

Dossiernummer: OMV/2022064242
Projectinhoudversie: V1
Inrichtingsnummer: 20180111-0096
Ondernemingsnummer exploitant: 0426.047.853

Ministerieel besluit over het verzoek van de nv Fluxys LNG voor de bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden opgenomen in het ministerieel besluit OMV/2020112671 van 23 maart 2021 voor de exploitatie van een LNG-terminal, gelegen te 8380 Brugge, Henri Victor Wolvensstraat 3.

VERZOEK

Het verzoek heeft betrekking op terreinen gelegen te 8380 Brugge, Henri Victor Wolvensstraat 3 (Kaai 615/616), zoals ingetekend op het omgevingsloket onder situering:



Het verzoek omvat een bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarde artikel 4, §2, b.a.1, zoals opgenomen in het ministerieel besluit OMV/2020112671 van 23 maart 2021, die stelt dat:
“Het aantal laadbeurten is beperkt tot maximaal 8.000 LNG-tankwagens per jaar.”

De volgende afwijkende formulering wordt voorgesteld door de aanvrager:

“Het aantal laadbeurten is beperkt tot maximaal 24.000 LNG-tankwagens per jaar.”

Het verzoek omvat het schrappen van de bijzondere milieuvoorwaarde artikel 4, §2, b.b, zoals opgenomen in het ministerieel besluit OMV/2020112671 van 23 maart 2021, die stelt dat:

“Overeenkomstig het veiligheidsrapport uitbreiding LNG-terminal – laadstation voor vrachtwagens dienen:

- *organisatorisch:*
 - *de verladingen mogen enkel gebeuren door en onder voortdurend toezicht van eigen personeel van de nv Fluxys LNG.”*

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) en hun uitvoeringsbesluiten.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

Het verzoek tot bijstelling en schrapping van de bijzondere milieuvoorwaarden werd ingediend door de nv Fluxys LNG, Guimardstraat 4, 1040 Brussel en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 13 juni 2022.

Het verzoek is volledig en ontvankelijk verklaard op 19 juli 2022.

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:

“Aanvragen met betrekking tot infrastructuur met openbaar karakter om vloeibare stoffen en gasen 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 29 juli 2022 tot en met 27 augustus 2022 in de stad Brugge. Er werden geen bezwaarschriften ingediend.

ADVIEZEN

Het subadvies van 4 april 2022 van de Hulpverleningszone 1 West-Vlaanderen aan het college van burgemeester en schepenen (CBS) van de stad Brugge is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 17 augustus 2022 van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Team Externe Veiligheid) van het Departement Omgeving is gunstig.

Het advies van 30 augustus 2022 van de nv van publiek recht Havenbedrijf Antwerpen-Brugge is gunstig.

Op 2 september 2022 deelde het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) in een bericht op het loket mee dat geen advies zal worden verleend.

Het advies van 5 september 2022 van het CBS van de stad Brugge is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 28 september 2022 van de afdeling GOP (Ruimte en Milieu) van het Departement Omgeving is gunstig.

GOVC

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 4 oktober 2022 gehoord en verklaarde hierbij het volgende:

- er werden 6 adviezen afgeleverd. Het ANB heeft aangegeven dat men geen advies verleent. Men gaat akkoord met de uitgebrachte adviezen;
- naar aanleiding van de hoorzitting werd op 3 oktober 2022 een replieknota op het Omgevingsloket geladen;
- men wenst toelichting te geven rond de opmerkingen zoals geformuleerd in het advies van 5 september 2022 van het CBS van de stad Brugge;
- één van de opmerkingen zoals geformuleerd in het advies ging over het feit dat het risico in verband met de aanrijroutes niet in kaart gebracht was. Hierbij wenst de exploitant het standpunt in te nemen dat die studie voortvloeit uit een oude vraag van de vergunningverlenende overheid toen de nv Fluxys LNG zelf nog instond voor het transport. Deze activiteit is echter door de jaren heen afgebouwd, en wordt nu zelfs niet meer uitgevoerd. Er komen wel nog trucks, conform de ADR-regelgeving, van en naar de site om zich te beladen en vervolgens LNG te verdelen over heel Europa. De transportactiviteiten zelf behoren echter niet meer tot de activiteiten van de nv Fluxys LNG. In verband met de verhoging van het aantal beladingen, werd nog éénmaal de studie uitgevoerd, hoewel men hier eigenlijk niet toe verplicht is (niet door bevoegde overheid en/of ADR-regelgeving). Naar de toekomst toe zal dergelijke studie dan ook niet meer uitgevoerd worden, aangezien dergelijke activiteiten volledig onder de ADR-wetgeving vallen. Een studie rond de veiligheid van de site zal uiteraard wel nog uitgevoerd worden. Ter info wordt nog meegegeven dat de deskundige duidelijk heeft gesteld dat er geen enkel risico is rond de aanrijroutes, want de trucks zijn dan quasi leeg. Qua letselongevallen is er quasi geen probleem met lege trucks. Het bedrijf is ook aangesloten bij het BELLINTRA-systeem, zodat de nv Fluxys LNG direct betrokken wordt als adviseur in het geval zich er toch een incident zou voordoen. Men zal dan ook technische bijstand bieden en personeel ter plaatse sturen;

