigen en als volgt op te nemen in de vergunning:

- Fluxys Belgium NV neemt de nodige maatregelen zodat:
  - uiterlijk tegen 1 januari 2025 de eigen broeikasgasemissies (CH_4 en CO_2) in België met de helft zijn teruggedrongen tegenover het referentiejaar 2017;
  - uiterlijk tegen 1 januari 2036 een de eigen broeikasgasemissies (CH_4 en CO_2) in België met 90% zijn teruggedrongen tegenover het referentiejaar 2017;
  - uiterlijk tegen 1 januari 2050 de exploitatie van de LNG Terminal Zeebrugge klimaatneutraal is.
- Met betrekking tot het volgen van de ontwikkelingen op het vlak van schonere technologieën wordt het volgende op regelmatige basis onderzocht:
  1. bijkomende energiebesparende en broeikasgasemissiereducerende maatregelen;
  2. het gebruik van de terminal voor duurzame moleculen (bv. biomethaan, ammoniak, koolstofdioxide, waterstof);
  3. het voldoen aan de best beschikbare technologieën voor het vermijden van uitstoot van de betrokken moleculen bij het gebruik van de terminal.
- Wanneer een maatregel haalbaar blijkt, wordt de realisatie ervan concreet uitgewerkt en geïmplementeerd. Het onderzoek wordt uitgevoerd door deskundigen ter zake, bestaande uit minstens een erkend MER-deskundige in de discipline Klimaat.
- Jaarlijks wordt uiterlijk op 30 juni een overleg ingepland met de afdeling GOP, het VEKA, de VMM, het CBS van de stad Brugge en eventueel andere stakeholders waarin de stand van zaken met betrekking tot bovenstaande punten wordt gegeven. Op deze jaarlijkse overleggen wordt een datum vastgesteld voor de rapportering van de stand van zaken. De betreffende rapporten en plannen worden dan tegen de afgesproken datum bezorgd aan de deputatie van de provincie West-Vlaanderen, de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving, de afdeling GOP, de VMM, het VEKA, en het CBS van de stad Brugge.

Naar aanleiding van dit voorstel in het GOVC advies van 5 maart 2024 heeft de aanvrager in zijn nota (met referentie 'FLX-TML – bericht op advies GOVC OMV2022116628') die op 26 maart 2024 op het omgevingsloket werd geplaatst een vraag tot aanpassing van het eerste deel van

deze voorwaarde voorgesteld, door enerzijds de formulering aan te passen, en anderzijds ook een correctie van het jaartal dan wel het % aan reductie door te voeren.

Concreet stelt de aanvrager volgende formulering voor (aanpassingen in vet en onderlijnd):
*"Fluxys Belgium NV **streeft ernaar** om:*

- *uiterlijk tegen **1 januari 2026** de eigen broeikasgasemissies (CH4 en CO2) in België met de helft terug te dringen tegenover het referentiejaar 2017*
- *uiterlijk tegen 1 januari 2036 de eigen broeikasgasemissies (CH4 en CO2) in België met **80%** terug te dringen tegenover het referentiejaar 2017;*

Fluxys LNG neemt de nodige maatregelen zodat:- uiterlijk tegen 1 januari 2050 de exploitatie van de LNG Terminal Zeebrugge klimaatneutraal is"

Gelet op:

- het feit dat de in het GOVC-advies voorgestelde reductiedoelstellingen door de NV Fluxys Belgium zelf (maar iets afwijkend) werden gecommuniceerd tijdens de hoorzitting kan de aanpassing van datum/reductiepercentage worden aanvaard;
- het feit dat de eerste 2 voorwaarden van toepassing zijn voor de ganse NV Fluxys Belgium, en een dergelijke voorwaarde dan ook niet dwingend in de voorwaarde van deze vergunningsaanvraag (die enkel de Fluxys Terminal Zeebrugge omvat) kan worden ingeschreven;
- het feit dat er in de vergunning ook een voorwaarde wordt ingeschreven dat door Fluxys bijkomend onderzoek dient te gebeuren naar energiebesparende en broeikasgasemissiereducerende maatregelen en dat daarover jaarlijks moet gecommuniceerd worden met verschillende partners;

kan het voorstel tot aanpassing van de bijzondere voorwaarde worden aanvaard.

Water

Overeenkomstig artikel 1.3.1.1 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid moet de aanvraag onderworpen worden aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 1.2.2 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Fluxys LNG Terminal is gelegen in de voorhaven van Zeebrugge, meer bepaald ter hoogte van de oostelijke strekdam. De LNG Terminal is niet aangesloten op openbare rioleringsnet.

Het project is gesitueerd op een kunstmatig aangelegd schiereiland in de voorhaven en wordt begrensd door de Noordzee en door de havengeul die in open verbinding staat met de zee. Het peil van het terrein is circa +8.00 m TAW. Het getij schommelt tussen 0.00 m TAW en +5.00 TAW. Het waterpeil op de terminal volgt het getij zij het met een zekere demping en vertraging.

Bij hoogwater is er in de bovenste drie meter van het terrein buffering mogelijk. Met een poriënvolume van 40% in de onderliggende zandgrond, is er een goede infiltratie capaciteit voor handen.

Hemelwater

Het hemelwater dat op de site terechtkomt wordt deels hergebruikt, deels geïnfiltreerd en gaat deels naar het LNG-dok:

- Het hemelwater, afkomstig van de meeste gebouwen en de verbindingswegen rondom, wordt opgevangen in de lijnafwatering langsheen de wegen. Dit hemelwater wordt rechtstreeks geloosd in het LNG-dok ten zuiden van de watervang.
- Het hemelwater van het administratief gebouw 902-K wordt gebufferd in regenwaterputten en hergebruikt (toiletten en onderhoud van het gebouw).
- Het hemelwater, afkomstig van de gebouwen 201-KA, 201-KB, 201-KC (technische gebouwen
- schuimtanks), 402-K (technisch gebouw verdampers) en 202-K (technisch gebouw compressoren), 200-K (compressiegebouw) en een deel van 102-K, komt terecht in draineerlagen en vervolgens in de bodem.
- Het hemelwater van het gebouw 453-K (watervang) en de wegen errond draineert rechtstreeks in de bodem.
- De wegenis, overkapping en gebouwen van het nieuwste laadstation wateren af naar KWS-afscheiders met coalescentiefilter en vervolgens naar een infiltratieput. Het hemelwater dat neervalt op het dak van het onderstation 408-K wordt via RWA-afvoer eveneens richting een infiltratieput geleid en zal vervolgens infiltreren in de ondergrond.
- Het hemelwater van ORV 103- CB sluit aan op de infiltratieput van ORV 103-CA
- Het hemelwater van ORV 103-CC en 103-CD infiltreert in de onderliggende zandgrond.
- Het hemelwater dat in de inkuiping van de brandstoftanks (Bunker C/ diesel) terechtkomt, wordt via een koolwaterstofafscheider geloosd in de draineerlaag, en vervolgens in de bodem.
- Het hemelwater dat in de retentiekuipen onder de LNG-leidingen terechtkomt, wordt gecollecteerd en via de draineerlaag geloosd in de bodem.
- Het hemelwater in de retentiekuipen op de eerste steiger en tussen wal en steiger wordt rechtstreeks geloosd in het LNG-dok.
- Het hemelwater van de 2e steiger stroomt via het opvangsysteem rechtstreeks terug in zee.

De totale hoeveelheid hemelwater die in de bodem van de site kan infiltreren wordt geraamd op grootte-orde 20.000 m^3/jaar. Van de infiltratie ervan in de bodem worden geen significant negatieve effecten verwacht.

Huishoudelijk afvalwater

Het huishoudelijk afvalwater van het administratief gebouw en het onderhoudsgebouw wordt afgeleid naar een rietveld. Na behandeling via het rietveld vindt infiltratie plaats naar het grondwater. Het betreft een jaardebiet van 640 m^3. Het sanitair huishoudelijk afvalwater voorzien in het nutsgebouw bij de laadstations en op andere locaties wordt volgens de aanvraag gecollecteerd in de verzamelbak/septische put (zonder overloop) en afgevoerd door een erkende ophaler. Het afvalwater afkomstig van het boil-off compressorgebouw wordt niet geloosd maar gecollecteerd in een verzamelbak en afgevoerd door een erkende ophaler. Het sanitair afvalwater van de tweede steiger wordt volgens de aanvraag opgevangen in een opvangput in het monitoringgebouw en op geregelde tijdstippen afgevoerd door een ophaaldienst om te worden verwerkt.

Lozing van bedrijfsafvalwater

Het geloosde bedrijfsafvalwater op de site bestaat uit 3 stromen: het condenswater van de SCV's (lozing in het dok via lozingspunt R1a), het gekoeld dokwater van de ORV's (lozing in het dok via lozingspunt R1b) en het blustesten/blusschuimwater dat via de bodem infiltreert.

De overige bedrijfsafvalwaterstromen worden volgens de aanvraag apart ingezameld en opgehaald door een erkend verwerker. Het betreft onder meer het beitsafvalwater, afvalwater van het labo, afvalwater van reinigen gasmaskers. Het koelwater en stookketelwater bevinden zich in een gesloten circuit; er zijn bijgevolg geen lozingen van koel- of ketelwater. Slechts bij

een relevante kwaliteitsdaling wordt het gedegradeerde water/glycolmengsel afgevoerd via erkende ophalers. Het afvalwater afkomstig van de koeling en smering van de drie schroefcompressoren wordt opgevangen om te hergebruiken als aanmaakwater voor verdampers en WKK of als bluswatervoorraad.

Lozing van condenswater (SCV)
Dit condenswater ontstaat bij de verbranding van aardgas in de WKK en in de SCV-verdampers. De verbrandingsgassen van de verdampers worden in een waterbad (15°C) geblazen, waarbij voor elke kg verbrand aardgas circa één kg water ontstaat. In het waterbad wordt zowel CO_2 (waardoor verzuring optreedt) als NOx (die zich omzet naar nitriet) gecapteerd.

Dit condenswater wordt afgevoerd naar:
- ofwel de bluswaterreserve die zich bevindt in de watervang
- ofwel de naastgelegen opvangbakken van de watervang om de stabiliteit van de constructie te verzekeren
- ofwel via een meet- en controle-inrichting rechtstreeks in het LNG-dok (lozingspunt R1a)

Het lozingsdebiet is dus afhankelijk van de werking van de aardgasverdampers en de WKK. Het aantal verdampers in werking, en dus de hoeveelheid condenswater, kan variëren volgens het uitzenddebiet van het aardgas. Het condenswater in de watervang wordt behandeld met anti-corrosie inhibitors en anti-algen producten. Deze behandelingen zijn noodzakelijk om het condenswater te gebruiken als blustestwater voor de LNG-installatie. Er wordt dus enkel condenswater geloosd als de zoetwateropvangbekkens vol zijn. Er gebeurt een periodieke staalname en interne analyse. Op basis van deze analyse en de online pH-meting aan de verdampers en aan de warmterecuperatie-eenheid gebeurt een pH-correctie voor de lozing van het water in het dok.

