



Informatieblad “Implementatie Convenant LPG-autogas 2005”: veel gestelde vragen en antwoorden

December 2009

1. Inleiding

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) hanteert als uitgangspunt dat alle LPG-tankstations die niet aan de veiligheidsafstanden uit de Revi kunnen voldoen voor 1 januari 2010 moeten zijn gesaneerd. Nu deze saneringsdatum met rasse schreden dichterbij komt, is het tijd om de balans op te maken. Dit informatieblad geeft de stand van zaken weer met betrekking tot de uitvoering van het convenant en verplichtingen uit het Bevi met betrekking tot LPG-tankstations. Tevens zijn de meest relevante vragen en antwoorden opgenomen.

2. Convenant LPG

Op 22 juni 2005 hebben de Staatssecretaris van VROM en de Vereniging Technische Commissie Vloeibaar Gas (hierna: VVG) en de ondersteunende partijen BOVAG, de Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche (hierna: Nove) en de Belangenvereniging Tankstations (hierna: BETA) het Convenant LPG-autogas (hierna: het convenant) ondertekend. In dit convenant is onder andere vastgelegd dat de LPG-sector de resterende knelpunten op het gebied van externe veiligheid zo snel mogelijk, doch uiterlijk voor 1 januari 2010 oplost door het toepassen van een verbeterde vulslang op LPG-tankwagens, het aanbrengen van een hittewerende bekleding op LPG-tankwagens of het verplaatsen van het vulpunt bij het LPG-tankstation, het verplaatsen van het LPG-tankstation, het beperken van de doorzet in de milieuvergunning of het beëindigen van de verkoop van LPG.

Onder knelpunten wordt in dit verband verstaan: overschrijdingen van de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar voor kwetsbare objecten als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel l van het Bevi (PR-knelpunten) en overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico in het invloedsgedebied van LPG-tankstations als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel k van het Bevi (GR-knelpunten).

Hieronder wordt aan de hand van enkele vragen aangegeven hoe het met de uitvoering van het convenant staat.

Wat is de LPG-sector?

Met de term LPG-sector worden de convenantspartijen bedoeld. Dit betreft de VVG, maar ook de partijen die het convenant ondersteunen, te weten BOVAG, Beta en Nove. Deze partijen vertegenwoordigen hun leden, alsmede een ieder die LPG opslaat, vervoert en/of verkoopt.

Een beperkt aantal Nederlandse LPG-tankstationhouders is niet aangesloten bij bovengenoemde brancheorganisaties. Dit zijn de zogenaamde "vrije pompen".

Is het bevoegd gezag gebonden aan het convenant?

Nee, het bevoegd gezag is niet gebonden aan het convenant. Het convenant bindt alleen diegenen die partij zijn bij het convenant, in dit geval de LPG-sector en het Ministerie van VROM.

Wordt de verbeterde vulslang al toegepast?

Ja, deze wordt in de praktijk gebruikt.

In het kader van de uitwerking van het Convenant LPG-autogas, heeft de LPG-sector laten onderzoeken wat de risico's van het losproces van LPG-tankwagens zijn en mogelijke verbeteringen hierin (TNO-rapport B&O-A R 2005/293, maart 2006). In het onderzoek is onder meer nagegaan wat er in Nederland is gewijzigd op het gebied van maatregelen en voorschriften sinds het laatste incident met een vulslang dat tijdens het lossen van LPG bij een LPG-tankstation in Nederland heeft plaatsgevonden. Het onderzoek heeft aangetoond dat de vulslangen waarmee de LPG-tankwagens momenteel zijn uitgerust en waarmee de LPG-tankstations worden bevoorrad in technisch opzicht reeds zodanig zijn verbeterd, dat deze voldoen aan de meest recente inzichten op het gebied van veilig lossen van LPG.

Komt de hittewerende bekleding er?

Ja, bij brief van 7 mei 2009 heeft het Ministerie van VROM de VVG laten weten akkoord te zijn met de door hen voorgestelde hittewerende bekleding op de LPG-tankwagens. Momenteel worden de LPG-tankauto's van de VVG-leden voorzien van deze hittewerende bekleding en in het najaar van 2010 zal de laatste LPG-tankauto van bekleding zijn voorzien.

