

Ruimtelijke motivering overnachting militairen



ARBO &
VEILIGHEID



MILIEU &
OMGEVING



MANAGEMENT &
SYSTEMEN



TRAINING &
OPLEIDING



DIGITALE
TOOLS



ENERGIE &
BESPARING

De fullservice QHSE partner



RUIMTELIJKE MOTIVERING OVERNACHTING MILITAIREN

Opdrachtgever : Verbrugge Zeeland Terminals
Contactpersoon : Ard Vrolijk
Datum : 29 juli 2021
Status : Definitief
Rapportnummer : BV/21.138/22003/AD
Projectnummer : 5181
Auteur : Bas van Velthoven
Tweede lezer : Jan-Willem de Hoop

Inhoudsopgave

.....	1
1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Leeswijzer	4
2. De inrichting	5
2.1. Locatie en omgeving	5
2.2. Planologische situatie.....	6
2.3. Vergunningssituatie	6
3. Het initiatief	7
3.1 Beschrijving van het initiatief.....	7
3.2 Noodzaak van het initiatief.....	9
4. Effecten van het initiatief	10
4.1. Risicobronnen	10
4.2. Veiligheidszone.....	10
4.3. Groepsrisico.....	11
4.3.1. Transport over het spoor	11
4.3.2. Risicovolle inrichtingen	11
4.3.4. Zelfredzaamheid	12
4.3.5. Bestrijdbaarheid	12
4.4. Plaatsgebonden risico	12
4.5. Ontwikkelingen in de omgeving	14
4.6 Milieuaspecten	14
5. Procedures	15
5.1. Planologische procedure	15
5.2. Benodigde toestemmingen	15
6. Aanvullende informatie overnachting aantal personen	16
6.1. Inleiding.....	16
6.2. Beschrijving initiatief en wijziging.....	16
6.3. Effecten aanvulling initiatief	17
6.3.1 Risicobronnen en veiligheidszone	17
6.3.2 Groepsrisico	17
6.3.3 Zelfredzaamheid.....	18
6.3.4 Bestrijdbaarheid	18
6.3.5 Plaatsgebonden risico	18
6.3.6 Milieueffecten	18



6.4	Conclusie	18
Bijlagen:		19

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Nederland verleent als lid van de NAVO bijstand als host nation support (HNS): het helpen van een bevriend land bij een militaire operatie. Nederland biedt door de havens en het goede spoor- en wegnnet de NAVO logistieke capaciteit om snel grote hoeveelheden militair materieel van en naar het Europese vasteland te verplaatsen.

In dit kader heeft in januari 2021 de ministerraad ingestemd met het nationaal plan Militaire Mobiliteit. Het plan gaat over het belang van Nederland als strategisch militair doorvoerland. Dit nationaal plan kiest ervoor om de komende jaren te werken aan het inrichten van drie multimodale corridors, drie routes voor militaire verplaatsingen waarover in beginsel alle transit en host nation activiteiten plaats zullen vinden. Meer informatie over het nationaal plan Militaire Mobiliteit is opgenomen in bijlage 1 bij deze ruimtelijke motivering.

Jaarlijks vinden militaire operaties plaats van bevriende landen waarbij troepen en materieel in Nederland (in verband met transit) verblijven. Onderdeel van dergelijke operaties kan zijn het aanlanden van troepen en materieel in de haven van Vlissingen. De militairen die bij een dergelijke operatie betrokken zijn, verblijven nu tijdens de operatie niet op het terrein in de haven, maar op een legerbasis in de provincie Noord-Brabant. Zij reizen op en neer naar de locatie van de operatie.

Verbrugge Zeeland Terminals BV, hierna “VZT”, drijft een inrichting voor onder andere op- en overslag van bulk- en stukgoed en containers aan de Engelandweg 12 te Ritthem. Wanneer NAVO oefeningen en/of operaties worden uitgevoerd waarbij militairen in Vlissingen aanlanden, is de inrichting van VZT de vaste locatie waar militair materieel per schip wordt aangevoerd en afgevoerd.

In aansluiting op het nationaal plan Militaire Mobiliteit wil VZT binnen haar inrichting de mogelijkheid creëren om tijdens een operatie de daaraan verbonden militairen van NAVO-bondgenoten en bevriende naties te laten overnachten. Dit maakt het voor de militairen mogelijk de operatie uit te voeren volgens het NAVO principe “train as you fight”, waarbij de omstandigheden tijdens de operatie zo veel mogelijk gelijk zijn aan de omstandigheden zoals die tijdens een crisissituatie zouden zijn.

Deze mogelijkheid voor overnachten past niet binnen het bestemmingsplan. Om dit mogelijk te maken is een planologische vrijstelling met een belangenafweging nodig. Deze ruimtelijke motivering bevat de benodigde informatie voor de belangenafweging in de planologische procedure.

Op 23 februari 2021 heeft VZT een principeverzoek ingediend bij de gemeente Vlissingen voor een initiatief waarbij buitenlandse militairen periodiek overnachten op of in de nabijheid van haar inrichting. Dit principeverzoek is bijgevoegd als bijlage 2. Naar aanleiding van het eerder ingediende principeverzoek heeft de Veiligheidsregio Zeeland (VRZ) een advies uitgebracht. Dit advies is bijgevoegd als bijlage 3.

Op 5 maart 2021 heeft de gemeente Vlissingen positief besloten op dit principeverzoek (principebesluit kenmerk 1290457 I 1290675). Het besluit is bijgevoegd als bijlage 4. De aanvulling op het principe verzoek is ingediend op 10 juni 2021 en is bijgevoegd als bijlage 5. Hierop is op 1 juli 2021 een advies uitgebracht door de VRZ (zie bijlage 6). Dit advies is verwerkt in deze ruimtelijke motivering. Op 22 juli 2021 heeft de gemeente Vlissingen positief besloten op de aanvulling op het principeverzoek (aanvullend principebesluit kenmerk 1290457 I 1322389). Het aanvullend principebesluit is bijgevoegd als bijlage 10. De informatie uit het initiële principeverzoek en de aanvulling zijn opgenomen in deze ruimtelijke motivering.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de ruimtelijke motivering wordt de locatie van het initiatief en de omgeving beschreven. In hoofdstuk 3 wordt beschreven wat het initiatief inhoudt en waarom dit noodzakelijk is. In hoofdstuk 4 wordt het effect van het initiatief op de omgeving en vice versa beschreven. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 beschreven welke toestemmingen nodig zijn om het initiatief te realiseren.