Met deze aanvraag wordt het gevraagde lozingsdebiet (vergund onder rubriek 3.4.2°) sterk gereduceerd in vergelijking met het huidig vergund debiet. Het betreft een vermindering met 13 m^3/uur, 1.140 m^3/dag en 325.014 m^3/jaar tot een maximaal debiet van 47m^3/u – 300m^3/d – 100.000m^3. Gelet op de verdere uitbouw van het gebruik van de ORV's valt een verdere daling van het debiet te verwachten.

Het condenswater is verontreinigd met stikstof (nitriet). Uit de periodieke analyses (12) uitgevoerd door het bedrijf op het condenswater in de periode 2015 - 2021 blijkt een maximale concentratie voor nitriet van 6,95 mgN/l. De NOx die worden gevormd tijdens de verbranding van aardgas komen in contact met het condenswater en worden omgevormd tot HNO_3 en HNO_2. Door deze reactie is in het condenswater van de aardgasverbranding stikstof aanwezig en ligt ook het gehalte aan nitriet (6,95 mgN/l) boven het indelingscriterium GS (200 µg/l) zoals weergeven in bijlage 2.3.1. artikel 3§4 van titel II van het VLAREM.

Er wordt een aangepaste lozingsnorm aangevraagd voor stikstof en nitriet van:

Parameter	Lozingsnorm
Totaal stikstof	25 mg/l
Nitriet	10 mgN/l (= 32,9 mgNO_2/l)

Met de voorgestelde norm voor stikstof en nitriet wordt het behoud van de huidige norm beoogd.

In het project-MER wordt de impact berekend voor het huidige vergunde lozingsdebiet (1.440 m^3/dag) en de aangevraagde lozingsnorm voor nitriet. De procentuele bijdrage tot de milieukwaliteitsnorm bedraagt 0,2% en wordt als gunstig beoordeeld. Voor stikstof is geen milieukwaliteitsnorm van toepassing in de voorhaven. Bij vergelijking met de milieukwaliteitsnorm voor grote rivier zal de impact nog lager zijn dan die voor nitriet (aangezien de verhouding tussen de aangevraagde lozingsnorm en milieukwaliteitsnorm groter is). De gevraagde lozing kan dus als aanvaardbaar beoordeeld worden.

In zijn advies van 22 januari 2024 stelt het CBS van de stad Brugge niet akkoord te gaan met de gevraagde norm voor nitriet van 10 mgN/l, en vraagt om de huidige lozingsnorm van 10 mg/l NO_2 te behouden. Hierbij kan echter worden opgemerkt dat deze aanvraag geen wijziging van de bestaande lozingsnorm inhoudt. In de huidige vergunning (OMV_2020112671) is immers een (materiële) fout geslopen: voor de parameter nitriet is als eenheid (per vergissing) mg/l vermeld. Bij de aanvraag in 2020 werd wel degelijk een lozingsnorm voor nitriet van 10mgN/l beoogd, dit werd in het advies van VMM van 30 juli 2020 ook zo geadviseerd. Vermoedelijk is het ongunstig advies het CBS van de stad Brugge hierop gebaseerd. Dit ongunstig advies wordt dan ook niet bijgetreden.

Lozing van gekoeld dokwater (ORV)

Het dokwater dat wordt opgepompt voor gebruik in de ORV's komt niet in contact met het aardgas, waardoor geen verhoogde concentraties aan nitriet aanwezig zijn. Het dokwater wordt wel behandeld (chlorinatie) om de groei van algen en dergelijke te vermijden. Na gebruik wordt het water terug in het dok geloosd. Dat geloosde water bevat een beperkte vracht aan rest- en bijproducten van de chlorinatie en is kouder dan het ontvangende dokwater.

Op vandaag is een lozing vergund van 27.200 m^3/u gecapteerd dokwater (rubriek 3.7.3°). Deze aanvraag wijzigt dit debiet niet. Gelet op de aanwezigheid van de rest- en bijproducten is in de huidige vergunning een aangepaste lozingsnorm toegekend voor:

Parameter	Lozingsnorm
Actief chloor	500 µg/l
Bromoform	25 µg/l
Dibroomazijnzuur	12 µg/l
Dibroomacetonitrile	3,6 µg/l

Met deze aanvraag worden geen wijzigingen aan deze lozing voorzien.

Deze lozing veroorzaakt twee milieu-effecten:

- een mogelijk thermisch effect door de afkoeling van het zeewater
- een impact ten gevolge van de chlorinatie: een anti-fouling met NaOCl waarbij zowel een restconcentratie aan actief chloor wordt geloosd als gebromeerde nevenproducten.

In het project-MER worden zowel de thermische impact als de kwalitatieve impact verder geëvalueerd. Hieronder worden de belangrijkste elementen uit dat onderzoek en conclusies weergegeven.

Thermische impact ten gevolge van de lozing van gekoeld dokwater

In functie van de uitbreiding van één naar 4 ORV's en de bijhorende uitbreiding van de lozing van thermisch belast dokwater werd in 2020 door IMDC een studie "Recirculation Study LNG Terminal Zeebrugge" uitgevoerd. In deze studie werd de thermische impact berekend in worst case zomersituatie en wintersituatie. De worst case reflecteert een maximaal gebruik ORV's en

doodtij. Het grootste temperatuursverschil tussen opgenomen water en geloosd water bedraagt in die omstandigheden

- in de zomer -7,5°C
- in de winter -4°C.

Aan het uiteinde van de steiger betekent dit in de onderste waterlagen:

- in de zomer -3 °C
- in de winter -2°C

Ter hoogte van het sterneneiland is dit nog -2°C en bij de monding naar open zee bedraagt het temperatuurverschil (worst-case) van de koudwaterpluim nog -0,5°C. Deze worst-case omstandigheden komen minder dan 5% van de tijd voor.

De thermische impact kan dan ook als aanvaardbaar beschouwd worden.

Impact op de waterkwaliteit van de lozing van het dokwater

De belangrijkste impact op de waterkwaliteit valt te verwachten ten gevolge van restchloor en de bijproducten van de chlorinatie. Deze kunnen een impact hebben op in het water levende organismen. Hiervoor werden in het verleden biomonitoringscampagnes uitgevoerd en kan op basis van de modellering de verwachte concentratie beoordeeld worden.

In het kader van de vergunningsaanvraag voor de eerste ORV-installatie werden (in 2009) studies uitgevoerd door Universiteit Gent en Laborelec omtrent de noodzakelijke antifouling. Deze bestaat uit enerzijds een antifouling coating van de leidingen en anderzijds een pulschlorinatie van het gecapteerd water, om micro- en macrofouling (onder andere mossel- en oestergroei) tegen te gaan in de leidingen. Gedurende het groeiseizoen dient bij werking van de ORV afwisselend 10 minuten wel en 10 minuten niet gechloreerd. Tijdens dit proces kan gedurende een beperkte tijd een hoeveelheid residueel chloor worden geloosd. Dit chloor zal na lozing in het LNG-dok verder reageren met verschillende bestanddelen waarbij als belangrijkste resten bijproducten bromoform, dibroomazijnzuur en dibroomacetonitrile (DBAN) gevormd worden. De huidige lozingsnormen werden afgeleid op basis van de beoogde chlorinatie en de te verwachten rest- en bijproducten.

Voorafgaand aan de opstart van de eerste ORV-installatie werd een biomonitoringscampagne uitgevoerd in 2010-2011 om de referentietoestand (T0) in kaart te brengen. Na de ingebruikname van de eerste ORV werd in 2013-2014 een tweede biomonitoringscampagne (T1) uitgevoerd. In de studie van Arcadis (2015), die de resultaten van beide campagnes bespreekt, werd geconcludeerd dat de lozing van het gechloreerde zeewater geen directe invloed heeft op het macrobenthos van de zachte substraten in het dok of op de epifauna van de kaaimuren. Bij het vergelijken van de twee campagnes (T0 en T1) konden er, binnen het eerste jaar na de opstart van chlorinatie en de lozing van het gechloreerde zeewater, geen significante verschillen in gemeenschapssamenstelling vastgesteld worden, en dit zowel in het voorjaar als in het najaar, als in de hoog- en in de laagwaterzone. Deze conclusies gelden dus voor de toestand met één ORV. Dit werd verder onderzocht in de studie van IMDC (2020) voor de situatie met 4 ORV's. Op basis van de gegevens uit de studie kan de verdunningsfactor op verschillende plaatsen in de haven bepaald worden en ook de theoretische impact ten gevolge van verontreinigende stoffen (actief chloor, gebromeerde verbindingen). Voor deze gebromeerde verbindingen werd bij de impactberekening ook rekening gehouden met de navorming in het geloosde zeewater te wijten aan de nog aanwezige actieve chloor. De impactberekening op basis van de gegevens uit de IMDC studie kan beschouwd worden als de beoordeling van de tijdelijke worst case. Voor deze beoordeling dient vergeleken te worden met de NOEC (no observed effect concentrations) waarde. Uit deze beoordeling blijkt dat aan het eindpunt van het dok de tijdelijke impact voor de gebromeerde verbinding tussen de 0,8%

en 2% ten opzichte van de NOEC liggen. Ter hoogte van het sterneneiland is dat nog maximaal 1,2%. Door de erkend deskundige werd daarnaast ook vergeleken met de PNEC (predicted no effect concentrations)-waarde. De maximale impact ten opzichte van de PNEC is daar 49% voor bromoform. Hierbij dient opgemerkt dat de beschouwde situatie worst-case is en minder dan 5% van de tijd voorkomt. Er is hoogstens een beperkt tijdelijk effect volgens de theoretische modellering.

Dit werd ook afgetoetst aan de hand van een immissie meetcampagne (8 oktober 2020) op verschillende locaties in de voorhaven met staalname op verschillende dieptes. Deze werden uitgevoerd bij volcontinue chlorinatie en reflecteren dus een toestand waarbij 2 ORV's operationeel zijn. In realiteit wordt namelijk een pulschlorinatie toegepast (10 min aan, 10 min uit). Uit deze meetcampagne bleek dat in realiteit ter hoogte van het sterneneiland geen bromoform wordt gemeten. De residuele chloor is reeds op korte afstand van het lozingspunt volledig weggereageerd. Vlakbij het lozingspunt wordt nog bromoform vastgesteld in concentraties hoger dan PNEC. Aan de rand van het dok/steiger Fluxys is de maximaal gemeten bromoform concentratie lager dan PNEC.

In 2015 en 2016 en tevens in de zomer van 2020 werd een meetcampagne uitgevoerd omtrent de aanwezigheid van actief chloor en bromoform in het zeewater aan de in- en uitgang van de ORV-installatie. Daarnaast werden ook resultaten toegevoegd voor dibroomazijnzuur en dibroomacetonitril. Uit deze resultaten blijkt dat wordt voldaan aan de huidige lozingsnormen.