Het duurt langer dan oorspronkelijk gedacht om de LPG-tankwagens te behandelen, waardoor het helaas niet mogelijk is om alle LPG-tankauto's voor 1 januari 2010 van een hittewerende bekleding te voorzien. Dit omdat de onderzoeksresultaten van de hittewerende bekleding pas begin 2009 gereed waren en het Ministerie van VROM vervolgens in mei 2009 de door de LPG-sector voorgestelde hittewerende bekleding heeft kunnen goedkeuren.

Wat is het doel van de hittewerende bekleding?

Toepassing van de hittewerende bekleding op een LPG-tankwagen zorgt ervoor dat het ingeval van het uitbreken van een brand nog tenminste 75 minuten duurt voordat de LPG-tankwagen explodeert. Deze explosie als gevolg van verhitting bij een brand wordt ook wel een warme BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) genoemd. De bekleding geeft de hulpdiensten meer tijd om omwonenden te evacueren en straten af te zetten, en geeft de brandweer veel meer tijd om de eventuele brand bij het LPG-tankstation te blussen. De hittewerende bekleding heeft dus het vergroten van de externe veiligheid als doel.

Wie betaalt de hittewerende bekleding?

Op grond van het convenant draagt de LPG-sector zorg voor de financiering van het ontwikkelen, aanbrengen en onderhouden van de hittewerende bekleding.

Wanneer moeten, op grond van het convenant, de EV-knelpunten met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico opgelost zijn?

Op grond van het convenant moeten uiterlijk op 1 januari 2010 de knelpunten met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico opgelost zijn. Deze datum komt overeen met de datum genoemd in het Bevi. (Voor meer informatie over deze saneringsdatum, zie punt 3. Saneringen)

Wat is de zogenaamde restcategorie LPG-tankstations en welke LPG-tankstations vallen hier onder?

Door het treffen van veiligheidsmaatregelen door de LPG-sector, zoals het toepassen van een verbeterde vulslang en een hittewerende bekleding op de LPG-tankwagens, worden de externe veiligheidsrisico's kleiner. Als gevolg daarvan zijn de afstanden voor het plaatsgebonden risico met betrekking tot bestaande LPG-tankstations in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) in maart 2007 verkleind. Uit het convenant volgt dat de restcategorie bestaat uit de LPG-tankstations die na het treffen van deze veiligheidsmaatregelen nog steeds niet aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico kunnen voldoen (de verkleinde afstand uit de Revi) of waar nog steeds een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico voorkomt.

In opdracht van het Ministerie van VROM wordt momenteel geïnventariseerd welke LPG-tankstations niet voldoen aan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico en om deze reden onder de restcategorie vallen.

Wie is verantwoordelijk voor de sanering van de restcategorie?

In het convenant is afgesproken dat de LPG-sector verantwoordelijk is voor het oplossen van de saneringsknelpunten die blijven bestaan na het toepassen van de veiligheidsmaatregelen, zoals de verbeterde vulslang en de hittewerende bekleding, en de verkleinde veiligheidsafstanden in de Revi. De LPG-sector heeft haar leden hierover geïnformeerd, onder andere door middel van informatiebrieven.¹ Indien de vergunninghouder echter onverhoopt geen actie onderneemt, terwijl er wel een vermoeden bestaat van overschrijding van de grens- en/of oriëntatiewaarde, dan is het aan de gemeente, als bevoegd gezag, om de vergunninghouder daarop aan te spreken. Het is niet zinvol om te wachten met de sanering van deze LPG-tankstations totdat alle LPG-tankwagens zijn voorzien van de hittewerende bekleding van de LPG-tankwagens. De sanering dient, voor zover dit nog niet is gebeurd, zo snel mogelijk in gang te worden gezet. Dit is ook kenbaar gemaakt aan het bevoegd gezag bij brief van 15 oktober 2009.

¹ Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat het uitgangspunt is dat de vergunninghouder zelf verantwoordelijk is en blijft voor het in stand houden van de vergunning (voor zover deze ziet op LPG).

3. Saneringen

In deze paragraaf worden enkele vragen behandeld die betrekking hebben op de sanering van LPG-tankstations.

Op welke manier kunnen saneringsituaties worden opgelost worden?

Saneringsituaties kunnen op verschillende manieren opgelost worden. De vergunninghouder van het LPG-tankstation kan bij het bevoegd gezag een verzoek om een veranderingsvergunning indienen. Met deze veranderingsvergunning zou verplaatsing van het vulpunt, het reservoir of de afleverzuil mogelijk gemaakt kunnen worden. Daarnaast zou limitering van de jaarlijkse doorzet een uitkomst kunnen bieden.