- de studie rond verkeersveiligheid wordt wel degelijk opgestart door de nv Fluxys LNG en dit mag als voorwaarde in de vergunning opgenomen worden;
- met betrekking tot het voorstel van een alternatieve route, werd dit in het verleden reeds bekeken. De Maatschappij C-RO vindt de activiteiten van de nv Fluxys LNG echter niet compatibel met hun commerciële activiteiten, zodat deze piste uitgesloten is;
- rond de opmerkingen van de noodplanningsambtenaar rond signalisatie aan de spoorwegovergang, wil de exploitant benadrukken dat dit onder de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de wegbeheerder valt, in dit geval het Agentschap Wegen en Verkeer;
- verder wordt door de noodplanningsambtenaar gevraagd om de instellingen die zich binnen de gele contouren (beperkte risico) van de mensrisico's (scholen, ziekenhuis, ...) bevinden, in te lichten. Hiervoor wordt eerder gekeken naar de lokale overheden zelf, in plaats van naar de nv Fluxys LNG, om contact op te nemen en noodplannen op te maken. Het bedrijf is wel bereid om daar ondersteuning in te bieden, maar niet om daar een actieve rol in op te nemen. Er kan ook gebruik gemaakt worden van onze veiligheidsstudie;
- de chauffeurs krijgen de nodige opleidingen. Na het slagen van de cursus ontvangen zij een certificaat.

Het advies van 4 oktober 2022 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is voorwaardelijk gunstig.

HISTORIEK

De basisvergunning voor de ingedeelde inrichting is verleend door de deputatie van de provincie West-Vlaanderen, met referentie 7C/31005/80/3/A/2 op 15 juli 2004 voor een aardgasterminal met bijhorigheden voor een termijn verstrijkend op 15 juli 2024.

BESCHRIJVING LOCATIE

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 gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (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' met code BE2524317 en aan het Habitatrichtlijngebied 'Duinengebied inclusief IJzermonding en Zwin' met code BE2500001. Het grenst tevens aan het VEN-gebied 'De Baai van Heist, Sashul, Vuurtorenweide en kleiputten van Heist en het Vlaams natuurreserveaat 'Baai van Heist' met gebiedsnummer 104.

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

Seveso:

De inrichting is een hogedrempel seveso-inrichting.

Afstand:

De aanvraag is gelegen op een afstand van circa:

- 750 m van een woongebied, ander dan een woongebied met landelijk karakter;
- 850 m van een natuurreservaat;
- 1.500 m van een natuurpark.
- 1.650 m van een recreatiegebied;
- > 2.000 m van een woonuitbreidingsgebied.

PLANOLOGISCHE LIGGING

De ingedeelde inrichting of activiteit is het gewestplan 'Brugge-Oostkust - Infrastructuur + Ryckvelde', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 19 september 1996, deels gelegen in een industriegebied en deels in een gebied voor bestaande waterwegen.

De ingedeelde inrichting of activiteit is volgens GRUP 'Afbakening zeehavengebied Zeebrugge', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 18 juni 2009, gelegen binnen de afbakening 'zeehavengebied' (artikel 1) en bestemd als gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven (artikel 2.2) en als gebied voor waterweginfrastructuur (artikel 7).

De ingedeelde inrichting of activiteit is niet gelegen binnen een BPA of APA of goedgekeurde niet-vervallen verkaveling.

BEOORDELING

Activiteiten

Het betreft een LNG-terminal in de voorhaven van Zeebrugge, gelegen te Henri Victor Wolvensstraat 3, 8380 Zeebrugge. LNG is vloeibaar aardgas op zeer lage temperatuur en op nagenoeg atmosferische druk. Het wordt getransporteerd via schepen en overgeslagen in vijf LNG-opslag tanks.