2. De inrichting

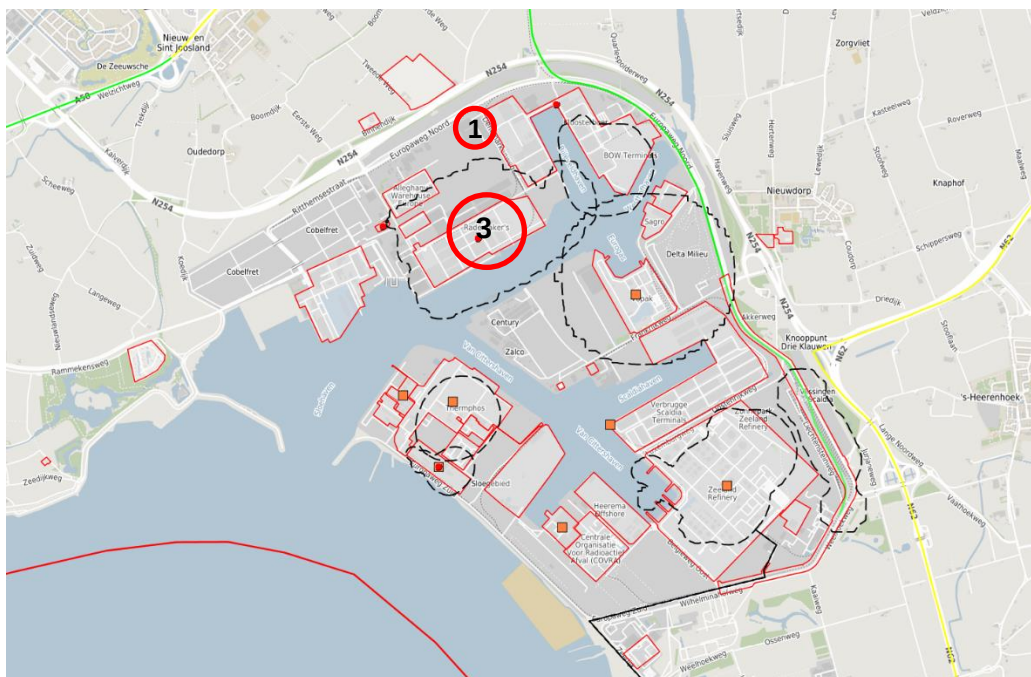
2.1. Locatie en omgeving

VZT drijft een inrichting voor onder andere op- en overslag van bulk- en stukgoed en containers aan de Engelandweg 12 te Ritthem, gemeente Vlissingen. Wanneer NAVO oefeningen en/of operaties worden uitgevoerd waarbij militairen in Vlissingen aanlanden en/of vertrekken, is de inrichting van VZT de vaste locatie waar militair materieel per schip wordt aangevoerd en afgevoerd.

VZT is gelegen aan de Engelandweg 12 te Ritthem, op het zeehaven- en industrieterrein Vlissingen-Oost (bekend als het Sloegebied). Aan de zuidzijde wordt de inrichting begrensd door de Quarleshaven en de Sloehaven, aan de noord-oostzijde door de Denemarkenweg en aan de noord-west- en zuidwestzijde door de Engelandweg.

Het zeehaven- en industrieterrein Vlissingen-Oost wordt gekenmerkt door havengerelateerde industrie. VZT wordt omringd door verschillende haven- en transportgerelateerde bedrijven, zoals een scheepswerf, op- en overslag van auto's en dienstverlenende bedrijven.

Twee locaties binnen de inrichting van VZT zijn in beeld als overnachtingslocatie. Deze locaties zijn aangegeven met een rode cirkel in figuur 1. In de omgeving zijn ook verschillende inrichtingen gelegen waar risicovolle activiteiten worden uitgevoerd. Deze risicobronnen zijn ook te zien in figuur 1.



Figuur 1: ligging locaties 1 en 3, zoals aangevraagd (rode cirkel) ten opzichte van risicobronnen (bron: risicokaart.nl)

2.2. Planologische situatie

De gronden waarop de locaties 1 en 3 zijn gelegen, zijn bestemd in het bestemmingsplan Zeehaven- en industrieterrein Sloe 2018, deels binnen de gemeente Vlissingen en deels binnen de gemeente Borsele. Ter plaatse van de inrichting gelden onder andere de volgende bestemmingen en aanduidingen:

- Bestemming Bedrijventerrein – Zeehaven;
- Functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 6';
- Gebiedsaanduiding 'overige zone – gezoneerd industrieterrein';
- Gebiedsaanduiding 'overige zone – zoekgebied kerncentrale';
- Gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – bevi 1';
- Gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – radar'.

Op deze gronden is nachtverblijf niet toegestaan, met uitzondering van nachtverblijf van de eigen bemanning op het eigen schip.

2.3. Vergunningssituatie

VZT beschikt over een omgevingsvergunning milieu (31 augustus 2010, kenmerk 10027707) voor op- en overslag van bulk- en stukgoed en containers. Later zijn aanvullend diverse veranderingen vergund middels diverse omgevingsvergunningen. Vanwege de op- en overslag van gevaarlijke stoffen wordt de inrichting gekenmerkt als een Bevi-inrichting. Het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning milieu is de B&W van de gemeente Vlissingen.

In de vergunning van VZT zijn "incidenteel in- en ontschepen van militaire konvoeien en tweemaandelijks militair transport" opgenomen als vergunde activiteiten. Ook een verblijfs/overnachtingsgebouw maakt onderdeel uit van de vergunde voorzieningen.

3. Het initiatief

3.1 Beschrijving van het initiatief

Het initiatief bestaat eruit gelegenheid te geven aan militairen tijdens operaties te verblijven op de inrichting van VZT op locaties 1 of 3 (inclusief overnachtingen). Het gaat om de aanwezigheid van 100 tot maximaal 1.000 personen, gedurende 10 tot maximaal 25 aaneengesloten dagen, gemiddeld eenmaal, tot maximaal driemaal per jaar. Het maximale aantal personen zal niet gedurende de gehele operatie aanwezig zijn: gedurende de operatie bouwt het aantal militairen op tot 1.000 en dit aantal zal gedurende maximaal een week aanwezig zijn.

Voor de duur van de operatie zal één van de loodsën binnen de inrichting op locatie 1 of 3 ter beschikking gesteld worden als verblijfs- en overnachtingsruimte aan buitenlandse militairen. De hal wordt hiervoor vrijgemaakt van goederen. Tijdens de operatie worden alle benodigde voorzieningen, zoals overnachtingsaccommodatie (tenten of mobiele verblijven) en sanitair opgebouwd in de loods. Na afloop van de operatie worden deze weer verwijderd en wordt de loods weer voor de reguliere opslag in gebruik genomen. Door Verbrugge worden naast het gebruik van de loods faciliteiten geleverd als gebruik van water, energie en afvoer van afvalwater en afval.

Deze gewenste mogelijkheid tot verblijf is van toepassing op iedere NAVO-partner, maar zal in de praktijk met name gebruikt worden door de US Army, die de meeste en grootste troepenverplaatsingen in en uit Europa uitvoert.