In het geval deze mogelijkheden geen oplossing bieden, kan nagegaan worden of het gehele LPG-tankstation op een andere locatie geëxploiteerd zou kunnen worden. In deze situatie zal de bestaande milieuvergunning worden ingetrokken en moet er voor de nieuwe locatie een nieuwe vergunning worden verleend.

Indien de voorgenoemde mogelijkheden geen oplossing bieden, zal de vergunning, voor wat betreft het LPG-gedeelte, ingetrokken moeten worden.

Indien verplaatsing van het vulpunt, het reservoir of de afleverzuil een oplossing biedt, moet de vergunninghouder hiervoor een aanvraag indienen. Intrekking van de Wm-vergunning kan echter ambtshalve geschieden, evenals bijvoorbeeld de aanpassing/limitering van de (maximale) jaarlijkse LPG-doorzet.

In de praktijk blijkt de saneringsdatum van 1 januari 2010 voor LPG-tankstations voor een aantal gemeenten niet haalbaar. Wordt de saneringstermijn verlengd?

Ja, de saneringstermijn wordt verlengd tot 1 juli 2010.

Op grond van artikel 18, tweede lid, van het Bevi dient, voor wat betreft LPG-tankstations, op 1 januari 2010 aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico te worden voldaan. Dat wil zeggen, aan de afstanden die aangehouden moeten worden tussen kwetsbare objecten en het vulpunt, het reservoir en de afleverzuil. Deze afstanden voor bestaande situaties zijn vermeld in tabel 2a van bijlage 1 van de Revi. Het Bevi en de Revi bevatten regels die gericht zijn tot het bevoegd gezag (gemeenten).

Op grond van het convenant draagt de LPG-sector zorg voor het oplossen van de EV-knelpunten binnen de restcategorie voor 1 januari 2010. Het bevoegd gezag is geen partij bij het convenant en is hieraan niet gebonden.

Tegen eerdere verwachtingen in heeft de ontwikkeling en implementatie van de veiligheidsmaatregelen, met name de hittewerende bekleding, forse vertraging opgelopen. Dit vertraagde proces heeft de minister doen besluiten om de saneringstermijn te verlengen tot 1 juli 2010. Gemeenten waar momenteel nog niet alle saneringsituaties zijn opgelost, zullen daar tot die datum niet op worden aangesproken. Na 1 juli 2010 wordt de gedoogsituatie opgeheven en zal de VROM-Inspectie handhavend optreden indien blijkt dat het bevoegd gezag zijn verplichtingen uit het Bevi niet is nagekomen. Dit betreft het voldoen aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat gemeenten er rekening mee dienen te houden dat het ambtshalve wijzigen van een milieuvergunning enkele maanden, zo niet een half jaar, in beslag kan nemen. Deze procedures moeten dus snel starten, zodat de desbetreffende vergunningen uiterlijk 1 juli 2010 zijn aangepast. Hoe eerder eventuele EV-knelpunten worden aangepakt, hoe beter.

Heeft het verlengen van de saneringstermijn en het verlaat gereed komen van de hittewerende bekleding ook gevolgen voor de in acht te nemen veiligheidsafstanden?

Nee, de 'verkleinde' afstanden, bedoeld in tabel 2a van bijlage I, van de Revi zijn bepalend voor de overschrijding van het plaatsgebonden risico bij bestaande situaties. Bij het vaststellen van deze afstanden in april 2007 is geanticipeerd op het gebruik van een verbeterde vulslang en een hittewerende bekleding op LPG-tankwagens (Stc. 3 april 2007, nr. 66). Zoals beschreven onder punt 2. wordt de verbeterde vulslang in de praktijk al toegepast. Daarentegen zullen op de streefdatum van 1 januari 2010 nog niet alle LPG-tankwagens zijn voorzien van een hittewerende bekleding. Desondanks blijven de verkleinde afstanden wel van toepassing. In aanmerking nemende dat de laatste LPG-tankwagen in het najaar van 2010 zal zijn gecoat, zou het toepassen van grote afstanden immers leiden tot onnodige saneringen, hetgeen onwenselijk is.