De hoofdfunctie van de LNG-terminal is het ontvangen, tijdelijk opslaan en het in gasvorm via pijpleidingen uitzenden van LNG. Naast het uitzenden van gasvormig aardgas worden er ook tankwagens beladen met LNG op het daartoe voorziene laadstation.

De inrichting is een hoge-drempel Seveso-inrichting.

Verzoek

Er wordt gevraagd om het aantal laadbeurten te verhogen van 8.000 tot 24.000 LNG-tankwagens per jaar.

De exploitant motiveert dat de vraag naar LNG als vrachtwagen- of scheepsbrandstof de afgelopen jaren sterk is toegenomen. Als gevolg daarvan neemt ook de bezettingsgraad van het bestaande laadstation voor tankwagens op de LNG-terminal jaar na jaar toe. In het jaar 2021

werden er meer dan 6.600 tankwagens beladen op de terminal, waardoor de maximale capaciteit van het bestaande laadstation (8.000 beladingen per jaar) wordt benaderd. Om verder te kunnen anticiperen op de groeiende markt van de kleinschalige LNG-distributie, wenst de exploitant heden het maximum aantal beladingen verder op te trekken van 8.000 tot 24.000 beladingen per jaar. Hiertoe zal een tweede laadstation met 4 nieuwe laadplaatsen worden gebouwd, waarvoor recent een omgevingsvergunning werd afgeleverd.

Hiervoor werd enerzijds een veiligheidsnota opgemaakt door M-tech (VN2110 + goedkeuring). Anderzijds werd ook een veiligheidsstudie door M-tech opgemaakt voor het LNG-transport.

Volgens de aanvraag wijzigen de mogelijk aanwezige hoeveelheden gevaarlijke stoffen door de geplande veranderingen niet. De geplande verandering veranderen ook de technische uitvoering van de installaties niet, zodat de voorziene veiligheidsmaatregelen niet afwijken van deze die in het meest recente goedgekeurde omgevingsveiligheidsrapport van de hogedrempelinrichting (= basisrapport) worden beschreven.

Aan de aanvraag werd een veiligheidsnota toegevoegd ('2022.02.11 – Veiligheidsnota 2110-OVR1336_Fluxys LNG-terminal_def - verhoging aantal truckloadings.pdf', van januari 2022). Deze werd opgesteld door een erkend deskundige. De nota werd ook toegevoegd aan het gemotiveerde verzoek van de nv Fluxys LNG om met voorliggende aanvraag geen bijwerking te moeten doen van een reeds voor deze inrichting goedgekeurd omgevingsveiligheidsrapport (OVR/13/36). Deze afwijking werd door de afdeling GOP (Team Externe Veiligheid) van het Departement Omgeving toegestaan (zie '2022.02.15 - Veiligheidsnota 2110-OVR1336 - beslissing gemotiveerd verzoek - Fluxys LNG-terminal_def - verhoging aa.pdf', van 15 februari 2022).

Uit de veiligheidsnota blijkt dat aan de beoogde verhoging van het aantal beladingen geen bijkomend risico voor de externe mens verbonden is. Voor geen enkel van de ontwikkelde scenario's voor zware ongevallen reikt de 1%-letaliteitsafstand (= maximale effectafstand = 230 m) van het nieuwe laadstation tot in een gebied met een belangrijke of belangrijk geachte populatie.

Bij de aanvraag worden ook beperkte wijzigingen aan het tweede laadstation (vergund maar nog niet gebouwd) gevraagd:

- het tracé van de leidingen wordt gewijzigd;
- er wordt ook een recirculatieleiding met aftakkingen voorzien voor het onderhouden van een koudecirculatie;
- de diameters van de BOG-leidingen wordt vergroot;
- de LNG-laadslang wordt op het einde van een laadbeurt geledigd door het resterende LNG in de richting te duwen met behulp van aardgas op een druk van 3 barg in plaats van 8 barg.

Deze beperkte wijzigingen hebben geen invloed op het externe risicobeeld en -evaluatie.

Gezien het optrekken van het aantal laadbeurten ook extra transport met zich meebrengt, werd er een veiligheidsstudie betreffende het LNG-wegtransport op het grondgebied van de stad Brugge bijgevoegd aan de aanvraag ('2021.12.13 - Studie LNG-transport Zeebrugge - finale versie met figuren.pdf', december 2021). Deze werd opgesteld door een erkend deskundige.