Bijkomend werden in 2020 en 2021 (ook op diverse locaties in het dok) nog metingen uitgevoerd. Tijdens de meetcampagne op 08/10/2020 werd gedurende 20 minuten gechloreerd en om de 2 minuten analyses uitgevoerd. Dit betreft dus een dubbel zo hoge dosering dan normaal. Volgende conclusies werden geformuleerd:

- zelfs bij volcontinue dosering wordt voldaan aan de lozingsnormen
- op korte afstand van het lozingspunt wordt geen residuele chloor meer gemeten, wat inhoudt dat alle aanwezige residuele chloor reeds is weggereageerd;
- vlakbij het lozingspunt wordt de hoogste concentratie bromoform gemeten die iets hoger ligt dan de PNEC, de hoogste gemeten concentratie, ook de lozingswaarde, ligt aanzienlijk lager dan de NOEC;
- buiten het LNG-dok, aan de rand van de SBZ-V, ligt de concentratie bromoform beduidend lager dan de NOEC;
- ter hoogte van het sterneneiland wordt geen bromoform meer aangetoond.

Bij de metingen op 23/08/2021 werden gelijkaardige conclusies geformuleerd. De bekomen meetresultaten liggen in lijn van de eerdere modelleringen. Er worden geen significante effecten verwacht, ook niet ten gevolge van de ingebruikname van de 2e, 3e en 4e ORV's. De huidig toegestane bijzondere lozingsnormen kunnen behouden blijven.

Gelet op het belang van deze biomonitoring wordt de bestaande vergunningsvoorwaarde omtrent de verdere biomonitoring behouden en wordt daar een concrete timing aan toegevoegd.

Volgens de gegevens uit het project-MER zou er ook een mogelijkheid zijn om alternatieve biociden te gebruiken in plaats van chorinatie. Niettegenstaande er geen significante effecten verwacht worden ten gevolge van de chlorinatie is het toch aan te bevelen hier verder onderzoek naar te doen. Dit wordt in de vergunningsvoorwaarden ingeschreven.

Daarnaast worden in het project-MER ook de overige chemische analyseresultaten van het inkomend en geloosde zeewater beoordeeld. Uit de meetresultaten blijkt dat er een daling is

van de CZV-concentratie in het zeewater doorheen het systeem. Dit is te wijten aan de oxidatie van de aanwezige organische stoffen.

Met betrekking tot de lozing van het gecapteerd zeewater kan nog worden verwezen naar het aandachtspunt uit subadvies van de Haven Antwerpen Brugge (POAB) in verband met de aanwezigheid van PFAS in het zeewater(schuim). Dit zeewater wordt onttrokken en opnieuw geloosd. De POAB stelt dat het aangewezen is het nodige onderzoek te doen om aan te kunnen geven in hoeverre de PFAS-vaststellingen in zeewaterschuim impact hebben op de PFAS-concentraties in de lozing. De POAB stelt dat het dossier geen informatie bevat met betrekking tot de aanwezigheid van PFAS in het lozingswater. Hier kan verwezen worden naar het project-MER, waarin wordt aangegeven dat met betrekking tot de lozing van het gecapteerd zeewater onderzoek en specifieke monitoring naar PFAS-lozing niet relevant wordt geacht gezien de mogelijke lozing terug te voeren is tot eventuele aanwezigheid van PFAS in het opgenomen dokwater. Op geen enkel ogenblik zullen de processen ertoe leiden dat er extra PFAS in het te lozen water zullen terechtkomen. Voor de volledigheid wordt nog vermeld dat in 2021 een staal dokwater werd onderzocht op PFAS, waarbij vastgesteld werd dat de PFAS parameters op dat ogenblik allen lager dan 10 ng/l waren. Er is ook geen sprake van een mogelijk op-concentratie omdat de opgenomen en geloosde debieten hetzelfde zijn. Er is bijgevolg geen impact op de PFAS-concentratie in het zeewater door deze exploitatie. Deze conclusie wordt onderschreven.

Hierbij kan nog worden aangevuld dat in het verleden ook onderzoek is gevoerd naar de aanwezigheid van PFAS inzake grondwater en grondverzet. Hierbij werd de hypothese gevormd dat de verhoogde PFAS concentraties mogelijks afkomstig zijn van de historische blusschuimen of een historische aanwezigheid in de ophooglaag. Bij de bemaling die in 2022 werd voorafgaand aan de lozing van het bemalingswater een zuivering toegepast om de PFAS te verwijderen.

Indirecte lozing (infiltratie) van blusschuimwater naar grondwater

Als waterbron voor de bluswatertesten/oefeningen wordt het condenswater van de SCV's ingezet (als waterbesparende maatregel). Deze testen worden uitgevoerd ter hoogte van verschillende kritische installaties die verspreid liggen over het terrein. Na de testen infiltreert het water in de bodem.

Huidig is de terminal, onder rubriek 52.2.2°, vergund voor de indirecte lozing van 200 m^3/jaar bedrijfsafvalwater in grondwater. Uit berekeningen blijkt dat op jaarbasis circa 18.000 m^3 condenswater per jaar wordt gebruikt voor het uitvoeren van blusoefeningen. Met deze aanvraag wenst de aanvrager het vergunde debiet onder rubriek 52.2.2.° dan ook te verhogen met 17.800 m^3/jaar.

Het condenswater wordt echter gekenmerkt door hoge nitrietgehaltes. Zoals hierboven reeds vermeld werden bij periodieke analyses concentraties tot 6,95 mgN/l of 22 mg/l NO_2. gemeten.. Zoals ook te lezen is in de aan de aanvraag toegevoegde de nota "LNG Terminal Zeebrugge - Nadere overwegingen lozing nitriethoudend condenswater in het grondwater", Tauw, 28 juli 2022, bevat het condenswater tot iets meer dan 20 mg/l NO_2, en gemiddeld over verschillende metingen bedraagt het nitrietgehalte 7,25 mg/l NO_2. Volgens artikel 4.3.2.1,4° van titel II van het VLAREM geldt dat een indirecte lozing van bedrijfsafvalwater zoals bedoeld in rubriek 52.2 enkel toegelaten is als:

> *4° met betrekking tot de afgevoerde afvalwaters gelden voor de respectieve parameters als emissiegrenswaarden, de richtwaarden als bedoeld in artikel 2.4.1.1; deze emissiegrenswaarden zijn absolute waarden die op elk ogenblik moeten worden nageleefd; in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit kunnen in functie van de milieukwaliteitsnormen, vastgesteld in artikel*

2.4.1.1 en 2.4.2.1, strengere emissiegrenswaarden worden vastgesteld; in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit kunnen daarenboven beperkingen worden opgelegd met betrekking tot de maximum debieten die per uur, per dag, per maand of per jaar naar de besterfput, vermeld in punt 3°, mogen worden afgevoerd;

In artikel 2.4.1.1 wordt gespecifieerd dat dit het minst strenge van de grondwaterkwaliteitsnorm en het achtergrondniveau betreft. De LNG gasterminal bevindt zich in het grondwaterlichaam KPS_0160_gwl1. Voor dit lichaam is geen achtergrondniveau voor nitriet vastgelegd. De norm is bijgevolg de grondwaterkwaliteitsnorm voor nitriet, namelijk 0,1 mg/l NO_2, Deze norm zal met de huidige bedrijfsvoering (zie hoger voor de gemeten nitrietgehaltes) niet steeds nageleefd kunnen worden.

Het feit dat de toevoegde hydrogeologische studie en de bovengenoemde nota van Tauw stelt dat de ontvangende freatische grondwatertafel uiteindelijk naar zee draineert, en er door de snelle uitwisseling geen drainage zou plaatsvinden naar het diepere grondwater, neemt niet weg dat het hergebruikte condenswater wel degelijk in het grondwater wordt geïnfiltreerd en dus moet vergund worden onder rubriek 52.2, en bijgevolg - zoals hierboven toegelicht - moet voldoen aan de norm van 0,1 mg/l NO_2. Aangezien uit analyses blijkt dat de naleving van de grondwaterkwaliteitsnorm voor nitriet niet (steeds) kan gegarandeerd worden (en gezien er voor artikel 4.3.2.1 van titel II van VLAREM geen afwijkmogelijkheid voorzien is) adviseerde de GOVC in zijn advies van 5 maart 2024 de vergunning voor deze rubriek 52.2.2° te weigeren.

Naar aanleiding van dit advies heeft de aanvrager in zijn nota (met referentie 'FLX-TML – bericht op advies GOVC OMV2022116628') die op 26 maart 2024 op het omgevingsloket werd geplaatst het voorstel gedaan om deze rubriek 52.2.2.° toch te vergunnen, met daaraan gekoppeld de volgende voorwaarde: "*het condenswater kan als testwater worden toegepast indien uit staalnames is gebleken dat de (nitriet)norm niet overschreden wordt. Dit testwater zal vervolgens via de bufferbekkkens in de draineerlaag indirect geloosd worden naar het grondwater*". De aanvrager stelt dat uit staalnames immers blijkt dat de nitrietnorm niet altijd overschreden wordt. Aangezien op deze manier enerzijds (een deel van) het condenswater effectief zal hergebruikt kunnen worden als blustestwater, en anderzijds door de staalnames en analyses kan gegarandeerd worden dat de (nitriet)grondwaterkwaliteitsnorm niet wordt overschreden wordt deze motivatie onderschreven. De vergunning voor Rubriek 52.2.2° voor het infiltreren van testwater in het grondwater kan, op voorwaarde van een voorafgaandelijke analyse van het condenswater, vergund worden. De voorwaarde tot een voorafgaandelijke staalname en analyse, en het ter beschikking houden van de analyseresultaten van het gebruik van het condenswater als testwater wordt in de bijzondere voorwaarden in de vergunning ingeschreven.

Monitoring

De wateranalyses gebeuren conform de vereisten van het zelfcontroleprogramma bij de lozing van bedrijfsafvalwater dat één of meer gevaarlijke stoffen bevat. Concreet worden conform artikel 4.2.5.3.1 van titel II van het VLAREM minstens éénmaal per jaar metingen uitgevoerd van het debiet, de temperatuur, de pH, het BZV, het CZV, het gehalte aan zwevende stoffen, het gehalte aan totale stikstof, het gehalte aan totale fosfor, de metalen totaal arseen, totaal cadmium, totaal chroom, totaal koper, totaal kwik, totaal lood, totaal nikkel, totaal zilver en totaal zink. Daarnaast worden eveneens de bijzondere lozingsnormen voor zowel het condenswater als het ORV-water opgevolgd tijdens deze staalnames.

Op het effluent van het rietveld gebeurt, samen met het jaarlijks onderhoud, eveneens een toetsing ten opzichte van de voornaamste parameters. Deze resultaten worden bijgehouden en gerapporteerd aan de VMM.

Deze metingen worden conform de huidige bijzondere vergunningsvoorwaarden uitgebreid met een biomonitoring. Zoals hoger reeds toegelicht wordt in de vergunning geschreven dat deze biomonitoring moet worden verdergezet, en, indien bij deze monitoring aanzienlijk verhoogde waarden worden vastgesteld in vergelijking met de huidige waarden, dient bijkomend onderzoek uitgevoerd te worden om mogelijke effecten te milderen.