Stel: Bij een LPG-tankstation doet zich een sanerings-situatie voor. Door de jaarlijkse doorzet in de vergunning te beperken tot bijvoorbeeld 1500 m³ en het vulpunt te verplaatsen kan wel voldaan worden aan de veiligheidsafstand van 40 meter, bedoeld in tabel 2a, van bijlage I van de Revi (bestaande situaties). Of is er in dit geval sprake van een nieuwe situatie, zodat een afstand van 110 meter moet worden gehanteerd, als bedoeld in tabel 1, van bijlage I van de Revi (nieuwe situaties)?

Ingeval van verplaatsing van het vulpunt moet de vergunninghouder een aanvraag voor een (veranderings- of revisie)vergunning indienen bij het bevoegd gezag. Bij de beoordeling van deze aanvraag dient het bevoegd gezag rekening te houden met het volgende uitgangspunt: als de doorzet wordt beperkt en het vulpunt verder van de kwetsbare objecten komt te liggen, dan is er geen toename van het plaatsgebonden risico. In dat geval hoeft er dus niet getoetst te worden aan de grenswaarde voor nieuwe situaties (artikel 4, derde juncto vijfde lid van het Bevi).

Toepassing van de voorgeschreven grens- en richtwaarden is bij verlening van een veranderings- of revisievergunning alleen geboden, indien het gevraagde nadelige gevolgen heeft voor het plaatsgebonden risico van de inrichting.

Wie betaalt de sanering van de restcategorie?

Op grond van het convenant is de LPG-sector financieel verantwoordelijk voor de sanering van de restcategorie. Hierbij kan geen beroep gedaan worden op financiering van rijkswege. Indien noodzakelijk kan het ministerie van VROM een bemiddelende rol spelen en de sector aanspreken op haar verantwoordelijkheden in deze.

Is de Circulaire schadevergoedingen aangepast?

Nee, de Circulaire schadevergoedingen (Stc. 1997, 246) is niet aangepast.

Wel is in een brief van 4 februari 2009 betreffende schadevergoedingen met betrekking tot het Bevi aan het bevoegd gezag uitgelegd hoe de schadevergoedingsprocedure van titel 15.4 van de Wet milieubeheer werkt. Deze brief gaat met name over schadevergoedingen bij saneringen van vuurwerkbedrijven en LPG-tankstations.

4. Groepsrisico

In de praktijk komen er nog altijd overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico voor. Hierna wordt een aantal veelgestelde vragen over dit onderwerp behandeld. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de website www.groepsrisico.nl.

Hoe kan een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico worden vastgesteld?

Deze oriëntatiewaarde kan worden bepaald door middel van een 'drie-trapsraket':

- Stap 1: het toepassen van populatiedichtheidstabellen en luchtfotografie,
- Stap 2: het toepassen van de LPG-tool,
- Stap 3: het uitvoeren van een QRA/ Safeti-NL berekening

Vaststellen overschrijding oriëntatiewaarde groepsrisico	
Stap 1	Met behulp van populatiedichtheidstabellen en luchtfotografie (Google Earth; foto's 2009) kan ruwweg worden bepaald of er bij een LPG-tankstation sprake is van een mogelijke overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Is dit niet het geval, dan hoeft er ook geen QRA/ Safeti-NL berekening te worden uitgevoerd. De populatiedichtheidstabellen zijn te vinden op de website van het RIVM, www.rivm.nl .
Stap 2	Is er wel sprake van mogelijke overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, dan is het raadzaam om vervolgens de LPG-tool toe te passen. Mocht de LPG-tool vervolgens uitwijzen dat er geen overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico te verwachten is, dan hoeft er geen QRA/ Safeti-NL berekening uitgevoerd te worden. De LPG-tool is te vinden op www.groepsrisico.nl
Stap 3	In geval de LPG-tool wel indiceert dat er sprake is van mogelijke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico, dan dient een QRA/ Safeti-NL berekening te worden uitgevoerd om deze overschrijding objectief vast te stellen.

Geldt er voor het groepsrisico een saneringsplicht?

Het antwoord is tweeledig: ja, conform de afspraken uit het convenant en nee, voor wat betreft het Bevi en de Revi.

Ja, op grond van het convenant geldt er voor de LPG-sector, voor wat betreft het groepsrisico, een plicht tot saneren wanneer de oriëntatiewaarde wordt overschreden. In dat geval zal de LPG-sector, in de praktijk de LPG-tankstationhouder/vergunninghouder, in overleg treden met het bevoegd gezag en maatregelen nemen om deze overschrijding op te lossen.