Gedurende de operatie wordt de loods in gebruik genomen door Defensie en aangewezen tot Tijdelijk Militair Object (TMO). Defensie heeft dan de algehele controle over dat aangewezen gebied. Dit geeft Defensie de bevoegdheid het terrein te bewaken en te beveiligen (uitsluitend door Nederlandse militairen en/of de Koninklijke Marechaussee). Alleen militairen en bevoegde personen ten dienste van de operatie hebben dan toegang tot het terrein. Het aanwijzen als TMO gebeurt door middel van een besluit van het Ministerie van Defensie. Dit besluit wordt steeds genomen voor een afgebakende periode, wat de tijdelijke aard van het verblijf van de militairen bevestigt. Een voorbeeld van een dergelijk besluit is opgenomen in bijlage 7. In dit voorbeeldbesluit is de duur van de aanwijzing tot TMO langer dan de maximaal drie weken die Verbrugge aanvraagt. De reden hiervoor is dat voorafgaand aan het verblijf van de militairen tijd nodig is om voorbereidingen te treffen in de beveiliging. Tevens wordt tijd gereserveerd om eventueel materiaal dat na het vertrek van de militairen achterblijft te kunnen bewaken en afvoeren.

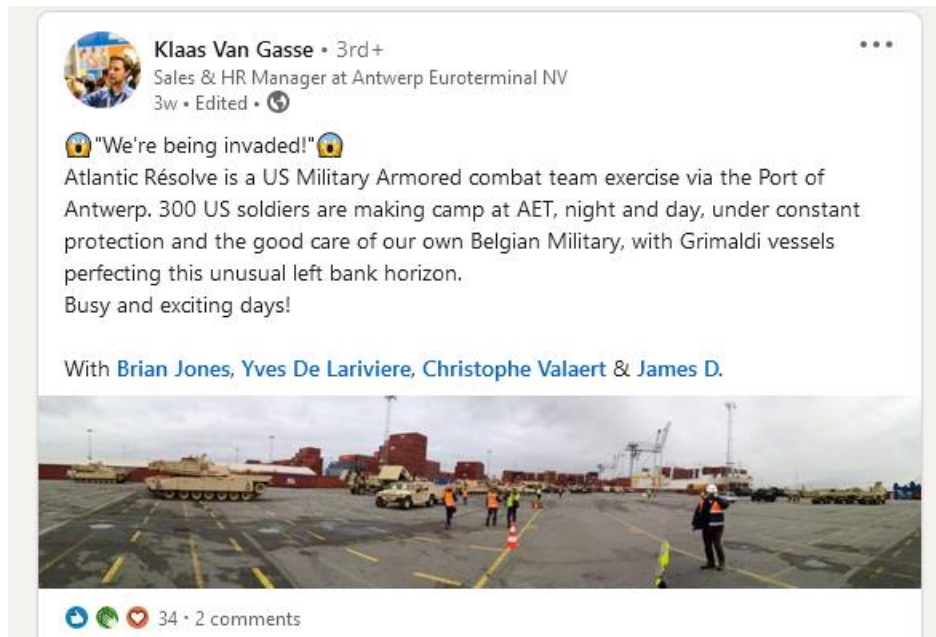
Behoudens de noodzakelijke bewapening voor de beveiliging van het TMO, zullen wapens en munitie tijdens de verplaatsingsoperatie niet binnen de inrichting aanwezig zijn. Transporten van munitie vinden niet gelijktijdig met deze operatie plaats.

Voor de overnachtingsmogelijkheid worden twee locaties aangevraagd. Deze locaties zijn aangegeven in figuur 2 en deze zijn gelegen binnen de inrichting van VZT. Er zal tijdens een logistieke operatie altijd maar 1 van beide locaties worden gebruikt, dus of locatie 1 of locatie 3.



Figuur 2: Mogelijke locaties (rood omlijnd) voor overnachting; locatie 1 en 3 worden aangevraagd; feitelijk zal locatie 1 of 3 aan de orde zijn.

Het overnachten van militairen op locatie vindt ook plaats op andere plaatsen in Europa. Een voorbeeld is Antwerp Euro Terminal (AET) in de haven van Antwerpen. Hier heeft in november 2020 een groep van 300 US militairen overnacht op de terminal, zie ook figuur 3. Het betrof hier de doorvoer van een gehele brigade, bestaande uit ongeveer 3.000 legervoertuigen (m.n. tanks en infanterie gevechtsvoertuigen). De duur en omvang van deze activiteiten is vergelijkbaar met die van de US Army bij Verbrugge.



Figuur 3: Bericht op LinkedIn.com betreffende verblijf van US militairen op AET te Antwerpen

3.2 Noodzaak van het initiatief

Militairen overnachten tijdens operaties normaliter op een zogenaamde Life Support Area (LSA), die een belangrijke positie inneemt bij een militaire operatie. Het op locatie aanwezig zijn van een LSA is van het allergrootste belang voor veiligheid, efficiency, en snelheid van handelen tijdens de operatie. Bij eerdere operaties overnachtten de militairen niet op het operatieterrein en heeft diverse keren geleid tot situaties waarbij de operatie stopgezet diende te worden omdat functioneel specialisten niet aanwezig waren en er veelvuldig tussen de verblijfslocatie en de operatie locatie gependeld diende te worden. Functioneel specialisten zijn er op diverse gebieden, maar bijna alle bij HNS (Host Nation Support) operaties aanwezige militairen zijn specialist, denk hierbij aan technische specialisten voor de pantservoertuigen, belading specialisten die specifieke kennis hebben over het beladen van militaire voertuigen, maar ook veiligheidsdeskundigen die de operatie begeleiden.

Alle HNS operaties vloeien voort uit het NAVO bondgenootschap en deze hanteert het concept "Train as you fight". Het overnachten van militairen op de locatie van de operatie zelf is een noodzaak om het logistieke proces uitvoering te geven alsof het een crisissituatie betreft ('train as you fight'). Daarom is het inherent noodzakelijk dat de functionele specialisten te allen tijde on-site aanwezig zijn. Zo kunnen zowel de NAVO als HNS aan de doelstellingen van het verbond voldoen. Dit zal namelijk gedurende een real life crisissituatie ook het geval zijn. Tevens brengt het overnachten (voor beperkte duur van de HNS operatie) op het terrein vermindering van mogelijke operationele veiligheidsincidenten met zich mee. Een nadere toelichting op deze noodzaak wordt gegeven in twee brieven van de US Army en het Ministerie van Defensie, zie bijlage 8.

4. Effecten van het initiatief

In dit hoofdstuk worden de effecten van het initiatief op de omgeving en vice versa besproken, evenals de inpasbaarheid van het initiatief binnen de omgeving.

4.1. Risicobronnen

Het projectgebied ligt in het Sloegebied waar verschillende risicobronnen aanwezig zijn. Voor het projectgebied zijn volgens de provinciale risicokaart de hieronder aangegeven risicobronnen relevant vanwege de ligging van het projectgebied binnen het invloedsgebied van het groepsrisico (1% letaliteitscontour) van de risicobronnen (op basis van de professionele risicokaart). Achter de risicobron staat het maatgevende scenario en vervolgens de afstand van het projectgebied tot de risicobron:

- 'Vopak Terminal Vlissingen B.V.' opslag (brandbaar gas, afstand 800 meter);
- 'Kloosterboer Vlissingen VOF' bedrijf in voedingsmiddelen (toxisch, afstand 1 kilometer);
- Spoortraject Sloehaven Roosendaal west (toxisch, afstand 1,8 kilometer);
- Van Citters Beheer (toxisch, afstand 750 meter)¹;
- Westerschelde (toxisch, afstand 1,6 kilometer).