Uit het project-MER blijkt dat de meetapparatuur waarmee de restconcentratie aan actieve chloor permanent wordt opgevolgd sterk onderhevig is aan verontreiniging en bijgevolg intensief dient opgevolgd te worden om betrouwbare meetwaarden te genereren. Het bedrijf beschikt over een onderhoudsplan waarin controles en reinigingen worden opgenomen. Zoals ook voorgesteld in het voorwaardelijk gunstig advies van het CBS wordt dit als een voorwaarde opgenomen in de vergunning.

Zoals in voorgaande paragraaf toegelicht zal voorafgaandelijk aan het gebruik van condenswater in het kader van de blustesten een staalname en analyse dienen te gebeuren op het condenswater in de opvangbak. Enkel wanneer uit de analyse blijkt dat het water voldoet aan de (nitriet)grondwaterkwaliteitsnorm zal het als testwater kunnen worden aangewend.

Conclusie
Gelet op de aard van de aangevraagde activiteiten en mits naleving van de opgelegde voorwaarden zullen er geen schadelijke effecten zijn op het watersysteem, Er kan worden voldaan aan artikel 1.3.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets.

Bodem
Potentiële bronnen van verontreiniging naar de bodem zijn de opslag van brandbare en gevaarlijke producten, de tankplaats, het stallen van voertuigen, de werkplaats en de transformatoren. De aanvraag voorziet hieromtrent geen wijzigingen, behoudens een verhoging van de hoeveelheid opgeslagen natriumbicarbonaat (+ 10,6 ton). Dit betreft een product dat ingedeeld is conform GHS 07 (schadelijk) en wordt opgeslagen in bigbags.

In het kader van de periodieke onderzoeksplicht werd in 2020 een oriënterend bodemonderzoek opgemaakt. Vervolgstappen (beschrijvend bodemonderzoek of sanering) werden niet noodzakelijk geacht.

Op de site zijn de nodige maatregelen getroffen met betrekking tot de (milieu)veilige opslag van gevaarlijke producten. Alle opslag, controles en keuringen gebeuren conform de voorschriften van titel II van het VLAREM.

Conclusie
Er worden geen verontreinigde emissies verwacht ten gevolge van de opslag van gevaarlijke producten. Met betrekking tot de emissies naar het grondwater/bodem wordt verwezen naar de beoordeling onder de titel 'water'.

Geluid

Op de site zijn een aantal geluidsbronnen aanwezig. Het betreft de SCV's, de ORV's, de BUH, een aantal compressoren en zeewaterpompen.

In het MER worden 2 scenario's weerhouden, met name het scenario 1 'hoge send-out' en scenario 2 'transshipment and medium send-out'. Beide scenario's worden enkel beschouwd in de geplande situatie, gelet op de beperkte uitbreidingen die de geplande situatie inhoudt ten opzichte van de huidig vergunde situatie. Het geluid afkomstig van transport wordt apart behandeld (zie verder).

Voor de beoordeling worden 12 beoordelingspunten geselecteerd, waar de vigerende geluidsnormen worden getoetst. Deze beoordelingspunten situeren zich bij de meest nabije woningen (IP1, IP11 en IP12), op de grens van of op 200 m vanaf de grens van de inrichting (IP10, respectievelijk IP3, IP4, IP5, IP7 en IP8), in industriegebied (IP2), in recreatiegebied (IP9) en op het sterneneiland (IP6). Er zijn geen bedrijfsvreemde woningen gelegen op minder dan 200 m van de perceelsgrens en de dichtstbijzijnde woning bevindt zich op circa 850 m. In het project-MER wordt een toetsing uitgevoerd voor de normen voor bestaande inrichtingen en ook voor nieuwe inrichtingen. Deze laatste is richtinggevend en wordt in dit advies beoordeeld.

In eerste instantie wordt het specifieke geluid (Lsp) getoetst aan de VLAREM-richtwaarden (die rekening houden met de bestemming van het gebied) zonder rekening te houden met het achtergrondgeluid. Bij een vergelijking van de beide scenario's blijkt scenario 2 het meest kritische met op 3 beoordelingspunten een overschrijding van de toepasselijke richtwaarde:

Beoordelingspunt		Periode	Richtwaarde dB(A)	Lsp dB(A)
IP3	Op 200 m ten westen van de grens in federale wateren	Avond/nacht	40/40	44,3/44,3
IP4	Op 200 m ten westen van de grens in federale wateren	Avond/nacht	40/40	41,4/41,4
IP12	Woongebied op meer dan 500m van industriegebied	Avond/nacht	35/30	32,9/32,9

Gelet op het feit dat er overschrijdingen worden vastgesteld, wordt verder onderzoek gevoerd naar het aanwezige (nachtelijk) achtergrondgeluid of oorspronkelijk omgevingsgeluid (OGG). Dit kan immers mee in rekening gebracht worden om de grenswaarden te bepalen. Voor IP3 en IP4 is dat weinig zinvol, gezien deze beoordelingspunten gelegen zijn op 200 m van de terreingrens (conform bijlage 4.5.1 van titel II van het VLAREM) in federaal water, ver weg van alle bewoning. IP12 is gelegen in woongebied op meer dan 500 m van industriegebied. Ambulante metingen geven ter hoogte van dit beoordelingspunt, een achtergrondgeluid aan van 41,8 dB(A). Rekening houdend met deze grenswaarde wordt ruimschoots voldaan aan de vigerende geluidsnormen.

Transport

In het project-MER wordt ook het geluid ten gevolge van het transport van en naar de site beoordeeld. Op basis van de gegevens van verkeerstellingen uit 2016 wordt een equivalente geluidsbelasting van 62,8 dB(A) berekend ter hoogte van de meest nabije woning (ten noorden van de Elisabethlaan). Naar aanleiding van het ingediende bezwaarschift werden bijkomende berekeningen uitgevoerd voor de extra vrachtwagens ten gevolge van de uitbreiding van het aantal verladingen (van 8.000 naar 24.000 per jaar, vergund via OMV_2022064242). Rekening houdend met de aanwezige laadcapaciteit en de duur van de verlading wordt hierbij conservatief uitgegaan van maximaal 4 (extra) vrachtwagens per uur op het traject naar de

ovotonde en 4 terugkerend naar de inrit). Deze berekeningen geven een equivalente specifieke geluidsbelasting van 49,1 dB(A) ter hoogte van deze meest noordelijke woning. Dit betekent dat deze extra transporten een maximale bijdrage (of potentiële stijging) van 0,2 dB(A) geven. Dergelijke bijdrages zijn conform het richtlijnenboek 'geluid' als verwaarloosbaar te beschouwen. Het geluid zal dus ook in deze situatie ruimschoots onder de grenswaarden blijven.

Conclusie
De exploitatie voldoet aan de vigerende VLAREM-geluidsnormen. Er wordt geen onaanvaardbare geluidshinder verwacht ten gevolge van de activiteiten op de site, ook niet ten gevolge van het transport. Voor de beoordeling van de geluidshinder ter hoogte van de SBZ wordt verwezen naar de titel 'natuur'.

Licht
De site van de LNG-terminal wordt om veiligheidsredenen 's nachts verlicht. Daarnaast is op de LNG-terminal een fakkelinstallatie aanwezig welke zich op relatief korte afstand van het Sterneneiland (op circa 500 m) bevindt en uitsteekt boven de andere installaties.
Gelet op de ligging van de terminal wordt geen lichthinder (mens) verwacht. Voor de beoordeling van de lichthinder ter hoogte van het Sterneneiland wordt verwezen naar de titel 'natuur'.

Natuur
De site is gelegen in de nabijheid van de afbakening van het Vogelrichtlijngebied "Kustbroedvogels te Zeebrugge-Heist" (BE2524317), het habitatrichtlijngebied "Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin" (BE2500001)", het VEN-gebied 'De Baai van Heist, Sashul, Vuurtorenweide en kleiputten van Heist' en het Vlaams natuurreservaat 'Baai van Heist'.

Passende beoordeling
In de, in het project-MER geïntegreerde, passende beoordeling werden de effecten waterverontreiniging (waterlozing in dok), eutrofiëring (Nox-emissies) en verstoring (geluid, licht) verder onderzocht. Het studiegebied dat hiervoor werd gebruikt omvat het projectgebied en werd uitgebreid met een zone die de invloedsfeer van de relevante abiotische disciplines omvat, en dus varieert per effectgroep.

- Verontreiniging van het oppervlaktewater

Zoals reeds beschreven onder de titel 'water' is er een mogelijkheid op thermische verontreiniging ten gevolge van de lozing van gekoeld water. Potentiële effecten kunnen zich voordoen op zoöplankton, vis, en op vogels. Deze volgorde van effecten zijn gelieerd aan de voedselpiramide. Zoöplankton wordt gegeten door vis, vis wordt gegeten door vogels, in casu de aangemelde soorten van het hierboven vermelde SBZ-V 'Kustbroedvogels te Zeebrugge-Heist'. In kader van de passende beoordeling werd onderzocht hoe groot deze thermische effecten kunnen zijn en of deze significant kunnen zijn. Na een uitgebreide analyse van temperatuurverschillen ten opzichte van de nulsituatie en de impact op het totale foerageergebied van de diverse avifaunistische soorten wordt besloten dat er geen betekenisvolle effecten zullen optreden.

Naast deze thermische verontreiniging kan er -zoals eveneens uitgebreid besproken onder de titel 'water'- ten gevolge van het chlorinatieproces gedurende een beperkte tijd een hoeveelheid residueel chloor worden geloosd. Residueel chloor is milieugevaarlijk en toxisch voor de in het water levende organismen wanneer het direct in het aquatische milieu wordt geloosd. Zoals in

het onderdeel 'water' besproken worden er, noch op basis van de modelleringen, noch op basis van verschillende meetcampagnes significante effecten verwacht ten gevolge van deze lozing, ook niet ter hoogte van de SBZ.

In de studies is ook onderzoek gevoerd naar het indirect effect van bioaccumulatie en/of verspreiding in de voedselketen. Er worden geen effecten verwacht.

Hier kan ook nog aangehaald worden dat benthossoorten kortlevende soorten zijn, waardoor er op - ook op lange termijn - geen effecten te verwachten zijn.

- Eutrofiëring

Zoals uitgebreid beschreven onder de titel 'lucht' zijn de belangrijkste atmosferische emissies die gepaard gaan met de uitbating van de LNG-terminal en die bijdragen aan verzurende en vermestende depositie de NOx-emissies.

Op basis van de verwachte emissies werden modelleringen (voor de actuele, de worst-case huidige, de worst-case geplande en de meer realistische geplande situatie) gemaakt om de bijdrage van de bedrijfsspecifieke depositie aan de kritische depositiewaarde (KDW) ter hoogte van de SBZ's te bepalen.