Overigens moet het volgende in aanmerking worden genomen: wanneer de overschrijding van de oriëntatiewaarde is ontstaan doordat na 27 oktober 2004 een bouwvergunning is verleend voor een object binnen het invloedsgebied van een LPG-tankstation of een bestemmingsplan is vastgesteld met betrekking tot gronden binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation, is de LPG-sector niet verantwoordelijk voor het oplossen van dit knelpunt. In het

convenant is de datum van 27 oktober 2004 gekozen als ijkpunt voor de beoordeling van het groepsrisico, omdat dit het tijdstip is waarop het Bevi in werking is getreden. Een verdere overschrijding van het groepsrisico kan vanaf dat moment niet meer aan de sector worden toegerekend.

Nee, op grond van het Bevi geldt voor het bevoegd gezag geen saneringsplicht met betrekking tot het groepsrisico. Het bevoegd gezag heeft wel een verantwoordingsplicht. Dit houdt in dat de gemeente iedere verandering met betrekking tot de oriëntatiewaarde moet verantwoorden. Een dergelijke verandering van de oriëntatiewaarde kan zich voordoen doordat het bevoegd gezag nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een LPG-tankstation mogelijk maakt (bijvoorbeeld door het vaststellen van een bestemmingsplan) of een Wm-vergunning met betrekking tot een LPG-tankstation verleent waardoor het plaatsgebonden risico toeneemt. Het bevoegd gezag dient zijn taak in deze serieus te nemen en hier in voldoende mate uitvoering aan te geven.

5. Besluit LPG-tankstations milieubeheer

Het Besluit LPG-tankstations milieubeheer is in 1988 in werking getreden en is sindsdien enkele malen gewijzigd. In het Besluit worden delen van de CPR 8-1 (richtlijn van de Commissie Preventie Rampen met betrekking tot LPG Autogas) van toepassing verklaard. Deze CPR 8-1 is inmiddels ingetrokken en de daarin opgenomen bepalingen zijn overgenomen in de zogenaamde PGS 16 richtlijn (Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen, Autogas, LPG). De PGS 16 wordt momenteel geactualiseerd.

Op dit moment wordt tevens gewerkt aan een wijziging van het Besluit LPG-tankstations milieubeheer. In deze wijziging zal onder meer de hittewerende bekleding een vorm van wettelijke verankering krijgen, zal worden aangesloten bij de meest recente ontwikkelingen in de techniek en worden dubbele en of tegenstrijdige voorschriften verwijderd. Eveneens wordt aansluiting gezocht bij de PGS 16 richtlijn en de systematiek van het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer (het Activiteitenbesluit).

Hoe staat het met de wijziging van het Besluit LPG-tankstations milieubeheer?

Het Besluit LPG-tankstations milieubeheer dateert uit 1988. Dit Besluit bevat algemene regels waaraan de drijver van een LPG-tankstation moet voldoen. In de bijlage bij dit Besluit zijn allerlei voorschriften opgenomen. Sommige voorschriften zijn erg verouderd als gevolg van de snelle ontwikkelingen in de techniek en het inwerking treden van het Bevi. Vandaar dat het Ministerie van VROM, in het kader van actualisatie en uniformering van regelgeving, besloten heeft om het Besluit te wijzigen.

Het is de bedoeling om in het Besluit zelf een grondslag op te nemen voor een ministeriële regeling. In het Besluit en de ministeriële regeling zullen de reeds bestaande voorschriften, voor zover nog van actuele waarde, opgenomen worden. Vele van deze voorschriften zullen een verwijzing naar de PGS 16 richtlijn bevatten. De PGS 16 wordt momenteel geactualiseerd onder leiding van een begeleidingscommissie. Deze begeleidingscommissie bestaat uit vertegenwoordigers van de LPG-sector, de VNG, de RDW, en het RIVM.

De concepten van het wijzigingsbesluit en de ministeriële regeling worden besproken in een werkgroep. Aan deze werkgroep nemen verschillende partijen deel zoals de VVG, de BETA en BOVAG, het RIVM, de VNG, de Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW), de VROM-Inspectie en de NVBR. Nadat deze concepten afgestemd zijn met partijen, zullen zij in procedure worden gebracht.