Geen van de locaties ligt binnen een PR 10⁻⁶ contour van een ander bedrijf. Wel liggen ze binnen het invloedsgebied van de bovengenoemde risicobronnen.

4.2. Veiligheidszone

Voor het Sloegebied geldt een veiligheidszone. In bestemmingsplan is deze zone voorzien van de aanduiding 'veiligheidszone – bevi 1'. Binnen deze veiligheidszone geldt het volgende:

- binnen de aanduiding 'veiligheidszone - bevi 1' is geen kwetsbaar object of beperkt kwetsbaar object toegestaan, uitgezonderd objecten met een functionele binding;
- de 10⁻⁶/jaar-contour van risicovolle inrichtingen die zijn gelegen binnen de aanduiding 'veiligheidszone - bevi 1', mag niet liggen buiten de aanduiding 'veiligheidszone - bevi 1';
- functies specifiek voor minder zelfredzamen zijn niet toegestaan;
- het totale groepsrisico (GR) van alle risicovolle activiteiten binnen de aanduiding 'veiligheidszone - bevi 1' mag niet boven de oriëntatiewaarde komen.

Het initiatief is inpasbaar binnen de veiligheidszone omdat er sprake is van een (beperkt) kwetsbaar object met een functionele binding met de inrichting van VZT.

¹ Dit betreft de voormalige locatie van Thermphos. Deze inrichting is nog wel opgenomen op de risicokaart, maar de risicovolle activiteiten zijn inmiddels beëindigd. De inrichting is ontmanteld en het terrein is gesaneerd en daarom niet meer van invloed op de risicosituatie ter plaatse van het projectgebied. Om deze reden worden de voormalige activiteiten van Thermphos verder buiten beschouwing gelaten in deze ruimtelijke motivering.

(Beperkt) kwetsbaar object

Kwetsbare objecten worden in het Bevi gedefinieerd in artikel 1. Het initiatief betreft overnachting in een ruimte van meer dan 1500 m², gedurende een deel van het jaar. Dit komt met geen van de beschreven objecten in artikel 1 overeen.

De definities die het meest overeenkomen zijn:

- c) gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren;
 - 1. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object
- d) kampeer- en andere recreatieterrainen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen

Deze definities gaan echter uit van verblijf gedurende het gehele jaar of een groot deel van het jaar. De overnachtingen door militairen vinden slechts plaats gedurende een beperkt deel van het jaar. De rest van het jaar is de locatie als opslaglocatie in gebruik. Om deze reden beschouwen we de overnachtingsplaats als een beperkt kwetsbaar object.

Functionele binding

De overnachtingsmogelijkheid heeft functionele binding met VZT omdat de inrichting van VZT de vaste aanleglocatie is voor de militaire operaties, en zoals eerder beschreven onder “Noodzaak initiatief” maken zowel het ‘train as you fight’-principe als Health and Safety aspecten (waaronder het waarborgen van een onmiddellijke reactie op eventuele incidenten) het noodzakelijk dat de verschillende functionele specialisten van het leger (technisch, operationeel etc.) 24/7 op het terrein aanwezig zijn.

Door deze functionele binding van de overnachting is de veiligheidscontour en daarmee de PR 10⁻⁶ contour van VZT zelf geen beperking voor de beoogde ontwikkeling. Er liggen geen PR 10⁻⁶ contouren van andere risicovolle inrichtingen over de locaties. Wel geldt er een afwegingskader voor de verantwoording van het groepsrisico samenhangend met de verschillende risicobronnen.

4.3. Groepsrisico

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Besluit externe veiligheid inrichtingen dient vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van het spoor en verschillende risicovolle inrichtingen een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. De volledige verantwoording zal worden opgesteld op basis van het advies van de Veiligheidsregio. Belangrijke aspecten voor de verantwoording van het groepsrisico zijn zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Hierna wordt per risicobron ingegaan op het groepsrisico.

4.3.1. Transport over het spoor

Voor de Westerschelde en het Spoortraject Sloehaven – Roosendaal west geldt dat beide aangevraagde locaties op een afstand van meer dan 200 meter liggen. Hierdoor is een berekening van het groepsrisico op basis van het ‘besluit externe veiligheid transport’ niet noodzakelijk. De tijdelijke overnachtingsmogelijkheden zullen gezien de aard en omvang van de voorzieningen en de ruime afstand tot het spoortraject niet van invloed zijn op de hoogte van het groepsrisico.

4.3.2. Risicovolle inrichtingen

Gezien de ligging binnen het invloedsgebied (1% letaliteitscontour) van de hiervóór onder “Omgeving” genoemde risicovolle inrichtingen dient op basis van het ‘besluit externe veiligheid inrichtingen’ de hoogte van het groepsrisico inzichtelijk gemaakt te worden. Uit de huidige gegevens

(attribuutrapporten, zie ook bijlage 9) van de professionele risicokaart blijkt dat het groepsrisico van de risicobronnen in huidige situatie de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. Dat wordt bevestigd door de informatie uit het planMER dat is opgesteld in het kader van het vigerende bestemmingsplan. Gezien de beperkte omvang van de ontwikkeling en de afstand tot de risicobronnen kan een overschrijding uitgesloten worden.

Locatie 1 en 3 liggen op een afstand van circa 800 meter verwijderd van deze risicobronnen.

Het groepsrisico van 'Vopak Terminal Vlissingen B.V.' ligt dicht bij de oriëntatiewaarde. Gezien de ligging van de locaties buiten de PR 10^{-8} contour, die maatgevend is voor het groepsrisico, zal het groepsrisico niet relevant toenemen en is een overschrijding van de oriëntatiewaarde niet aan de orde. Een berekening biedt in geen geval meer inzicht in de te nemen maatregelen voor de slaapaccommodatie en de veiligheidssituatie ter plaatse.

4.3.4. Zelfredzaamheid

De militairen die gebruik zullen maken van de faciliteiten voor tijdelijke overnachting zijn in hoge mate zelfredzaam (getraind en in hoge mate voorbereid op situaties met een zeer hoog veiligheidsrisico). Door het afgaan van sirenes (interne alarmering bij Verbrugge) bij noodsituaties worden de aanwezige mensen tijdig gewaarschuwd en zijn zij in staat te handelen naar gelang de situatie. In het BHV-plan zal communicatie met de aanwezigen op het TMO bij noodgevallen opgenomen worden.

4.3.5. Bestrijdbaarheid

VZT beschikt over een noodplan voor het geval sprake is van een incident. Dit zal worden aangepast op de aanwezigheid van de militairen en worden afgestemd met het Ministerie van Defensie, onder andere met betrekking tot gescheiden aanvoerroutes voor hulpdiensten en de (risico)communicatie richting de US Army.