Zoals hoger reeds toegelicht zal - door de inzet van de 4 OVR's - de jaarvracht NOx van 225 ton/jaar in de worst-case huidige situatie dalen naar 88,3 ton/jaar in de worst-case geplande situatie, een daling van circa 61%. Op basis van de resultaten van de impactscore wordt er in de worst case geplande situatie een maximale bijdrage van 1,612 % aan de KDW's vermesting en verzuring van het meest gevoelige habitat in de betrokken SBZ-H verwacht. Het meest gevoelige punt is gesitueerd op 100 meter ten zuiden van de site ter hoogte van het SBZ-H "Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin" (BE2500001). Het betreft habitattype 2130_hd met een KDW van 15 kg N/ha.jr. De totale verzurende depositie ter hoogte van dit punt bedraagt 17 zeq/ha.j ten opzichte van een KDW van 714 zeq/ha.j voor hetzelfde habitattype.

Er zijn 3 relevante zones (deelgebied 23, 24 en 26) waarvoor de deposities verder in detail bekeken en beoordeeld werden.

Deelgebied 23 – Baai van Heist

Voor habitattype 2130_hd treedt er een overschrijding van de KDW op voor zowel verzuring als vermesting. Voor de habitattypes 2110 en 2120 is er een zeer beperkte overschrijding van de KDW verzuring, niet inzake vermesting. De belasting ter hoogte van de overige habitattypes is (ruim) onder de KDW. Om een effectinschatting te maken wordt gekeken naar de evolutie in totale depositie ter hoogte van de relevante habitattypes ter hoogte van dit deelgebied. Wordt inzake vermestende depositie het Business as Usual scenario 2030 (dit bevat alle maatregelen waar op dit moment als een beslissing over genomen is) in beschouwing genomen, dan blijkt dat er in 2030 geen overschrijding meer zal zijn van de KDW vermesting van 2130_hd.

Deelgebied 24

In deelgebied 24 treden er geen overschrijdingen van de KDW's inzake vermesting op. Inzake verzuring is er een deel van habitattype 1330_hpr in overschrijding. De evolutie in totale depositie ter hoogte van het relevante habitattype ter hoogte van dit deelgebied toont dat er sinds 1990 een sterke daling optreedt van de totale depositie en dat de KDW op vandaag benaderd wordt. Bovendien zal de inschakeling van de ORV's een daling van 137 ton NOx bewerkstelligen en een daling van de maximaal verzurende depositie van 5,9 Zeq/ha.j. Ten opzichte van de huidig vergunde situatie

betreft dit een beperkte verhoging met maximaal 0,1 Zeq/ha.j. Rekening houdend met de sterke daling van de projectspecifieke depositie ten opzichte van de huidige situatie en het feit dat de KDW volgens emissiecijfers van 2020 nog maar beperkt overschreden wordt, wordt besloten dat het project geen significant effect inzake verzuring zal veroorzaken op de betrokken habitattypes.

Deelgebied 26
In deelgebied 26 is er een overschrijding van de KDW's voor de habitattypes 2130_hd en 2180, zowel inzake verzuring als vermesting. De belasting ter hoogte van het overige habitattype is (net) onder de KDW. Er kan vastgesteld worden dat er sinds 1990 een sterke daling optreedt van de totale depositie. Wordt inzake vermestende depositie het BAU 2030 scenario in beschouwing genomen, dan blijkt dat er in 2030 geen overschrijding meer zal zijn van de KDW van habitattype 2180. Voor habitattype 2130_hd blijft er nog steeds een beperkte overschrijding door de lager kritische depositiewaarde van dit habitat. Ten opzichte van de huidige situatie treedt er een sterke daling op. Rekening houdend met de daling van de projectspecifieke depositie ten opzichte van de huidige situatie en een zeer beperkte verhoging ten opzichte van de huidig vergunde situatie, wordt besloten dat het project geen significant effect zal veroorzaken voor deze habitattypes.

De overige deelgebieden liggen verder dan deze deelgebieden. De projectspecifieke depositieverhoging zal niet hoger zijn dan ter hoogte van DG 23, DG 24 en DG 26. De habitats die verder weg gelegen zijn, betreffen nagenoeg dezelfde habitattypes zoals besproken in DG 23, DG 24 en DG 26. Er kan dan ook besloten worden dat de projectspecifieke depositie geen effecten zal veroorzaken op verder gelegen deelgebieden, rekening houdend met bovenstaande bespreking voor de DG23, DG24 en DG26.

- Verstoring door geluid

Uit de geluidstudie blijkt dat de contouren van 45 dB(A) zich hoofdzakelijk beperken tot de bedrijfsterreinen en het LNG-dok, en slechts in zeer beperkte mate overlappen met de afbakening van het vogelrichtlijngebied (kleine zone net ten zuidoosten van de bedrijfsterreinen). Aangezien de invloed van het geluid verder afneemt naarmate de afstand tot de site van Fluxys toeneemt, worden er geen relevante effecten verwacht in de verder gelegen zones van het gebied.

- Verstoring door licht

De natuurgebieden worden 's nachts in zekere mate verlicht door terreinverlichting van bedrijven en straatverlichting. De passende beoordeling stelt dat hierdoor wellicht verstoringseffecten kunnen optreden. Het mogelijke effect wordt echter niet als significant aanzien. De fakkel van de terminal bevindt zich op relatief korte afstand van het sterneneiland (ongeveer 500 m) en steekt boven de andere installaties uit. Omdat de fakkel slechts sporadisch hogere debieten te verwerken krijgt, wordt gesteld dat er ook vanwege de fakkel geen relevante lichteffecten op fauna en flora worden verwacht. De waakvlam van de fakkel wordt niet als een bron van lichthinder beschouwd.

<u>Verscherpte natuurtoets</u>
Om de effecten van de verzurende en vermestende deposities ten gevolge van voorliggende aanvraag op het nabijgelegen VEN 'Baai van Heist' te onderzoeken is in het project-MER eveneens een verscherpte natuurtoets geïntegreerd.

In het VEN-gebied 'Baai van Heist' komt het habitat 1140 'bij eb droogvallende slikwaden en zandplaten' voor. Hiervoor wordt er een bijdrage (worst-case geplande situatie) van 3% van de

KDW berekend. Dit habitattype wordt evenwel niet als gevoelig aan vermesting aanzien gezien de KDW (> 34 kg N/ha.j) hoog is. Bovendien, zo stelt het project-MER, zal in realiteit de bedrijfsspecifieke vermestende depositie sterk afnemen door de ingebruikname van de ORV's.

Conclusie
Uit de passende beoordeling/verscherpte natuurtoets volgt dat de vergunningsplichtige activiteit geen betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone zal veroorzaken, en evenmin gepaard gaat met schade aan de natuur ter hoogte van het betrokken VEN-gebied in de zin van artikel 26bis Decreet Natuurbehoud. Dit wordt door het ANB, in het gunstig advies van 23 januari 2024, bevestigd. Deze conclusie wordt onderschreven.

Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1, van de VCRO)
Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende plan
De aanvraag zijn principieel in overeenstemming met het geldende plan zoals hoger omschreven. De LNG-terminal is de toegangspoort voor de levering van LNG in Noordwest-Europa. Het betreft bij uitstek een zeehavengebonden en zeehavengerelateerde distributie-, opslag- en overslagactiviteit die gebruik maakt van en aangewezen is op de zeehaveninfrastructuur.

De verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening wordt hierna behandeld.

Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2, van de VCRO)
Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4 van de VCRO. Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, maar kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten vermeld in punt 1° van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO in rekening brengen, evenals de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement, voor zover de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en die in de betrokken omgeving verantwoord is.

Functionele inpasbaarheid, schaal en bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, bodemreliëf
De aanvraag omvat geen stedenbouwkundige handelingen. Er wijzigt niets aan de visueel-vormelijke aspecten, noch aan de bestaande constructies en gebouwen. Het bodemreliëf wordt niet geïmpacteerd.

Mobiliteitsaspecten
De LNG-terminal is gelegen in de voorhaven en beschikt over 2 steigers. Het totaal scheepsvaartverkeer vanwege de activiteiten van de LNG-terminal bedraagt 2,2% van het totale

scheepsvaartverkeer in de haven van Zeebrugge. De impact van de LNG-terminal op de verkeerstroom in de haven van Zeebrugge kan dus als verwaarloosbaar beschouwd worden.

Voor het wegverkeer is vooral de aan-en afvoer met LNG door middel van tankwagens van belang. Er worden maximaal 24.000 vrachtwagens per jaar beladen. De bijdrage door de LNG-terminal bedraagt 5.2 % van de reeds bestaande belasting (totaal wegverkeer) op de N350. Deze bijdrage wordt als beperkt beschouwd.

In het bezwaarschift wordt aangegeven dat de veronderstelling uit het project-MER, dat de Kustlaan slechts een beperkte rol speelt in de transportroute, een verkeerde veronderstelling is en dat de transporten, behalve voor geluidshinder en risico's op ongevallen met gevaarlijke producten (zie eerder) ook tot onveilige verkeerssituaties leiden. Wat betreft de beperkte rol wordt bedoeld dat er slechts langs een klein deel van de Kustlaan een transport van en naar de site van Fluxys verloopt. Langs dit deel van de Kustlaan liggen er ook geen woningen. Verder takt de hoofdroute af om via de Isabellalaan en de havenweg naar de A11 te rijden (en niet langer langs de Kustlaan richting Zeebrugge). Enkel langs de Elisabethlaan (verlengde van de Kustlaan) is er over een beperkte afstand (tot de ovotonde en terug) transport (van lege tankwagens) naar de site waarbij bewoning aanwezig is op relatief korte afstand. Het aantal beladingen is beperkt tot 24.000/jaar. Aangezien er gewerkt wordt met timeslots wordt een uniforme verdeling van de ladingen verwacht. Dit betekent 2,74 aanrijdbewegingen (heen en terug naar de ovotonde) per uur, met mogelijke pieken van maximaal van 4 aanrijdbewegingen (heen en terug) bij het gebruik van de maximale laadcapaciteit op de terminal.

Betreffende de algemene verkeersveiligheid werd in de voorgaande vergunning de voorwaarde opgelegd dat de exploitant een mobiliteitsstudie (vanuit het oogpunt verkeersveiligheid) als PCV-dossier (Provinciale Commissie Verkeersveiligheid-dossier) diende te initiëren. Dit is intussen gebeurd en de studie, opgemaakt in opdracht van Fluxys en door een erkend deskundige, werd een eerste maal voorgesteld op 9 november 2023. In zijn voorwaardelijk gunstig advies op de project-MER stelt de mobiliteitscel van de stad Brugge dat de gesprekken voorspoedig lopen. Op vraag van de gemeente Knokke-Heist is de studie inmiddels uitgebreid (met de mobiliteitscel van de stad Brugge als trekker gezien dit de verantwoordelijkheid van Fluxys overschrijdt). Het volledige voorstel wordt op 10 april 2024 aan de PCV voorgesteld.