Het (ontwerp-)wijzigingsbesluit zal in de Ministerraad behandeld worden, vervolgens voorgepubliceerd worden in de Staatscourant, toegezonden worden aan de Tweede Kamer en voorgelegd worden aan de Raad van State voor advies. Het is zeer waarschijnlijk dat de (ontwerp-)regeling aan de Europese Commissie en de EU-lidstaten voorgelegd moet worden in verband met de technische voorschriften die de regeling bevat. Pas wanneer het wijzigingsbesluit met positief gevolg al deze procedures heeft doorlopen, kan het in werking treden.

Worden er voorschriften opgenomen met betrekking tot het toepassen van de hittewerende bekleding?

Het voornemen is om in het Besluit LPG-tankstations milieubeheer een doelvoorschrift op te nemen. Dit doelvoorschrift bepaalt dat de LPG-tankstationhouder moet zorgen dat het lossen van LPG uit een LPG-tankwagen zodanig geschiedt dat er gedurende tenminste 75 minuten geen warme BLEVE van de LPG-tankwagen kan optreden. Hier kan de vergunninghouder onder andere aan voldoen door er voor te zorgen dat hij zijn LPG geleverd krijgt vanuit een hittewerend gecoate LPG-tankwagen. Een andere manier om tegemoet te komen aan het doelvoorschrift is bijvoorbeeld de aanleg van een sprinklerinstallatie in combinatie met een bluswaterbassin.

De wijziging van het Besluit LPG-tankstations milieubeheer is in procedure. Zodra er meer bekend is, zullen wij u hiervan op de hoogte stellen.

6. Bevi en Revi

Naast het Besluit LPG-tankstations milieubeheer, het convenant en de PGS 16, kennen ook het Bevi en de Revi regels met betrekking tot LPG-tankstations. Een LPG-tankstation is een inrichting die onder het Bevi valt en waarvoor met betrekking tot het plaatsgebonden risico een saneringsplicht voor het bevoegd gezag geldt. Het Bevi bevat milieukwaliteitseisen en andere regels die gericht zijn tot het bevoegd gezag. Daarmee is het dus aan het bevoegd gezag om ervoor zorg te dragen dat er, ingeval van een saneringssituatie, tijdig wordt gesaneerd en dat een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt verantwoord.

Moet bij nieuwe situaties nog steeds uitgegaan worden van de grote afstanden?

Ja, de afstanden voor nieuwe situaties blijven vooralsnog ongewijzigd. Bij nieuwe situaties moeten nog steeds de afstanden uit tabel 1 van bijlage 1 van de Revi toegepast worden.

Komen de grote afstanden (voor nieuwe situaties) te vervallen?

Het is de bedoeling dat deze uiteindelijk komen te vervallen. Vooralnog wordt vastgehouden aan de zogenaamde grote afstanden voor nieuwe situaties. Dit zijn de afstanden die zijn vermeld in tabel 1 van bijlage 1 van de Revi.

Het Ministerie van VROM onderzoekt de mogelijkheden om de grote afstanden te laten vervallen. Hiervoor is vereist dat succesvol is gewaarborgd dat tijdens het lossen van LPG uit een LPG-tankwagen gedurende tenminste 75 minuten geen warme BLEVE van deze tankwagen kan optreden. Hiervoor dient de hierboven aangekondigde wijziging van het Besluit LPG-tankstations milieubeheer in werking te zijn getreden. Dit zal nog enige tijd op zich laten wachten.

Hoe kan worden omgegaan met conserverende bestemmingsplannen?

De afstanden uit tabel 1 van bijlage 1 bij de Revi moeten mede in acht genomen worden bij het nemen van besluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Bij het nemen van dergelijke besluiten is blijkens de nota van toelichting bij het Bevi sprake van een nieuwe situatie, ook al wordt een feitelijk reeds bestaande situatie opnieuw vastgelegd in een bestemmingsplan (conserverend bestemmingsplan). Ook de bestuursrechter interpreteert het Bevi in deze zin.

Dit brengt met zich mee dat bij het vaststellen van een conserverend bestemmingsplan, waarbij aan de feitelijke situatie niets verandert, getoetst moet worden aan de afstanden van tabel 1 (nieuwe situaties) van bijlage 1 bij de Revi, indien zich binnen of nabij het plangebied een LPG-tankstation bevindt.