De loods en die ingezet worden voor de overnachtingen zijn voorzien van afsluitbare ventilatie (in geval van een gifwolk). De locaties zijn goed en vanuit meerdere richtingen bereikbaar voor hulpdiensten. Locatie 1 is dicht bij een doorgaande weg gelegen en grenst aan twee zijden aan open terrein grenst. Locatie 3 is tevens goed bereikbaar vanaf het water.

Daarnaast is het mogelijk om het gebied te ontluchten, van de risicobronnen af gericht, naar veilig terrein. Als onderdeel van het BHV-plan wordt gedurende de operaties een verzamelpunt bij calamiteiten benoemd voor aanwezig militair personeel. Het ontruimingsplan zal worden afgestemd op de ontruiming van grote aantallen personen.

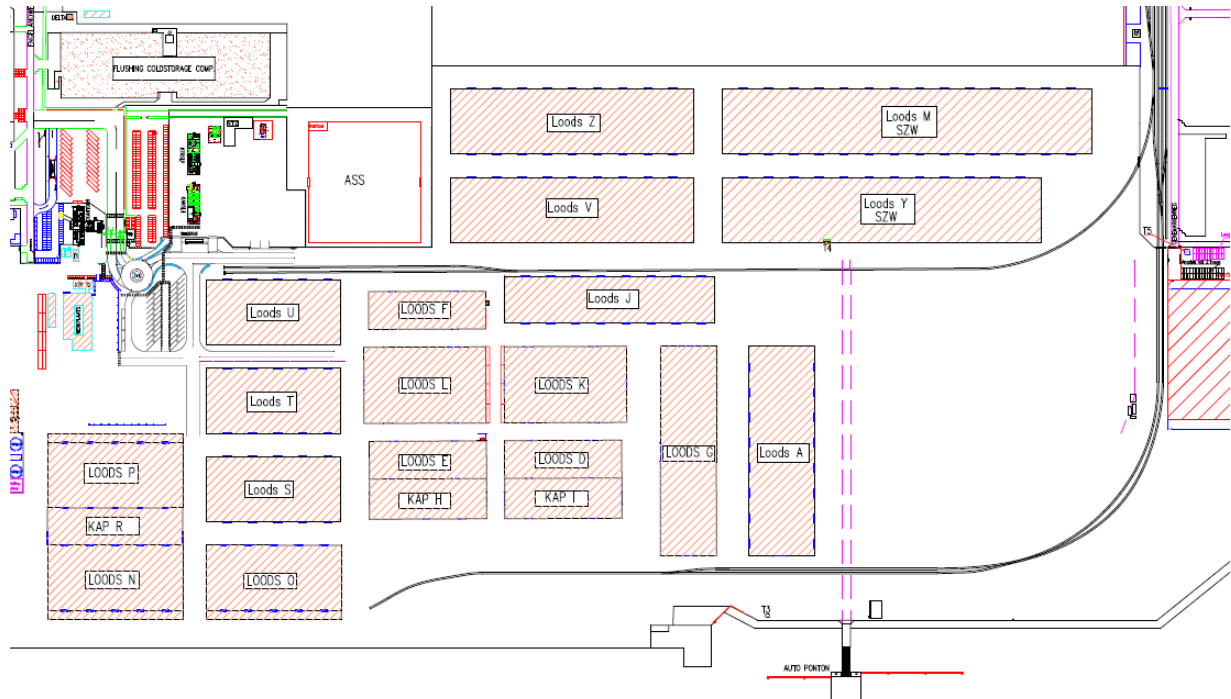
4.4. Plaatsgebonden risico

Op de PR 10^{-6} /jaar-contour van VZT zelf heeft de aanwezigheid van de militairen geen invloed.

Voor alle locaties geldt dat er geen PR 10^{-6} contour van andere inrichtingen dan VZT over de overnachtingsplaats ligt. Locatie 3 ligt echter wel binnen de PR 10^{-6} contour van de eigen inrichting. Hoewel dit is toegestaan, betekent het wel een verhoogd risico voor de overnachtende militairen als gevolg van risicovolle activiteiten op de inrichting. Door maatregelen te nemen kan dit risico verkleind worden.

Zoals opgenomen in de QRA voor VZT vindt opslag van ADR-goederen plaats naast de calamiteitenplaats (voor loods A) en boven loods O (ter plaatse waar nu loods S en T staan). In loods A en G zijn voorzieningen getroffen in geval van opslag van ADR-goederen (< 10 ton).

In figuur 4 is de locatie en naamgeving van de loodsen te zien.



Figuur 4: locatie loodsen op de inrichting van VZT

Bij opslag van ADR-stoffen is risico voor de overnachtende militairen voornamelijk gelegen in het vrijkomen van opgeslagen toxische stoffen. Om dit risico te beperken zal de aanvullende maatregel worden getroffen dat gedurende de periode dat overnachtingen op locatie 3 plaatsvinden geen (tank)containers met ADR/IMDG klasse 6.1 worden op of overgeslagen. Zo nodig zal met deze (tank)containers tijdelijk worden uitgeweken naar andere locaties. Dit geldt ook voor de op- en overslag van transportladingen met ontplofbare stoffen en voorwerpen zoals munitie (ADR/ IMDG klasse 1), met uitzondering van munitie voor de beveiliging van het TMO.

Een andere risicovolle activiteit is boord-boord overslag aan de kade van ammoniumnitraat in big bags. Hiervoor zal als aanvullende maatregel worden gesteld dat deze activiteit niet plaatsvindt binnen de inrichting gedurende de periode dat de overnachting plaatsvindt.

Met de materieeltransporten kunnen containers met gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Het betreft enkele (tank)containers met gevaarlijke klasse (ADR, IMDG): 3, 8, 9. Deze komen dan op de gebruikelijke locatie te staan, welke dan tevens binnen het TMO valt. De te transporteren vervoersmiddelen bevatten een minimale hoeveelheid brandstof. Voor zover bekend worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd met toxische eigenschappen (ADR/ IMDG klasse 6.1).

Wanneer op- en overslag van ADR 6.1-stoffen in (tank)containers is uitgesloten, blijven als maatgevende scenario's tijdens het verblijf van de militairen over:

- Brand in een loods of PGS 15 opslagvoorziening (< 10 ton) verpakte gevaarlijke stoffen;
- Een lekkende (tank) container met een bijtende of brandende vloeistof of tot vloeistof verdicht brandbaar gas (PGS 15).

Voor bestrijding van brand in een loods zijn diverse technische maatregelen getroffen, zoals hydranten rondom de loodsen met een vast opgestelde bluswaterpomp op de kade en een mobiele bluswaterpomp met een slanglengte tot 200 m vanaf de kade (relevant voor locatie 3).

Ook is een getrainde BHV-organisatie aanwezig en een bedrijfsnoodplan waarin bestrijding van deze scenario's is opgenomen.

4.5. Ontwikkelingen in de omgeving

VZT vraagt locatie 1 en 3 aan om toestemming verkrijgen om overnachtingen plaats te laten vinden. Dit betekent flexibiliteit voor de toekomst, omdat naar gelang de feitelijke situatie en ontwikkelingen op de inrichting en in de omgeving gekozen kan worden voor een andere locatie.