Gelet op het belang van de mobiliteitsaspecten (en daaraan gelinkte geluidsemissies en veiligheidsrisico's) worden in de vergunning de volgende voorwaarden ingeschreven:

- Het aantal beladingen is beperkt tot 24.000/jaar LNG-tankwagens per jaar.
- Fluxys verleent zijn volle medewerking bij de verdere uitwerking van het PCV-dossier.

Conclusie

Mits het opleggen van een beperking op het aantal transporten wordt de mobiliteitshinder als aanvaardbaar beschouwd. Naar aanleiding van de mobiliteitsstudie zullen een aantal ingrepen aan de openbare weg worden gedaan om de verkeersveiligheid (vrachtwagens/fietsers) in de omgeving van de terminal te verhogen.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgemak en veiligheid

Voor wat betreft de hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgemak en veiligheid in het algemeen kan verwezen worden naar bovenstaande bespreking waaruit volgt dat de hinder en het risico tot een aanvaardbaar niveau beperkt kunnen worden en dat de aanvraag, geen onaanvaardbare hinder zal veroorzaken.

Conclusie
De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO. Hieruit volgt dat dit artikel geen weigeringsgrond vormt.

VERGUNNINGSTERMIJN

Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningsdecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur tenzij conform artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan worden toegestaan.

Voor deze aanvraag kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend.

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

Voor een antwoord op de bezwaren met betrekking tot de verkeerssituatie en de hinder die deze met zich meebrengt kan verwezen worden naar de bovenstaande beoordeling alsook naar de beoordeling van de bezwaren in titel 2.4. van de goedkeuringsbeslissing van het Team Omgevingseffecten (milieueffectrapportage), aangezien deze bezwaren allen betrekking hebben op het project-MER.

Er kan besloten worden dat de argumenten uit het bezwaar deels ongegrond worden verklaard, en deels ondervangen worden door voorwaarden.

ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig

De hinder en de effecten op mens en milieu en de risico's voor de externe veiligheid, veroorzaakt door het aangevraagde project, kunnen mits naleving van de vergunningsvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

De aanvraag is, onder de voorwaarden die hierna worden geformuleerd in overeenstemming met de wettelijke bepalingen, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

De vergunning voor de aanvraag kan worden verleend voor onbepaalde duur.

BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME,

Artikel 1. Aan de nv Fluxys LNG, Guimardstraat 4, 1040 Brussel wordt de vergunning verleend voor het verder exploiteren en wijzigen van de LNG terminal Zeebrugge met inrichtingsnummer 20180111-0096, gelegen te 8380 Brugge, Henri Victor Wolvensstraat 3, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Aard	Omschrijving	Hoeveelheid + eenheid
3.4.2°	Verandering	Verlaging van debiet van 60 m^3/u naar 47 m^3/u . Op basis van nieuwe berekeningen bedraagt de maximale condenswater-productie vanwege de 2 sendout lijnen en alle back-up heaters (300-K) voor ORV-installaties 47 m^3/u	-13 m^3/uur
3.7.3°	Hernieuwing	Lozen van gecapteerd zeewater in het LNG-dok, afkomstig van de 4 ORV-installaties (4 x 6.800 m^3/uur)	27.200 m^3/uur
6.4.1°	Verandering	Opslag zware stookolie verdwijnt, opslagtank (201-F) van 4.300.000 l wordt verwijderd	-4.300.000 liter
6.5.1°	Hernieuwing	1 brandstofverdeelinstallatie dieselolie (aangesloten op tank 915-F)	1 verdeelslang
12.1.1.3°	Hernieuwing	3 noodgroepen op diesel en 1 WKK-installatie: - noodgroep 2.000 kVA in gebouw 102-K - noodgroep 1.875 kVA in gebouw 102-K - noodgroep 2.000 kVA in gebouw 404-K - WKK Engie 40.000 kVA gebouw 301-K	45.875 kVA
12.2.2°	Verandering	Administratieve correctie vermogen 2 transfo's 408-K van elk 2.000 kVA naar elk 500 kVA (niet langer ingedeeld)	-4.000 kVA
15.1.1°	Hernieuwing	Stalplaats voor 25 voertuigen en aanhangwagens op diverse wisselende locaties binnen de terminal (parkeerplaatsen geschikt voor CNG-voertuigen zijn gemarkeerd)	25 voertuigen
15.2.	Hernieuwing	1 werkplaats voor herstellingen	1 werkplaats
16.3.2°b)	Verandering	- verwijderen van schroefcompressor (108-J) in gebouw 103-K : 110 kW - administratieve correctie van het vermogen van de 2 bijgeplaatste airco's: 7,54 kW in plaats van 90 kW en 1,32 kW in plaats van 6 kW	-197,14 kW
16.4.1°	Hernieuwing	6 laadstations voor LNG-tankwagens elk bestaande uit 1 laadplaats	6 laadstations
16.5.	Hernieuwing	Ontspanningsstations voor aardgas:	69.000 Nm^3/h

		- ontspanningsstation voor WKK : 12.000 Nm^3/h (gebouw 300-K); - ontspanningsstations stookgas verdampers : 2 x 16.000 Nm^3/h (zone 21 en zone 71); - ontspanningsstation voor back-up heaters 116-C (Zone 25) : 4.000 Nm^3/h piperack; - ontspanningsstation voor de stookgasverdampers (redundantie) 21.000 Nm^3/h (113-C);	
16.9.a)3°	Hernieuwing	Bovengrondse opslag aardgas (LNG): - tanks 101-FA, 101-FB en 101-FC: 3 x 87.000 m^3 (bruto) ; - tank 101-FD : 153.000 m^3 (bruto) ; - tank 101-FE : 197.000 m^3(bruto);	611.000 m^3
16.9.d)	Hernieuwing	Een bedrijfsinterne CNG-verdeelinstallatie met 1 dispenser, 1 verdeelpistool en bijhorende bufferopslag van CNG van 8 x 80 l in cilinders (type fastfill) 501-L	16,68 Nm^3/uur aanzuigzijdig debiet
17.1.1.1°	Hernieuwing	Aerosolen in veiligheidskasten in gebouw 401-K en lege aerosolen in 915-K	300 liter
17.1.2.1.3°	Verandering	Verhoging omwille van grotere hoeveelheid He en N_2 in mobiele kaders.	+4.650 liter
17.1.2.2.3°	Hernieuwing	Opslag 1.330.960 l stikstofgas: - stikstofopslag 201-L: 90.000 l; - stikstoftanks 307-LA/LB en /LC (202-K): 3 x 390.000 l; - stikstoftank 2° steiger (210-L): 60.440 l; - stikstoftank 211-KE: 9.930 l; - stikstoftank 209-FA: 460 l; - stikstoftank 209-FB : 130 l;	1.330.960 liter
17.2.2.	Hernieuwing	Opslag aardgas (5 LNG-tanks): - tanks 101-FA, 101-FB, 101-FC: 3 x 87.000 m^3 ; - tank 101-FD : 153.000 m^3 ; - tank 101-FE : 197.000 m^3	611.000 m^3
17.3.2.1.1.2°	Hernieuwing	Opslag diesel: - bovengrondse dieseltank 111-F: 255 ton (300.000 l); - bovengrondse dubbelwandige dieseltank 915-F, voor voertuigen: 2,975 ton (3.500 l); - ondergrondse dieseltank 400-FD in 404-K noodgroep 3: 3,4 ton (4.000 l); - bovengrondse dieseltank bluswater-pompen 451-F: 8,5 ton (10.000 l); - bovengrondse dubbelwandige dieseltank 452-F 2° steiger: 7,65 ton (9.000 l).	277,52 ton
17.3.4.2°a)	Verandering	Schrapping blusschuimtank 255-F Niet langer een VLAREM-tank volgens de definitie. Het product zelf (Hi-Ex	-55,65 ton

		schuimconcentraat Prosintex G) is niet langer ingedeeld als gevaarlijk product.	
17.3.6.1°a)	Verandering	Aanvraag verhoging maximale hoeveelheid aanwezig natriumbicarbonaat vooral na levering (16 bigbags in plaats van 3).	+10,4 ton
17.3.7.1°a)	Hernieuwing	Opslag van stoffen die op lange termijn gevaarlijk zijn voor de gezondheid: - 400 l diverse oliën en smeermiddelen (gevaarlijk) in 907-K(2C) - 800 kg aromaatvrije ontvetter Ecopoint Solveco (PR115) in 907-K(2E) - 800 kg Shell Morlina S2 BL 10 in 921-K	2 ton
17.3.8.2°	Hernieuwing	Opslag van stoffen die gevaarlijk zijn voor het aquatisch milieu: - 2 x 41.000 kg natriumhypochloriet tank 521-F en tank 522-F in 400-A - 100 kg natriumhypochloriet in 907-K(2E)	82,1 ton
17.4.	Hernieuwing	Opslag van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen (reinigingsproducten, antivries en diverse andere) voor een totaal van 3.607 kg	3.607 kg
24.4.	Hernieuwing	1 controlelaboratorium gebouw 107-K	1 laboratorium
29.5.2.1°a)	Hernieuwing	Diverse metaalbewerkingsmachines (boren, slijpen, zagen) in gebouw 401-K	120 kW
29.5.5.2°a)	Hernieuwing	Oppervlaktebehandeling van metalen: het beitsen van kleine gelaste stukken in beitsbad 907-K (200 l) en grote stukken in beitslokaal, met gezamenlijke opvang van circa 5 m^3	5.000 liter
29.5.7.2°a)1)	Hernieuwing	Ontvettingsbad voor metalen gebouw 401-K (organisch reinigen met Solveco C) : 200 l	200 liter
31.1.3°	Hernieuwing	Stationaire motoren en gasturbines: - dieselnoodgroep 406-N-NG1 gebouw 102-K: 4.281 kWth; dieselnoodgroep 406-N-NG2 gebouw 102-K: 4.223 kWth; - bluswaterpompdiesels 451-JB en -JC eiland t.h.v.453-K: 2 x 3.750 kWth; bluswaterpompdiesel 2° steiger 452-J : 3.588 kWth; - dual fuel motor 406-N-NG3 gebouw 404-K: 5.200 kWth; - ijswatergroep gebouw 401-K: 42 kWth; - WKK gasturbine 125-J gebouw 301-K: 105.300 kWth;	130.134 kW
43.1.3°	Verandering	- 3 gasverwarmers stookgas WKK werden afgebroken en vervangen door 2 nieuwe - Administratieve correctie van vermogen van 3 stookinstallaties van 33 MWth naar 45 MWth.	+35.868 kW(*)