Met betrekking tot een LPG-tankstation waarbij niet aan de afstanden uit tabel 1 van bijlage 1 bij de Revi wordt voldaan, ontstaat alsdan een saneringssituatie, ook al wordt wel voldaan aan de afstanden uit tabel 2 (saneringsafstanden 10^{-5}) en 2a (saneringsafstanden 10^{-6}) van bijlage 1 bij de Revi. Dit wringt nu de afstanden in de toekomst, wanneer de veiligheidsmaatregelen zoals de hittewerende bekleding zijn geïmplementeerd, ook voor nieuwe situaties verkleind zullen worden. Het is niet wenselijk dat op deze manier saneringssituaties ontstaan of dat het vaststellen van een bestemmingsplan om deze reden wordt uitgesteld.

Daarom wordt geadviseerd om bij het vaststellen van een conserverend bestemmingsplan, waarbij binnen 110 respectievelijk 45 meter vanaf het vulpunt van een LPG-tankstation geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, de bestaande situatie positief te bestemmen, mits de afstanden tussen het LPG-tankstation en een kwetsbaar object groter zijn dan de afstanden uit tabel 2 (10^{-5}) en tabel 2a (10^{-6} voor bestaande situaties) van bijlage 1 bij de Revi. Deze anticipatie op de nieuwe afstanden kan in de toelichting bij het bestemmingsplan worden gemotiveerd door te stellen dat het kwetsbare object in kwestie en het tankstation reeds aanwezig zijn en door te verwijzen naar artikel 2, vijfde lid, van de Revi. Dit artikellid beoogt een oplossing te bieden voor de vaststelling van bestemmingsplannen die voorzien in het conserverend bestemmen van bestaande kwetsbare objecten. Dit kan onder de voorwaarde dat tegelijkertijd met de vaststelling van het desbetreffende bestemmingsplan is geregeld dat binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dat besluit aan de afstanden wordt voldaan, bijvoorbeeld door gelijktijdige aanpassing van de Wm-vergunning van het risicoveroorzakende bedrijf.

In dit geval is van belang dat, zoals hierboven reeds is vermeld, na een zorgvuldige implementatie van de veiligheidsmaatregelen bijlage 1 bij de Revi in de toekomst zodanig wordt aangepast, dat de afstanden uit tabel 2a ook gelden voor nieuwe situaties.

Uiteraard ontslaat het bovenstaande het bevoegd gezag niet van de verplichting om ook bij de vaststelling van conserverende bestemmingsplannen het GR te verantwoorden.

Door een recente wijziging van het Bevi (Stb. 2009, 17) worden LPG-tankstations, ongeacht de doorzet van LPG, aangemerkt als een categoriale inrichting. Uit de toelichting bij de wijziging blijkt dat de limitering van de doorzet in de milieuvergunning in sommige gevallen achterwege kan blijven.

Mag de doorzet van LPG nog steeds vastgelegd worden in de vergunning?

Jazeker.

De wijziging van het Bevi heeft tot gevolg dat voor LPG-tankstations met een doorzet groter dan 1500 m³ de verplichting tot een QRA voor het bepalen van de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico is komen te vervallen (artikel 4, vijfde lid, onderdeel a Bevi). Voorheen moest voor het bepalen van aan te houden afstanden voor het plaatsgebonden risico voor LPG-tankstations met een doorzet vanaf 1500 m³ per jaar een QRA worden uitgevoerd.

Gebleken is dat QRA's voor verschillende LPG-tankstations met een doorzet groter dan 1500 m³ resulteren in zeer vergelijkbare afstanden. De grootste tankstations in Nederland hebben een doorzet van circa 2000 m³ per jaar, terwijl de afstanden in de regeling volstaan voor LPG-tankstations met een doorzet van 3000 m³ per jaar.

Ter besparing van administratieve lasten kunnen alle LPG-tankstations (voor wat betreft de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico) nu voldoen aan vaste afstanden in plaats van een QRA uit te voeren. Naast het feit dat geen QRA uitgevoerd hoeft te worden, kan een administratie voor het vaststellen van de doorzet achterwege blijven. Dit laatste geldt echter alleen voor een doorzet > 1000 m³ (de 'hoogste' categorie uit de tabellen 1 en 2a van bijlage I van het Revi): bij een lagere (feitelijke) doorzet kan het milieubelang vereisen dat de doorzet wordt vastgelegd in de Wm-vergunning.

Ter illustratie:

bij een feitelijke doorzet van 8000 m³ bij een bestaande situatie kan het wenselijk zijn de doorzet in de vergunning te beperken tot maximaal 1000 m³ per jaar.