De aanwezigheid van een (beperkt) kwetsbaar object kan een effect hebben op de mogelijkheden om in de omgeving van dat object risicovolle activiteiten te ontplooiën. In deze paragraaf wordt ingegaan op dit mogelijke effect. Hierbij wordt ook beschouwd wat het verschil in effect is tussen het aanwijzen van locaties als potentiële overnachtingsplaats en het kiezen van één locatie voor de overnachtingen.

Voor het beschouwen van mogelijke ontwikkelingen in de omgeving is vooral het terrein direct ten noorden van de inrichting VZT van belang. Dit terrein is nog niet in gebruik en daardoor bij uitstek een locatie om een nieuw initiatief te ontwikkelen. Gezien de aard van het Sloegebied is het goed denkbaar dat hier risicovolle activiteiten plaats gaan vinden. Overige terreinen in de omgeving zijn reeds in gebruik. In de nabijheid van VZT zijn onder meer een scheepswerf en een op/overslag van auto's gevestigd. Bij deze bedrijven vinden nu nog geen (grote) risicovolle activiteiten plaats en ook voor de toekomst lijkt het ontplooiën van dergelijke activiteiten minder waarschijnlijk.

De slaapgelegenheid wordt beschouwd als een beperkt kwetsbaar object. Volgens het Bevi zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten per definitie gelegen buiten de (eigen) risicoveroorzakende Bevi-inrichting. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten die onderdeel uitmaken van een andere Bevi inrichting worden op grond van artikel 1 lid 2 van het Bevi niet als (beperkt) kwetsbaar object beschouwd voor het plaatsgebonden risico. Zij moeten wel worden betrokken bij de beoordeling van het groepsrisico.

Locatie 1 en 3 maken deel uit van de inrichting van VZT, die een Bevi-inrichting is. Deze worden daarom voor het plaatsgebonden risico niet als (beperkt) kwetsbaar object gezien.

4.6 Milieuaspecten

Als gevolg van de tijdelijke aard van de operaties zijn de milieueffecten van het initiatief beperkt. Emissies naar bodem en water komen niet voor. Emissies naar de lucht (van onder andere NO_x) kunnen mogelijk optreden als gevolg van brandstofverbruik voor generatoren, verwarming en koken. Deze zullen gering van omvang zijn.

Daarnaast zal een tijdelijke toename van (sanitair) afvalwater en afval optreden als gevolg van de aanwezigheid van meer personen binnen de inrichting. Aangezien deze aanwezigheid tijdelijk is, zal de toename bezien over het gehele jaar beperkt zijn. Naar verwachting zullen de milieueffecten van de operaties binnen de vergunde brandbreedtes vallen.

Wanneer de militairen op het terrein kunnen overnachten heeft dit een gunstig effect op de aantallen vervoersbewegingen omdat vervoer van en naar een overnachtingsplaats elders niet meer nodig is.

5. Procedures

5.1. Planologische procedure

Het voorgenomen initiatief past binnen de kruimelgevallenregeling². De voorgenomen activiteiten worden niet genoemd in onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, zodat artikel 5, lid 6 Bijlage II van het Bor het toepassen de kruimelgevallenregeling niet in de weg staat. Ten behoeve van het voorgenomen initiatief zal op basis van de kruimelgevallenregeling een omgevingsvergunning worden aangevraagd voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan.

5.2. Benodigde toestemmingen

Het bieden van logies is een activiteit die volgens het Barim (Activiteitenbesluit) valt onder “Type A” bedrijven, waarvoor geen vergunningplicht onder de activiteit milieu en ook geen meldingsplicht geldt. Ook betreft het geen nieuwe activiteit op de inrichting: een voorziening voor overnachtingen is opgenomen in de vergunning van 31 augustus 2010. De activiteit wijzigt wel ten opzichte van de vergunde situatie. Voor het laten plaatsvinden van overnachtingen binnen de inrichting van VZT kan volstaan worden met een aanvraag om een milieu neutrale wijziging.

Voor het bedrijfsmatig bieden van nachtverblijf aan meer dan 10 personen is een omgevingsvergunning brandveilig gebruik noodzakelijk. Hiervoor geldt een uitgebreide vergunningprocedure.

Samengevat zijn de volgende toestemmingen benodigd:

Locatie 1 en 3:

- Omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan;
- Omgevingsvergunning milieu;
- Omgevingsvergunning brandveilig gebruik.

Aangezien in alle gevallen een uitgebreide procedure van toepassing is voor de omgevingsvergunning brandveilig gebruik, zullen ook de overige omgevingsvergunningen volgens de uitgebreide procedure behandeld worden.

De aanvrager voor de benodigde toestemmingen voor locaties 1 en 3 zal VZT zijn.

² Artikel 4 lid 9 van Bijlage II van het Bor: “het gebruiken van bouwwerken, eventueel in samenhang met bouwactiviteiten die de bebouwde oppervlakte of het bouwvolume niet vergroten, en van bij die bouwwerken aansluitend terrein, mits, voor zover gelegen buiten de bebouwde kom, het uitsluitend betreft een logiesfunctie voor werknemers of de opvang van asielzoekers of andere categorieën vreemdelingen”

6. Aanvullende informatie overnachting aantal personen

6.1. Inleiding

Op 23 februari 2021 heeft VZT een principeverzoek ingediend bij de gemeente Vlissingen voor een initiatief waarbij buitenlandse militairen periodiek overnachten op of in de nabijheid van haar inrichting. Op 4 maart 2021 heeft de gemeente Vlissingen positief besloten op dit principeverzoek (principebesluit kenmerk 1290457 I 1290675). De vergunningaanvraag voor het initiatief is inmiddels ingediend.

Na indienen van de vergunningaanvraag is gebleken dat een aanpassing van het initiatief gewenst is, waarbij het aantal personen dat op de inrichting aanwezig kan zijn gedurende korte perioden groter kan zijn dan het aantal waarvan in het initiatief is uitgegaan. In dit hoofdstuk wordt beschreven wat deze aanvulling van het initiatief inhoudt en wat de relevante effecten daarvan zijn. Zoals aangegeven in par 1.1 is daarop een aanvulling op het principe verzoek op 10 juni 2021 ingediend (zie bijlage 5). Hierop is op 1 juli 2021 een advies uitgebracht door de VRZ (zie bijlage 6). Dit advies is verwerkt in deze ruimtelijke motivering.

6.2. Beschrijving initiatief en wijziging

Het initiatief bestaat eruit gelegenheid te geven aan militairen tijdens operaties te verblijven op één van de onderstaande twee locaties nummer 1 en 3 die gelegen zijn binnen de inrichting van VZT (inclusief overnachtingen).