43.3.2°	Verandering	- 3 gasverwarmers stookgas WKK werden afgebroken en vervangen door 2 nieuwe. - administratieve correctie van vermogen van 3 stookinstallaties van 33 MWth naar 45 MWth.	+35.868 kW(*)
43.4.	Verandering	Toevoegen van fakkel 1.552 MWth en pilootbranders 0,11 MWth	+1.552,11 MW(*)
52.2.1°	Hernieuwing	Lozing van onbehandeld huishoudelijk afvalwater dat gevaarlijke stoffen bevat naar een rietveld (640 m3/jaar). Na behandeling via rietveld infiltratie naar grondwater.	1 lozing
52.2.2°	Verandering	Conform de berekeningen bedraagt het zoetwaterverbruik (condenswater) dat geïnfiltreerd wordt 18.000 m^3/jaar	+ 17.800 m^3/jaar
12.2.1°	Niet langer van toepassing	Transformatoren	0
12.3.2°	Niet langer van toepassing	Accumulatoren	0
12.3.1°	Niet langer van toepassing	Vast opgestelde batterijen	0

zodat de ingedeelde inrichting of activiteit voortaan omvat:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.4.2°	Het lozen van 47 m^3/uur condenswater WKK en ketels back-up heaters (300-K)	47 m^3/uur	2
3.7.3°	Lozen van zeewater in het LNG-dok, afkomstig van de 4 ORV-installaties (4 x 6.800 m^3/uur)	27.200 m^3/uur	1
6.4.1°	Opslagplaatsen voor brandbare vloeistoffen met een opslagcapaciteit van brandbare vloeistoffen in verplaatsbare recipiënten en in vaste houders: - 2.500 l afvalolie in bovengrondse dubbelwandige tank 301-F; - 2.500 l water/glycol mengsel (afval) in bovengrondse dubbelwandige tank 302-F; - 10.840 l diverse olieën en smeermiddelen (niet gevaarlijk, wel brandbaar) in verplaatsbare recipiënten (907-K(2C)); - 1.600 l monopropyleenglycol (907-K (2E)); - 6.400 l diverse brandbare producten (smeermiddelen, olie, MPG afval, ...) (921-K)	23.840 liter	3
6.5.1°	1 brandstofverdeelinstallatie dieselolie (aangesloten op tank 915-F)	1 verdeelslang	3
12.1.1.3°	3 noodgroepen op diesel en 1 WKK-installatie: - noodgroep* 2.000 kVA 406N-NG1 in 102-K - noodgroep 1.875 kVA 406N-NG2 in 102-K - noodgroep 2.000 kVA 406N-NG3 in 404-K	45.875 kVA	1

	- WKK Engie 40.000 kVA gebouw 301-K		
12.2.2°	Transformatoren: - droge transfo's : 202-K 306N-TR1: 1.600 kVA ; 201-KA 306N-TR2: 1.600 kVA ; 201-KA 306N-TR3: 1.600 kVA; 201-KB 306N-TR4: 1.600 kVA; 201-KB 306N-TR5: 1.600 kVA: 201-KB 306N-TR6: 1.600 kVA ; 201-KC 206N-TR5: 1.600 kVA ; 201-KC 206N-TR6: 1.600 kVA; 402-K 102-JEH: 1.250 kVA; 201-KD 306N-TR7: 1.600 kVA; 201-KD 306N-TR8: 1.600 kVA; 201-KE 2 x 1.600 kVA; 222-K : 2 x 6.500 kVA; - natte transfo's : 102-K 436N-TR2: 20.000 kVA; 302-Kuitgangstransfo WKK: 50.000 kVA; 102-K 436N-TR1: 20.000 kVA; 102-K 436N-TR3: 20.000 kVA; 436N-TR4: 20.000 kVA in open lucht	163.450 kVA	2
15.1.1°	Stalplaats voor 25 voertuigen en aanhangwagens op diverse wisselende locaties binnen de terminal (parkeerplaatsen geschikt voor CNG-voertuigen zijn gemarkeerd)	25 voertuigen	3
15.2.	1 werkplaats voor herstellingen	1 werkplaats	3
16.3.2°b)	Koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen, airconditioninginstallaties, en andere installaties voor het fysisch behandelen van gassen.	23.428,45 kW	2
16.4.1°	6 laadstations voor LNG-tankwagens elk bestaande uit 1 laadplaats	6 laadstations	1
16.5.	Ontspanningsstations voor aardgas: - ontspanningsstation voor WKK : 12.000 Nm^3/h gebouw 300-K; - ontspanningsstations stookgas verdampers : 2 x 16.000 Nm^3/h Zone 21 en Zone 71; - ontspanningsstation voor back-up heaters 116-C (Zone 25) : 4.000 Nm^3/h piperack; - ontspanningsstation voor de stookgasverdampers (redundantie) 21.000 NM^3/h (113-C);	69.000 Nm^3/h	1
16.9.a)3°	Bovengrondse opslag aardgas (LNG): - tanks 101-FA, 101-FB en 101-FC: 3 x 87.000 m^3 (bruto) ; - tank 101-FD : 153.000 m^3 (bruto) ; - - tank 101-FE : 197.000 m^3(bruto);	611.000 m^3	1
16.9.d)	Een bedrijfsinterne CNG-verdeelinstallatie met 1 dispenser, 1 verdeelpistool en bijhorende bufferopslag van CNG van 8 x 80 l in cilinders (type fastfill) 501-L	16,68 Nm^3/uur aanzuigzijdig debiet	2
17.1.1.1°	Aerosolen in veiligheidskasten in gebouw 401-K en lege aerosolen in 915-K	300 liter	3
17.1.2.1.3°	Opslag gassen in verplaatsbare recipiënten: - gebouw 907-K lokaal 2A : 4.700 l (diverse gasflessen: argon, acetyleen, helium, CO-mengsel, stikstof, zuurstof, mengsel stikstof-zuurstof-methaan en perslucht);	47.802,8 liter	1

	- inergen (brandblusinstallatie): gebouwen: 102-K: 1.947 l en 987 liter; 106-K: 68 l en 338 l; 107-K: 1.147 l, 3.307 l en 1.707 l; 201-KA: 907 l; 201-KB: 907 l; 201-KC: 907 l; 201-KD: 720 l; 202-K: 1.547 l; 205-K: 160 l; 401-K: 827 l; 402-K: 1.147 l en 987 l; 403-K: 1.120 l en 1.440 l; 453-K: 747 l; 222-K: 4.160 l; 201-KE: 2.640 l, 408-K: 1.920 l; - brandblussing 2° steiger: 494Z/A en /B : 2 x 320 l; fire fighting pump: 480 l; - brandblussing 5° tank: 201-KE: 273 l; - zone 90 2° steiger: diverse gasflessen (argon, helium, stikstof, monster lng): 1.540 l; - zone open opslag 912-KA: 5.134 l; - mobiele N_2-kaders: 5.400 l;		
17.1.2.2.3°	Opslag 1.330.960 l stikstofgas: - stikstofopslag 201-L: 90.000 l; - bovengrondse stikstoftanks 307-LA/LB en /LC ter hoogte van gebouw 202-K: 3 x 390.000 l; - stikstoftank 2° steiger 210-L: 60.440 l; - stikstoftank 211-KE: 9.930 l; - stikstoftank 209-FA: 460 l; - stikstoftank 209-FB : 130 l;	1.330.960 liter	1
17.2.2.	Opslag aardgas (LNG): 5 LNG-tanks: - tanks 101-FA, 101-FB en 101-FC: 3 x 87.000 m^3 ; - tank 101-FD : 153.000 m^3 ; - tank 101-FE : 197.000 m^3	611.000 m^3	1
17.3.2.1.1.2°	Opslag diesel: - bovengrondse dieseltank 111-F: 255 ton (300.000 l); - bovengrondse dubbelwandige dieseltank 915-F, voor voertuigen: 2,975 ton (3.500 l); - ondergrondse dieseltank 400-FD in 404-K noodgroep 3: 3,4 ton (4.000 l); - bovengrondse dieseltank bluswater-pompen 451-F: 8,5 ton (10.000 l); - bovengrondse dubbelwandige dieseltank 452-F 2° steiger: 7,65 ton (9.000 l).	277,525 ton	2
17.3.4.2°a)	Opslag van bijtende stoffen (GHS05) - Profoam Prosintex G : 0,75 ton (201-KB); natriumhypochloriet-derivaat (chlorinatie gecapteerd zeewater) in bovengrondse ingekuipte tank 521-F en 522-F: 2 x 41 ton; - natriumhypochloriet: 0,1 ton (907-K); - inhibitor AZ8104 : 0,96 ton (907-K)	83,81 ton	2
17.3.6.1°a)	Opslag van schadelijke stoffen (GHS 07) in verplaatsbare recipiënten : - 12.800 kg natriumbicarbonaat (200-K), - 200 kg diverse oliën en smeermiddelen (907-K(2E)), - 300 kg Sthamex F-15 (201-KB) - 1.000 kg Tridol S3 (201 KB)	14,3 ton	3

17.3.7.1°a)	Opslag van stoffen die op lange termijn gevaarlijk zijn voor de gezondheid: - 400 l diverse oliën en smeermiddelen (gevaarlijk) in 907-K(2C) - 800 kg Aromaatvrije ontvetter Ecopoint Solveco (PR115) in 907-K(2E) - 800 kg Shell Morlina S2 BL 10 in 921-K	2 ton	3
17.3.8.2°	Opslag van stoffen die gevaarlijk zijn voor het aquatisch milieu: - 2 x 41.000 kg natriumhypochloriet tank 521-F en tank 522-F in 400-A - 100 kg natriumhypochloriet in 907-K(2E)	82,1 ton	2
17.4.	Opslag van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen (reinigingsproducten, antivries en diverse andere)in 401-K (werkplaats en magazijn), 907-K(2E), 921-K, 1 vaatje tetrahydrothiofeen (7 kg THT, 502-L) en afval in kleinverpakking in 915-K	3.607 kg	3
24.4.	1 controlelaboratorium gebouw 107-K	1 laboratorium	3
29.5.2.1°a)	Diverse metaalbewerkingsmachines (boren, slijpen, zagen) in gebouw 401-K	120 kW	3
29.5.5.2°a)	Oppervlaktebehandeling van metalen: het beitsen van kleine gelaste stukken in beitsbad 907-K (200L) en grote stukken in beitslokaal, met gezamenlijke opvang van circa 5 m^3	5.000 liter	2
29.5.7.2°a)1)	Ontvettingsbad voor metalen gebouw 401-K (organisch reinigen met Solveco C) : 200 l	200 liter	3
31.1.3°	Stationaire motoren en gasturbines: - dieselnoodgroep 406-N-NG1 gebouw 102-K: 4.281 kWth; dieselnoodgroep 406-N-NG2 gebouw 102-K: 4.223 kWth; - bluswaterpompdiesels 451-JB en -JC eiland thv 453-K: 2 x 3.750 kWth; bluswaterpompdiesel 2° steiger 452-J : 3.588 kWth - dual fuel motor 406-N-NG3 gebouw 404-K: 5.200 kWth; - ijswatergroep gebouw 401-K: 42 kWth; - WKK gasturbine 125-J gebouw 301-K: 105.300 kWth;	130.134 kW	1
43.1.3°	Stookinstallaties: - water-glycolverwarmers 101-UA (Zone 29) en -UB (Zone 28): 2 x 945 kWth; - gasverwarmers 101-UC en -UD 407-K [49] : 2 x 959 kWth; - gasverwarmers 102-UA, -UB 300-K : 2 x 133 kWth; - verwarmingsketels 401-UA en -UB: 2 x 290 kWth 401-K; - LNG-verdampers 101-CA, -CB, -CC, -CD, -CE en CF gebouw 220-K : 6 x 20.800 kWth;	483.088 kW	1