Dit betreft een actualisering van een risicoanalyse uit 2014 naar aanleiding van de geplande capaciteitsverhoging.

In de geactualiseerde risicoanalyse wordt uitgegaan van maximaal 24.000 LNG-transporten (beladen tankwagens) per jaar. Er wordt rekening gehouden met twee aanbevolen routes waarvan de ene richting Antwerpen en het noorden van Europa gaat via de A11/E34 en de andere naar het zuiden van Europa via de A17/E40. Deze twee routes hebben eerst een gemeenschappelijke deel (tot aan de aansluiting met de A11) waar jaarlijks maximaal 24.000 LNG-transporten zullen plaatsvinden. Verder wordt aangenomen dat de helft van het aantal transporten

(12.000 tankwagens per jaar) over het resterende deel van de route naar de autosnelwegen A17/E40 gaat.

Er wordt ook rekening gehouden met de minimale technische eisen voor de LNG-tankwagens zoals beschreven in de truck approval procedure van de terminal.

De studie focust alleen op beladen LNG-tankwagens. De route die wordt gevolgd door een lege LNG-tankwagen is niet relevant in het kader van risico's op zware ongevallen met gevaarlijke stoffen.

In de veiligheidsstudie wordt een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd, met een selectie van de mogelijke ongevalsscenario's, de berekening van de effecten, de kansbepaling op zware ongevallen, de kans op relevante vrijzetting, de vervolgekansen en de kans op een BLEVE. Op basis hiervan wordt het extern mensrisico berekend. Het hoogste plaatsgebonden mensrisico situeert zich op het eerste gemeenschappelijk deel van de route met maximaal 24.000 LNG-wegtransporten, met een maximaal berekend plaatsgebonden mensrisico van $2,4 \cdot 10^{-7}$ /jaar aan de rand van de rijstrook en afnemend met de afstand tot de rijstrook.

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.

In het advies van 5 september 2022 van het CBS van de stad Brugge wordt een verduidelijking en desgevallend een gepaste doorvertaling van de risico-analyse (oogpunt ADR-veiligheid) naar eventuele risico's verbonden aan de aanrijroute gevraagd.

Op 3 oktober 2022 heeft de aanvrager een replieknota ingediend waarin verduidelijkt wordt dat de initiële aanleiding tot opmaak van een studie omtrent de veiligheid van het transport van LNG voortvloeit uit één van de eerste milieuvergunningen voor de Terminal. Destijds organiseerde Distrigas (het huidige Fluxys) het transport tussen 2 van haar sites (+/- 6 km), met name de Terminal aan de Henri Wolvenstraat (Zeebrugge) en de Peak Shaving Plant aan de Barlenhuisstraat te Zeebrugge met eigen vervoer en personeel. Omwille van de aanwezigheid van zware betonstructuren naast de gevolgde rij-route werd door de overheid gevraagd om voor dit 'ongekende' LNG-transport een studie rond de veiligheid van de route en vrachtwagens uit te voeren. De nv Fluxys bouwde dit LNG-transport met eigen vervoer en personeel tussen beide sites gaandeweg af. Het LNG-transport, georganiseerd door derden, vond en vindt nu zijn weg naar installaties van derden verspreid over Europa. De nv Fluxys LNG voert deze activiteit al meerdere jaren zelf niet meer uit.

Eenzijds moet de actueel uitgevoerde studie dan ook als een uitloper van deze initiële studie worden beschouwd, hoewel dit wegtransport volledig onder ADR-reglementering valt. De transporteurs moeten dan ook hiermee in regel zijn. Anderzijds focust de studie alleen op beladen LNG-tankwagens. De route die wordt gevolgd door een lege LNG-tankwagen is niet relevant in het kader van de risico's op zware ongevallen met gevaarlijke stoffen.

In de veiligheidsstudie wordt een kwantitatieve risico-analyse uitgevoerd, met een selectie van de mogelijke ongevalsscenario's, de berekening van de effecten, de kansbepaling op zware ongevallen, de kans op relevante vrijzetting, de vervolgekansen en de kans op een BLEVE. Op basis hiervan wordt het extern mensrisico berekend. 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.

Tot slot neemt de nv Fluxys LNG ook een adviserende rol op in het BELINTRA-systeem indien er zich een ongeval met transport van LNG voordoet waarbij bijkomende expertise noodzakelijk is.