Figuur 5: Mogelijke locaties 1 en 3 voor overnachting

Voor de duur van de operatie wordt één van de loodsen van Verbrugge aan buitenlandse militairen ter beschikking gesteld binnen locatie 1 of 3 als verblijfs- en overnachtingsruimte. De hal wordt hiervoor vrijgemaakt van goederen. Tijdens de operatie worden alle benodigde voorzieningen, zoals overnachtingsaccommodatie en sanitair ingericht in de loods. Na afloop van de operatie worden deze weer verwijderd en wordt de loods weer voor de reguliere opslag in gebruik genomen. Door Verbrugge worden naast het gebruik van de loods faciliteiten geleverd zoals gebruik van water en energie en afvoer van afvalwater en afval.

In het oorspronkelijke verzoek en de aanvraag is beschreven dat het gaat om de aanwezigheid van 100 tot maximaal 1.000 personen, gedurende 10 tot maximaal 25 aaneengesloten dagen, gemiddeld eenmaal, tot maximaal driemaal per jaar. Het maximale aantal personen zal niet gedurende de gehele operatie aanwezig zijn: gedurende de operatie bouwt het aantal militairen op tot 1.000 en dit aantal zal gedurende maximaal een week aanwezig zijn.

De aanvulling bestaat eruit dat bovenop de hiervoor genoemde opgenomen maximumaantallen, incidenteel, vanwege het type militaire oefening, maximaal 1.600 militairen aanwezig zullen zijn binnen de inrichting. Deze situatie zal zich kunnen voordoen gedurende maximaal 1 week, maximaal eenmaal in de 2 jaar. De locatie (1 of 3), frequentie en wijze van uitvoering van het initiatief blijven gelijk.

In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning wordt deze tijdelijke situatie minimaal 4 weken voor aanvang door VZT schriftelijk aan het bevoegd gezag gemeld.

6.3. Effecten aanvulling initiatief

6.3.1 Risicobronnen en veiligheidszone

Het projectgebied ligt in het Sloegebied waar verschillende risicobronnen aanwezig zijn. Enkele van deze risicobronnen zijn relevant voor het initiatief, omdat het projectgebied binnen het invloedsgebied van het groepsrisico ligt. Het gaat om Vopak Terminal Vlissingen B.V., Kloosterboer Vlissingen VOF, het spoortraject Sloehaven-Roosendaal west en de Westerschelde.

Geen van de locaties ligt binnen een PR 10⁻⁶ contour van een ander bedrijf. Wel liggen ze binnen het invloedsgebied van de bovengenoemde risicobronnen. De wijziging van het initiatief heeft geen invloed op de ligging van het projectgebied of de omliggende risicobronnen.

Voor het Sloegebied geldt een veiligheidszone. In bestemmingsplan is deze zone voorzien van de aanduiding 'veiligheidszone – bevi 1'. Het initiatief is inpasbaar binnen de veiligheidszone omdat er sprake is van een (beperkt) kwetsbaar object met een functionele binding met de inrichting van Verbrugge. Ook het gewijzigde initiatief met een groter aantal maximaal aanwezige personen past binnen deze beschrijving en is daarom inpasbaar binnen de veiligheidszone.

6.3.2 Groepsrisico

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Besluit externe veiligheid inrichtingen dient vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van het spoor en verschillende risicovolle inrichtingen een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. De volledige verantwoording zal worden opgesteld op basis van het advies van de Veiligheidsregio. Belangrijke aspecten voor de verantwoording van het groepsrisico zijn zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

De wijziging van het maximaal aanwezige aantal personen heeft geen invloed op de ligging van de projectlocaties ten opzichte van de verschillende risicobronnen en de bijbehorende risicocontouren en invloedsgebieden. Zoals aangegeven ligt het groepsrisico van 'Vopak Terminal Vlissingen B.V.' dicht bij de oriëntatiewaarde. Gezien de ligging van de overnachtingslocaties buiten de PR 10⁻⁶ contour, die maatgevend is voor het groepsrisico, zal het groepsrisico ook door de stijging van het maximaal aantal personen naar 1.600 gedurende maximaal 1 week, maximaal eens in de 2 jaar niet relevant toenemen en is een overschrijding van de oriëntatiewaarde niet aan de orde. Een berekening biedt in geen geval meer inzicht in de te nemen maatregelen voor de slaapaccommodatie en de veiligheidssituatie ter

plaats. De conclusies uit het oorspronkelijke initiatief met betrekking tot het groepsrisico blijven dan ook ongewijzigd.

6.3.3 Zelfredzaamheid

De militairen die gebruik zullen maken van de faciliteiten voor tijdelijke overnachting zijn in hoge mate zelfredzaam (getraind en in hoge mate voorbereid op situaties met een zeer hoog veiligheidsrisico). Door het afgaan van sirenes (interne alarmering bij Verbrugge) bij noodsituaties worden de aanwezige mensen tijdig gewaarschuwd en zijn zij in staat te handelen naar gelang de situatie. In het BHV-plan zal communicatie met de aanwezigen op het TMO bij noodgevallen opgenomen worden. Dit zal ook bij doorvoeren van de wijziging van het initiatief zo zijn.

6.3.4 Bestrijdbaarheid

De aspecten die van belang zijn voor de bestrijdbaarheid van eventuele incidenten, zoals de aanwezigheid van een noodplan, de voorzieningen in de loodsen en de bereikbaarheid van de locaties, worden niet beïnvloed door het aantal personen dat aanwezig kan zijn.

Wel moet het ontruimingsplan afgestemd worden op de ontruiming van grote aantallen personen. Deze afstemming is bij het toenemen van het maximale aantal van aanwezige personen opnieuw van groot belang. VZT zal hier opnieuw aandacht aan besteden zodat het ontruimingsplan aan de nieuwe invulling van het initiatief wordt aangepast en bij de schriftelijke melding zal worden gevoegd (zie paragraaf 6.2 slotpassage).

6.3.5 Plaatsgebonden risico

Op de PR 10⁻⁶/jaar-contour van Verbrugge zelf heeft de aanwezigheid van de militairen geen invloed, ook niet met een toename van het aantal personen.

Locatie 3 ligt binnen de PR 10⁻⁶ contour van de eigen inrichting. Hier worden maatregelen genomen om het risico voor de overnachtende militairen te beperken. Het aantal aanwezige personen is hierop niet van invloed.

6.3.6 Milieueffecten

Als gevolg van de tijdelijke aard van de operaties zijn de milieueffecten van het initiatief al beperkt. Gezien de lage frequentie en duur van de aanwezigheid van extra personen ten opzichte van het oorspronkelijke initiatief, zal deze aanvulling geen invloed hebben op de milieueffecten.

6.4 Conclusie

De aanwezigheid van plus 600 militairen gedurende maximaal één week en maximaal eens per 2 jaar, heeft geen invloed op de risico-bronnen of het plaatsgebonden risico.

Voor de verantwoording van het groepsrisico zijn vooral de zelfredzaamheid en de bestrijdbaarheid van belang. Hiervoor zal het ontruimingsplan worden toegespitst op het ontruimen van een groter aantal personen.

Ook na de wijziging is het initiatief inpasbaar binnen de veiligheidszone en kan het groepsrisico verantwoord worden.