	- LNG-verdampers 101-CG, -CH, -CJ, -CK en-CL westelijk van gebouw 650-K : 5 x 36.600 kWth; back-up heating ORV1 103-UA en -UB: 2 x 17.580 kWth; - back-up heating 103-UC, -UD, -UE ORV 2,3 en 4: 3 x 45.000 kWth; - warmwaterboilers administratief gebouw 902-UB en -/UC in 902-K: 211 en 31 kWth; - CV administratief gebouw 902-UA in 902-K: 232 kWth;		
43.3.2°	Stookinstallaties: - verbrandingsinrichting zonder elektriciteitsproductie : 483,088 MWth - vast opgestelde motoren en turbines : 130,134 MWth	613,222 MW	1
43.4.	Stookinstallaties: - verbrandingsinrichting zonder elektriciteitsproductie : 483,088 MWth - vast opgestelde motoren en turbines : 130,134 MWth - fakkel en pilootbranders: 1.552,110 MWth	2.165,332 MW	1
52.2.1°	Lozing van onbehandeld huishoudelijk afvalwater dat gevaarlijke stoffen bevat naar een rietveld (640 m^3/jaar). Na behandeling via rietveld infiltratie naar grondwater.	1 lozing	3
52.2.2°	Indirect lozen van blustestwater naar grondwater (18.000 m^3/jaar)	18.000 m^3/jaar	2

De vraag tot afwijking van artikel 5.43.2.23 van titel II van het VLAREM wordt geweigerd.

Art. 2. De plannen en het aanvraagdossier waarop dit besluit gebaseerd zijn, maken er integraal deel van uit.

Art. 3. De omgevingsvergunning wordt verleend voor onbepaalde duur, die aanvangt op datum van de vergunning.

Art. 4. De omgevingsvergunning is afhankelijk van de naleving van de volgende voorwaarden:

Met betrekking tot de ingedeelde inrichting of activiteit:

a. Algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II en titel III van het VLAREM
De algemene en sectorale milieuvoorwaarden staan in titel II en titel III van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven. De integrale en geconsolideerde tekst van titel II en titel III van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link: https://navigator.emis.vito.be/.

b. Bijzondere milieuvoorwaarden:

1. Het veiligheidsbeleid, de veiligheidsmaatregelen, de aannames en veronderstellingen zoals vermeld in het bijgevoegde omgevingsveiligheidsrapport OVR met referentie 'OVR2216_FluxysLNGTerminal_Zeebrugge' en in de veiligheidsstudie met referentie "LNG-wegtransport op het grondgebied van de stad Brugge, december 2021' dienen strikt en blijvend te worden opgevolgd.
2. De voorwaarden uit het brandpreventieverslag, zoals opgenomen in het advies van 20 december 2023 van de Hulpverleningszone 1 West-Vlaanderen, worden steeds nageleefd.
3. Bij de bedrijfsvoering dient steeds rekening gehouden met een vast prioriteitenschema. In dalende volgorde is de prioriteit:
    1. inzet ORV's zonder back-up heating
    2. inzet low NOx SCV's
    3. inzet high NOx SCV's
    4. inzet ORV's met back-up heating

    Dit prioriteitenschema wordt zo strikt mogelijk opgevolgd. Het onderhoudsschema van de verschillende installaties moet zodanig opgesteld zijn dat het prioriteitenchema zo weinig mogelijk hierdoor wordt verstoord. Om de toepassing van dit schema te kunnen aantonen houdt de exploitant de gebruiksuren van de verschillende vergassingsmodi bij en stelt dit voor inzage ter beschikking van de afdeling Handhaving.
4. Voor het einde van de levensduur van de huidige high-en low NOx-installaties gebeurt verder onderzoek ten aanzien van de (technische) haalbaarheid van alternatieven met een lagere NOx-uitstoot.
5. De exploitant zorgt door een goed functionerende meetpost voor luchtemissies. De resultaten van de metingen worden bijgehouden op site en overgemaakt aan de VMM (vergunningen.oo@vmm.be) en het CBS van de stad Brugge.
6. Fluxys Belgium NV streeft ernaar om: :
    - uiterlijk tegen 1 januari 2026 de eigen broeikasgasemissies (CH4 en CO2) in België met de helft terug te dringen tegenover het referentiejaar 2017;
    - uiterlijk tegen 1 januari 2036 de eigen broeikasgasemissies (CH4 en CO2) in België met 80% terug te dringen tegenover het referentiejaar 2017;

    Fluxys LNG Terminal Zeebrugge neemt de nodige maatregelen zodat:
    - uiterlijk tegen 1 januari 2050 de exploitatie van de LNG Terminal Zeebrugge klimaatneutraal is.
7. Met betrekking tot het volgen van de ontwikkelingen op het vlak van schonere technologieën wordt het volgende op regelmatige basis onderzocht:
    a. bijkomende energiebesparende en broeikasgasemissiereducerende maatregelen;
    b. het gebruik van de terminal voor duurzame moleculen (bv. biomethaan, ammoniak, koolstofdioxide, waterstof);
    c. het voldoen aan de best beschikbare technologieën voor het vermijden van uitstoot van de betrokken moleculen bij het gebruik van de terminal.

    Wanneer een maatregel haalbaar blijkt, wordt de realisatie ervan concreet uitgewerkt en geïmplementeerd. Het onderzoek wordt uitgevoerd door deskundigen terzake, bestaande uit minstens een erkend MER-deskundige in de discipline Klimaat.

    d. Jaarlijks wordt uiterlijk op 30 juni een overleg ingepland met de afdeling GOP, het VEKA, de VMM, het CBS van de stad Brugge en eventueel andere stakeholders waarin de stand van zaken met betrekking tot bovenstaande punten wordt gegeven. Op deze jaarlijkse overleggen wordt een datum vastgesteld voor de

rapportering van de stand van zaken. De betreffende rapporten en plannen worden dan tegen de afgesproken datum bezorgd aan de deputatie van de provincie West-Vlaanderen, de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving, de afdeling GOP, de VMM, het VEKA, en het CBS van de stad Brugge.

8. De volgende lozingsnormen worden gerespecteerd:
   - Voor de lozing van het condenswater in het dok:

Parameter	Lozingsnorm
Totaal stikstof	25 mg/l
Nitriet	10 mgN/l (= 32,9 mgNO2/l)

   - Voor de lozing van het gecapteerd zeewater in het dok:

Parameter	Lozingsnorm
Actief chloor	500 µg/l
Bromoform	25 µg/l
Dibroomazijnzuur	12 µg/l
Dibroomacetonitrile	3,6 µg/l

9. Vooraleer het condenswater kan worden gebruikt voor blustesten gebeurt een staalname en analyse op het water. Enkel als uit de analyseresultaten blijkt dat de (nitriet)grondwaterkwaliteitsnorm (0,1 mg/l NO_2) wordt gerespecteerd kan het water effectief als blustestwater worden aangewend (om vervolgens in het grondwater te infiltreren). De analyseresultaten worden ter beschikking gehouden van de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving.

10. De datum van ingebruikname van de OVR-installaties wordt meegedeeld aan VMM (vergunningen.oo@vmm.be), aan het ANB en aan het CBS van de stad Brugge

11. De lopende biomonitoring wordt verdergezet en uitgebreid naar de 4 OVR-installaties. Via periodiek uitgevoerde meetcampagnes wordt onder andere de concentratie aan bromoform verder opgevolgd., en dit zowel in het geloosde als in het opgepompte water. Indien bij deze monitoring Deze gegevens worden bijgehouden op de site en overgemaakt aan VMM (vergunningen.oo@vmm.be), het ANB en het CBS van de stad Brugge.

    Uiterlijk 18 maand na ingebruikname van één of meerdere nieuwe ORV-installaties wordt een aanvullende studie door een erkend deskundige water naar de impact van de lozing op het mariene leefmilieu bezorgd door een verderzetting van de eerdere biomonitoringscampagnes. Deze studie wordt overgemaakt aan VMM (vergunningen.oo@vmm.be), het ANB en het CBS van de stad Brugge.

12. De meetapparatuur waarmee de restconcentratie aan actieve chloor permanent wordt opgevolgd wordt frequent gecontroleerd en gereinigd conform een actueel onderhoudsplan.

13. Er gebeurt verder onderzoek naar gebruik van alternatieven biociden voor de bestaande installaties. Ook wordt onderzocht wat de verschillen in impact van de verschillende biociden zullen zijn.

14. Het aantal laadbeurten is beperkt tot 24.000 LNG-tankwagens per jaar.

15. De exploitant verleent zijn verdere medewerking aan de verdere uitwerking van het PCV-dossier, in overleg met de mobiliteitscel van de stad Brugge en de andere betrokkenen.

Art.5. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in de gevallen en overeenkomstig de voorwaarden vermeld in de artikelen 99 en 101 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014.

Brussel, 6 april 2024

Vlaams minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

U kan tegen deze beslissing een verzoekschrift tot vernietiging indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

U heeft hiervoor een vervaltermijn van 45 dagen die ingaat de dag na de betekening van deze beslissing.

Het verzoekschrift moet per beveiligde zending worden ingediend. Dit betekent:

1. hetzij via het digitaal loket van de Vlaamse Bestuursrechtscolleges
   https://www.dbrc.be/digitaal-loket-van-de-vlaamse-bestuursrechtscolleges

2. hetzij per aangetekende brief gericht aan:
   Raad voor Vergunningsbetwistingen
   p/a Dienst van de Bestuursrechtscolleges
   Koning Albert II-laan 15 bus 130
   1210 Brussel

3. hetzij door neerlegging ter griffie op het hierboven vermelde adres.
   Marie-Elisabeth Belpairegebouw
   Toren Noord (2de verdieping)
   Simon Bolivarlaan 17
   1000 Brussel

Als u voor een analoge indiening kiest (2. en 3.) moet:
- het verzoekschrift in vijfvoud worden ingediend, namelijk één origineel en vier afschriften (fotokopies of een digitale kopie);
- gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift, een afschrift van het verzoekschrift ter informatie aan de verwerende partij worden gestuurd (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft).

Het verzoekschrift moet in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:
- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoekende partij, de gekozen woonplaats in België, een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de naam en het adres van de verweerder;
- het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- een omschrijving van het belang van de verzoeker
- een inventaris van de overtuigingsstukken.

U bent een rolrecht verschuldigd van
- 200 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot vernietiging;
- 100 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid.

Gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift moet u het bewijs bezorgen dat een overschrijvingsopdracht is gegeven of dat een storting is uitgevoerd tot betaling van het rolrecht.

De procedure voor de Raad van Vergunningsbetwistingen wordt geregeld in het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges, het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en

het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges.

Meer uitleg vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (http://www.dbrc.be/vergunningsbetwistingen)