De voorwaarde zoals voorgesteld in het advies van 5 september 2022 van het CBS van de stad Brugge wordt niet weerhouden.

In de replieknota van 3 oktober 2022 en tijdens de hoorzitting heeft de exploitant zich akkoord verklaard met de opmaak en uitvoering van een mobiliteitsstudie (oogpunt verkeersveiligheid) op te maken als PCV-dossier (Provinciale Commissie Verkeersveiligheid-dossier). Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Verder worden in het advies van 5 september 2022 van het CBS van de stad Brugge een aantal opmerkingen opgenomen, geformuleerd door de noodplanningsambtenaar. Het betreft het bekijken van een alternatieve route die via de Henri Victor Wolvenstraat – Kaaïen 605-612 – Hendrik van Minderhoutstraat – N350 verloopt. In de replieknota van 3 oktober 2022 wordt door de exploitant gemotiveerd dat men naar aanleiding van een overlegmoment op 25 april 2022 met onder andere de Stad Brugge, de gemeente Knokke-Heist en Mobiliteit Openbare werken, een aanrij-/afrijroute via voornoemde kaaïen heeft onderzocht. De Maatschappij C-RO, gelegen aan deze kaaïen, acht het gebruik van deze routes (door derden) voor de LNG-activiteiten echter niet verenigbaar met hun commerciële activiteiten. Deze alternatieve route kan bijgevolg niet weerhouden worden.

Verder wordt door de noodplanningsambtenaar gevraagd om extra aandacht te vestigen, signalisatieborden te voorzien, en maatregelen te nemen ter hoogte van de onbewaakte spoorwegovergang op de N350 in kader van het vermijden van spoorwegongevallen. De plaatsing en het beheer van signalisatie en/of maatregelen langs gewestwegen en dus ook ter hoogte van de onbewaakte spoorwegovergang op de N350 is een bevoegdheid en verantwoordelijkheid die enkel aan de wegbeheerder (in dit geval AWW) toekomt en kan niet als voorwaarde opgelegd worden aan de exploitant.

Tenslotte acht de noodplanningsambtenaar het zinvol om de instellingen die zich binnen de gele contouren (beperkte risico) van de mensrisico's (scholen, ziekenhuis, ...) bevinden, hiervan in te lichten. De exploitant geeft aan dat de ontwikkeling van de algemene en bijzondere noodplannen onder de activiteiten vallen van de lokale overheden voor hun respectievelijke grondgebied. Dit gebeurt eveneens op provinciaal niveau die deze risico's overkoepelend boven de gemeenten en steden beheert. In de replieknota en tijdens de hoorzitting wordt door de exploitant evenwel aangehaald dat men bereid is om daarin te participeren. Zo kan de informatie in de veiligheidsstudie gebruikt worden voor deze noodplannen en interne veiligheidsdocumenten. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

De gevraagde aanpassing van deze bijzondere voorwaarde wordt toegestaan.

Bijkomend wordt gevraagd om de bijzondere voorwaarde te schrappen die stelt dat de verladingen enkel mogen gebeuren door en onder voortdurend toezicht van eigen personeel van de nv Fluxys LNG.

De exploitant motiveert dat deze bijzondere voorwaarde dateert van de vergunning met referentie 7C/31005/80/3/W/2 van 13 december 2007 en gebaseerd is op de bevindingen van het veiligheidsrapport dat bij deze uitbreiding van de LNG-terminal met een laadstation voor vrachtwagens is opgemaakt. In het veiligheidsrapport werden volgende veiligheidsmaatregelen opgenomen:

- organisatorisch:
 - de verladingen mogen enkel gebeuren door en onder voortdurend toezicht van eigen personeel van de nv Fluxys LNG;
 - bij het begin van elke werkdag dienen de vrachtwagens onderworpen aan een visuele inspectie;

- het vervoer mag enkel gebeuren door chauffeurs die naast de vereiste ADR-opleiding, een opleiding hebben gekregen door de nv Fluxys LNG of een andere LNG-transporteur, specifiek gericht op het vervoer van LNG;

De resultaten met betrekking tot bovenvermelde activiteiten dienen bijgehouden te worden in een logboek.

Deze voorwaarden werden destijds bepaald met betrekking tot de transportactiviteiten tussen de peak shaving en de LNG TML, iets wat ondertussen reeds geruime tijd niet meer gebeurt.