Indien de jaarlijkse doorzet in de vergunning is gelimiteerd tot 1000 m³, moeten op grond van tabel 2a van bijlage I Revi de volgende afstanden tot aan tot kwetsbare objecten in acht worden genomen: 35 meter vanaf het vulpunt, 25 meter vanaf het reservoir en 15 meter van de afleverzuil.

Indien de doorzet LPG niet is gelimiteerd in de vergunning moet worden uitgegaan van de grootste afstanden uit tabel 2a van bijlage 1 Revi. In dat geval moet een afstand van 40 meter in acht worden genomen vanaf het vulpunt tot aan kwetsbare objecten, 25 meter vanaf het reservoir en 15 meter van de afleverzuil.

Indien niet aan de afstand voor het vulpunt van 40 meter kan worden voldaan (de afstand die geldt zonder limitering), maar wel aan de afstand van 35 meter, kan de doorzet in het belang van de bescherming van het milieu in de vergunning worden gelimiteerd.

Het Bevi/Revi-kader vormt het toetsingskader voor 'het belang van de bescherming van het milieu': indien niet kan worden voldaan aan de grote afstanden uit de van toepassing zijnde tabel van bijlage I van de Revi, maar wel aan de kleine, dan vereist het milieubelang dat de doorzet wordt gelimiteerd in de vergunning. Limitering van de jaarlijkse doorzet aan LPG kan daarmee nog steeds een mogelijkheid zijn om een saneringssituatie op te lossen.

Daarnaast komt in titel 8.1 van de Wet milieubeheer tot uitdrukking dat duidelijk dient te zijn voor welke activiteiten een milieuvergunning is verleend en wat de milieugevolgen zijn van deze activiteiten. Bij een vergunningaanvraag dient op grond van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer te worden vermeld wat de maximale capaciteit is van de inrichting en de aard en omvang van de belasting van het milieu die de inrichting tijdens normaal bedrijf kan veroorzaken. Uit de vergunningaanvraag of de vergunning zelf moet blijken welke gevolgen de inrichting voor het milieu heeft. Wanneer dit niet duidelijk is voor bijvoorbeeld het aspect externe veiligheid kan het limiteren van de doorzet van LPG in het belang van de bescherming van het milieu zijn. (Dit blijkt uit jurisprudentie, zie bijvoorbeeld ABRS 19 maart 2008, zaaknummers 200703152/1 en 200703155)

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat indien de jaarlijkse doorzet van LPG niet is vastgelegd in de vergunning, de Raad van State uitgaat van de maximaal technische doorzet. Dit heeft gevolgen voor de grootte van het invloedsgebied dat bij de verantwoording van het groepsrisico moet worden betrokken.

Vanaf welk punt worden de veiligheidsafstanden tot het (ondergrondse) reservoir gemeten? Is dat bijvoorbeeld vanuit het midden, of de rand, of vanaf het aansluitpunt op de vulleiding?

Een (ondergronds) LPG-reservoir is vaak heel groot. Voor de betreffende tankstationhouder kan de plek van het meetpunt bepalend zijn voor het feit of hij al dan niet moet saneren. Omdat hier in de praktijk nogal eens misverstanden over bestonden, is de Revi aangepast (Stc. 2007, 67). In artikel 5, eerste lid, onderdeel a, van de Revi is nader gepreciseerd vanaf welke geografische punten bij een LPG-tankstation de van toepassing zijnde afstand tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gemeten moet worden.

De afstanden voor het plaatsgebonden risico gelden vanaf het vulpunt voor LPG, het ondergrondse of ingeterpte , onderscheidenlijk bovengrondse reservoir, gerekend vanaf de aansluitpunten van de leidingen alsmede het bovengrondse deel van de leidingen en de pomp bij het reservoir en, indien tabel 1 van bijlage 1 van de Revi van toepassing is, de afleverzuil.

De afstand tot de grens van het invloedsgebied in verband met de verantwoording van het groepsrisico bedraagt voor LPG-tankstations 150 meter. Dit volgt uit tabel 1 van bijlage 2 van de Revi. Ook deze afstand geldt vanaf het vulpunt voor LPG, het ondergrondse of ingeterpte , onderscheidenlijk bovengrondse reservoir, gerekend vanaf de aansluitpunten van de leidingen alsmede het bovengrondse deel van de leidingen en de pomp bij het reservoir (artikel 6, tweede lid, Revi).

Dit is een publicatie van: **Ministerie van VROM**
Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag | www.vrom.nl