Op heden gebeurt elk trucktransport van LNG door een ADR-chauffeur, die moet beschikken over het juiste certificaat (klasse 2: gassen, bulk: tank). Daarnaast kan het logboek waarvan sprake eveneens een elektronische logging zijn. Ook het laadproces is volledig geautomatiseerd. Tijdens het geautomatiseerd laadproces wordt gestreefd naar minimaal hetzelfde (en zelfs een hoger) veiligheidsniveau:

- alle sequentiële stappen van het huidige (manuele) laadproces worden 1 op 1 overgenomen;
- er zijn minder manuele handelingen, dus kans op menselijke fouten/vergissingen wordt fors gereduceerd;
- bij elke fout/afwijking, wordt het automatische proces gestopt en zal een Fluxys-operator ter plekke komen;
- de chauffeurs worden opgeleid om de nodige handelingen uit te voeren: eerst onder begeleiding, dan onder toezicht en vervolgens zelfstandig.

Tijdens de automatische trucklaadsequentie zal de chauffeur bepaalde acties (bijvoorbeeld *'slangen aangesloten?' of 'start laden?'*) of bepaalde settings (bijvoorbeeld *'setpunt weegbrug OK?'*) moeten bevestigen op de HMI (human machine interface) aan het laadstation.

De acties van de chauffeur blijven dus beperkt tot:

- safety checks (waaronder ADR checks en ESD (emergency shut down) test) uitvoeren en bevestigen op HMI. Dit alles wordt gelogd in DCS;
- slangen en aarding aansluiten en truckventielen openen (en achteraf terug afkoppelen en sluiten);
- deadman button op geregelde tijdstippen indrukken - In geval van nood, ESD knop indrukken;
- operationele procedures en de praktijkopleiding voor de chauffeurs worden uitgewerkt wanneer de volledige sequentie is uitgewerkt en getest.

Met betrekking tot ADR zullen de huidige inspecties:

- deels behouden blijven:
 - de initiële controle/goedkeuring van de tank (mobiele tank, tankcontainer, tankwagen) en eventueel de trekker tijdens de truck approval door de Fluxys-operator:
 - ADR-documenten van de truck parts worden gecontroleerd;
 - de houdbaarheid/vervaldatum van deze documenten zal gelogd worden;
 - periodieke checks door de ADR-adviseur en de toekomstige Truck Supervisor de maximale vullingsgraad zal niet overschreden kunnen worden (automatische stop van de belading);
- deels uitbesteed worden aan de chauffeur:
 - voorafgaand aan de belading zal moeten bevestigd worden dat zijn truck volledig ADR-conform is.

De huidige bestaande voorwaarde heeft tot doel de veiligheid van de laadoperaties maximaal te garanderen. Momenteel worden de LNG-tankwagens aangesloten en geladen door Fluxys-operators met assistentie door LNG-truckchauffeurs. Het nieuwe laadstation zou echter volledig geautomatiseerd uitgevoerd worden:

- alle te bedienen afsluiters worden geautomatiseerd;
- het manuele laadproces zoals op de 2 huidige stations wordt 1 op 1 overgenomen, maar door middel van een automatische sequentie geïmplementeerd, dit met stapsgewijze automatische verificatie op een lokaal paneel bij fout afwijking, stopt het proces in een veilige toestand;
- de automatisatie zal eerst volledig doorgetest en op punt gesteld worden door de Fluxys-operators (in het bijzijn van de truckchauffeurs). Pas nadien zullen de truckchauffeurs opgeleid worden om autonoom te kunnen komen laden. Het goedkeuringsproces van de chauffeurs bestaat uit:
 - algemene veiligheidsopleiding-LNG truckchauffeurs (online);
 - theoretische opleiding automatisch laadproces (online);
 - praktijkopleiding + test automatisch laden (3 succesvolle ladingen) door Fluxys-operator.

In de replieknota wordt tevens verduidelijkt wat de opleiding inhoudt. Zo wordt er tijdens de opleiding dieper ingegaan op de bediening van het geautomatiseerd systeem/paneel en het correct aan- en afkoppelen. Verder wordt ook een basiscursus gegeven rond de te volgen procedure bij incidenten. Deze inhoudsaspecten van de opleiding worden opgenomen als voorwaarden in de vergunning.

Er kan aangenomen worden dat bij een geautomatiseerd laadproces minimaal hetzelfde veiligheidsniveau wordt gegarandeerd als voorheen bij manuele belading. Door automatisatie wordt het aantal manuele handelingen gereduceerd, zodat de kans op menselijke fouten/vergissingen wordt verminderd.

De schrapping van deze bijzondere voorwaarde wordt toegestaan.

Verder worden de opmerkingen in het brandpreventieverslag, zoals opgenomen in het advies van 4 augustus 2022 van de Hulpverleningszone 1 West-Vlaanderen, steeds nageleefd. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Actualisatie van de milieuvoorwaarden

Conform artikel 106 van het Omgevingsvergunningsbesluit moet de beslissing over het verzoek tot bijstelling van de in de omgevingsvergunning opgelegde milieuvoorwaarden de geactualiseerde vergunningstoestand vermelden.

De overige opgelegde bijzondere milieuvoorwaarden zijn nog actueel en moeten niet worden aangepast.

ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig

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

Het verzoek tot bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden kan worden ingewilligd voor de duur van de lopende basisvergunning, zijnde tot 15 juli 2024.

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

Artikel 1. Het door de nv Fluxys LNG, Guimardstraat 4, 1040 Brussel ingediende verzoek tot bijstelling en schrapping van de bijzondere milieuvorwaarden voor de inrichting met inrichtingsnummer 201801110096, vergund op naam van de nv Fluxys LNG, Guimardstraat 4, 1040 Brussel, gelegen te 8380 Brugge, Henri Victor Wolvensstraat 3 (Kaai 615/616), zoals ingetekend op het omgevingsloket, omvattende:

De bijzondere voorwaarde artikel 4, §2, b.a.1, zoals opgenomen in het ministerieel besluit OMV/2020112671 van 23 maart 2021, die stelt dat:

“Het aantal laadbeurten is beperkt tot maximaal 8.000 LNG-tankwagens per jaar.”

wordt vervangen door:

“Het aantal laadbeurten is beperkt tot maximaal 24.000 LNG-tankwagens per jaar.”

De bijzondere milieuvorwaarde artikel 4, §2, b.b, zoals opgenomen in het ministerieel besluit OMV/2020112671 van 23 maart 2021, die stelt dat:

“Overeenkomstig het veiligheidsrapport uitbreiding LNG-terminal – laadstation voor vrachtwagens dienen:

- organisatorisch:

- de verladingen mogen enkel gebeuren door en onder voortdurend toezicht van eigen personeel van de nv Fluxys LNG.”

wordt geschrapt.

Art. 2. Nieuwe vergunningsvoorwaarden:

- De exploitant zorgt voor de opmaak en de uitvoering van een mobiliteitsstudie (oogpunt verkeersveiligheid) als PCV-dossier (Provinciale Commissie Verkeersveiligheid-dossier).
- De exploitant verleent zijn medewerking aan de betrokken stadsdiensten van stad Brugge bij het inlichten van de instellingen die zich bevinden binnen de gele contouren (beperkte risico) van de mensrisico's (scholen, ziekenhuis, ...). Zo is het toegestaan dat de informatie opgenomen in de veiligheidsstudie gebruikt wordt voor deze noodplannen en interne veiligheidsdocumenten.
- Na het op punt stellen van de automatisatie worden de truckchauffeurs opgeleid om autonoom te kunnen komen laden. Het goedkeuringsproces van de chauffeurs bestaat uit:
 - algemene veiligheidsopleiding LNG-truckchauffeurs (online);
 - theoretische opleiding automatisch laadproces (online);
 - praktijkopleiding + test automatisch laden (3 succesvolle ladingen) door de nv Fluxys LNG-operator.

Tijdens de opleiding wordt dieper ingegaan op de bediening van het geautomatiseerd systeem/paneel en het correct aan- en afkoppelen. Verder wordt ook een basiscursus gegeven rond de te volgen procedure bij incidenten.

- De opmerkingen in het brandpreventieverslag, zoals opgenomen in het advies van 4 augustus 2022 van de Hulpverleningszone 1 West-Vlaanderen, worden steeds nageleefd.

Geactualiseerde vergunningsvoorwaarden:

- Overeenkomstig het veiligheidsrapport uitbreiding LNG-terminal – laadstation voor vrachtwagens dienen:
 - organisatorisch:

- bij het begin van elke werkdag dienen de vrachtwagens onderworpen aan een visuele inspectie;
 - het vervoer mag enkel gebeuren door chauffeurs die naast de vereiste ADR-opleiding, een 'opleiding' hebben gekregen door de nv Fluxys LNG of een andere LNG-transporteur, specifiek gericht op het vervoer van LNG;
- De resultaten met betrekking tot bovenvermelde activiteiten dienen bijgehouden te worden in een logboek.
- Voor het lozen van 60 m³/uur condenswater afkomstig van de verdamper en de WKK-installatie (lozingspunt R1a) gelden volgende bijzondere emissiegrenswaarden:

Parameter	Lozingsnorm (mg/l)
Totaal stikstof	25
Nitriet	10

- Lozingsnormen:

Parameter	Concentratie (µg/l)
Actief chloor	500
Bromoform	25
Dibroomazijnzuur	12
Dibroomacetonitrile	3,6

- De aanvoer van de grondoverschotten op het sterneneiland gebeurt via aanvoer met vrachtwagens en niet via opspuiting;
- De aanvoer van de grondoverschotten op het sterneneiland gebeurt buiten het broedseizoen (dus niet tussen 31 maart en 15 augustus);
- Voor en tijdens de uitvoering dient contact opgenomen worden met de bevoegde boswachters inzake de exacte locatie waar grond kan aangebracht worden;
- De High-NO_x-branders worden slechts mogen in bedrijf gesteld als alle Low-NO_x branders reeds in gebruik zijn. Tenzij dit om operationele omstandigheden niet mogelijk is bijvoorbeeld voor verplichte periodieke controles op de High NO_x-installatie zoals emissiemetingen, het uitvoeren van testen tijdens of na inspectie- of onderhoudswerkzaamheden op de High NO_x, als aanloop naar hoge uitzending, bij onbeschikbaarheid van de Low NO_x-installatie tijdens het uitvoeren van inspecties, controles of testen, of wanneer bepaalde installaties niet beschikbaar zijn, bijvoorbeeld bij interventies, tie-ins, shut-down,...;
- Ter controle installeert de exploitant een meetpost voor luchtemissies; de keuze van de meetplaats en de parameters dient te gebeuren in overleg met de vergunningverlenende overheid en de stad Brugge.
- Alleen vacuüm geïsoleerde LNG-tankwagens worden toegelaten tot de LNG-terminal;
- Het aantal laadbeurten is beperkt tot maximaal 24.000 LNG-tankwagens per jaar.
- De opvang van het hemelwater van de transfo is voorzien van een KWS-afscheider met coalescentiefilter.
- Er gebeurt verder onderzoek omtrent de mogelijke impact van het geloosde bedrijfsafvalwater (gekoeld zeewater). De lopende biomonitoring wordt verdergezet en uitgebreid naar de 4 ORV-installaties. Via periodiek uitgevoerde meetcampagnes moet onder andere de concentratie aan bromoform verder worden opgevolgd, en dit zowel in het geloosde als in het opgepompte water. Deze gegevens worden bijgehouden op de site en worden overgemaakt aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Brugge en het Agentschap voor Natuur en Bos.
- De exploitant zorgt voor de opmaak en de uitvoering van een mobiliteitsstudie (oogpunt verkeersveiligheid) als PCV-dossier (Provinciale Commissie Verkeersveiligheid-dossier).
- De exploitant verleent zijn medewerking aan de betrokken stadsdiensten van stad Brugge bij het inlichten van de instellingen die zich bevinden binnen de gele contouren (beperkte risico) van de mensrisico's (scholen, ziekenhuis, ...). Zo is het toegestaan dat de informatie

opgenomen in de veiligheidsstudie gebruikt wordt voor deze noodplannen en interne veiligheidsdocumenten.

- Na het op punt stellen van de automatisatie worden de truckchauffeurs opgeleid om autonoom te kunnen komen laden. Het goedkeuringsproces van de chauffeurs bestaat uit:
 - algemene veiligheidsopleiding LNG-truckchauffeurs (online);
 - theoretische opleiding automatisch laadproces (online);
 - praktijkopleiding + test automatisch laden (3 succesvolle ladingen) door de nv Fluxys LNG-operator.

Tijdens de opleiding wordt dieper ingegaan op de bediening van het geautomatiseerd systeem/paneel en het correct aan- en afkoppelen. Verder wordt ook een basiscursus gegeven rond de te volgen procedure bij incidenten.

- De opmerkingen in het brandpreventieverslag, zoals opgenomen in het advies van 4 augustus 2022 van de Hulpverleningszone 1 West-Vlaanderen, worden steeds nageleefd.

Brussel,

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 35 bus 81
1030 Brussel
3. hetzij door neerlegging ter griffie op het hierboven vermelde adres.

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>)