Bovenstaande conclusies worden door de Veiligheidsregio Zeeland ook onderschreven. Zij heeft namelijk op 1 juli 2021 naar aanleiding van de ingediende aanvulling op het principeverzoek (bijlage 5) ook een positief advies gegeven. Daarbij is aangegeven dat aanvullende veiligheidsmaatregelen niet noodzakelijk zijn.



Bijlagen:

1. Nationaal Plan Militaire Mobiliteit
2. Principeverzoek Rho overnachting militairen incl. aanbiedingsbrief 44003230.20201589 dd. 22 februari 2021
3. Advies Veiligheidsregio Zeeland principeverzoek VZT dd. 18 februari 2021
4. Principebesluit overnachting militairen, kenmerk 1290457 I 1290675 dd. 5 maart 2021
5. Aanvulling principeverzoek overnachting militairen VZT dd. 9 juni 2021
6. Advies Veiligheidsregio Zeeland aanvulling principeverzoek VZT dd. 1 juli 2021
7. Voorbeeld besluit TMO
8. Onderbouwing functionele binding
9. Atribuutrapporten risicokaart
10. Aanvullend principebesluit overnachting militairen, kenmerk 1290457 I 1322389 dd. 22 juli 2021.



Bijlage 1 Nationaal Plan Militaire Mobiliteit



Ministerie van Defensie

Kabinet stemt in met nationaal plan militaire mobiliteit

Nieuwsbericht | 22-01-2021 | 15:00

Als militairen zich bij een crisis via Nederland verplaatsen dan moet dit zo snel mogelijk via 3 zogenoemde multimodale corridors. Dit zijn speciale routes voor militaire verplaatsingen, met zo min mogelijk kans op vertraging. Dit staat in het nationaal plan militaire mobiliteit, waarmee de ministerraad vandaag instemde.



2 grote Amerikaanse legereenheden verplaatsten zich in oktober 2019 door Nederland.

Het plan gaat over het belang van Nederland als strategisch militair doorvoerland. Het beschrijft het principe van de corridors, mogelijke knelpunten en oplossingen. Bijleveld: “Het is echt een mijlpaal die de slagkracht van de NAVO en EU vergroot. Het vormt een overkoepelend raamwerk. Onze bondgenoten kunnen het als handvat gebruiken voor hun nationale plannen. Indirect is het een gezamenlijk plan, in het belang van de veiligheid van Nederland én Europa.”

Knelpunten wegwerken

Meer militaire mobiliteit gaat over het aanpakken van alles wat militaire verplaatsingen vertraagt. Van infrastructuur, zoals te lage bruggen, tot bureaucratische knelpunten. Denk bij dit laatste aan vergunningen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (munitie) of bergen papierwerk bij het passeren van grenzen.

Meer militaire mobiliteit zorgt ervoor dat militairen en materieel sneller zijn in te zetten. Snelheid is een cruciaal wapen bij militair optreden en verhogen hiervan maakt de NAVO, EU en zijn bondgenoten direct tot een geduchtere tegenstander.

Corridors

Volgens het nationaal plan worden de 3 corridors de komende jaren ingericht, geografisch verdeeld over Nederland. De details zijn om veiligheidsredenen niet openbaar. Over deze routes vinden in principe alle (grote) doorvoer- en 'host nation support'-activiteiten plaats. Dit versnelt en vereenvoudigt het planningsproces. De herziening daarvan is inmiddels in gang gezet door het inrichten van het Territoriaal Operatie Centrum. Dat coördineert de planning.

De corridors, met auto-, spoor- en waterwegen, worden ondersteund door 3 in te richten logistieke hub-locaties. Hier worden personeel en materieel verzorgd en eventueel verzameld. Daarnaast zijn dankzij het plan afspraken te maken met lokale partijen en kan wet- en regelgeving worden aangepast voor bijvoorbeeld munitietransporten.

Ook het door Nederland ontwikkelde digitale planningssysteem interactive Host Nation Support (iHNS) versnelt het proces. Partnerlanden kunnen hier later op aansluiten. Bijlevel: "iHNS vervangt 5 systemen. Dat scheelt bergen papierwerk en tijd."

Geschied voor grootste en zwaarste materieel

De corridors worden ingericht volgens de Europese, militaire richtlijnen voor infrastructuur. Die zijn afgestemd op het grootste en zwaarste materieel. Uit de vorig jaar gepubliceerde 'knelpuntenanalyse militaire mobiliteit' blijkt dat de Nederlandse infrastructuur vrijwel alle transporten aankan. Een enkele brug is bijvoorbeeld niet hoog genoeg. Nederlands uitstekende waterwegennet heeft geen knelpunten en geldt daarom als terugvaloptie. Voor een robuuste en flexibele militaire verplaatsing moeten op termijn wel meerdere opties beschikbaar zijn.

Militaire mobiliteit is bij uitstek een thema waarbij civiel-militaire samenwerking van groot belang is. Zo worden met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat afspraken gemaakt. Zij nemen de militaire eisen voortaan zoveel mogelijk meegenomen in civiele infrastructurele projecten.

Voortrekkersrol Nederland

Nederland heeft internationaal een leidende positie op het gebied van militaire mobiliteit. Die rol dankt het aan logistieke expertise en het grote belang als 'poort van Europa' en militair doorvoerland voor bondgenoten. Nederland zette het onderwerp zowel bij de EU als de NAVO hoog op de agenda in 2018. Dit leidde tot het PESCO-project Militaire Mobiliteit. Hierin zetten de 25 deelnemende EU-lidstaten gezamenlijk stappen om de militaire mobiliteit te verbeteren.

Zie ook

- › [Samenwerken binnen de NAVO](#)
- › [Samenwerken binnen de EU](#)
- › [Internationale samenwerking](#)



**Bijlage 2 Principeverzoek Rho overnachting militairen incl.
aanbiedingsbrief 44003230.20201589 dd. 22 februari 2021**

BRIEFNUMMER
032.21/GM

AFZENDER
mw. ir. W.E. Westerduin
T 010 20 18 555

DATUM
Rotterdam, 22 februari 2021

Aan het college van burgemeester en wethouders
van de Gemeente Vlissingen
Postbus 3000
4380 GV Vlissingen

010 20 18 555
BTW: NL007110923B01
INFO@RHO.NL

POSTBUS 150
3000 AD ROTTERDAM
WEENA 505 (Delftse Poort)
Hoofdingang Rho verd. 36
3013 AL ROTTERDAM

IBAN: NL67RABO0136724132
BIC: RABONL2U
KVK: 24153691

ONDERWERP
Principeverzoek faciliteren tijdelijke overnachting militairen Verbrugge Zeeland
Terminals (44003230.20201589)

Geacht College,

Namens Verbrugge Zeeland Terminals B.V. verzoeken wij u in principe medewerking te verlenen aan het mogelijk maken van overnachting van buitenlandse militairen tijdens operaties binnen de inrichting van Verbrugge ter plaatse van Engelandweg 12 te Ritthem. In de bij deze brief gevoegde rapportage doen wij u graag een nadere toelichting toekomen over deze ontwikkeling en lichten wij toe waarom we u verzoeken medewerking te verlenen voor het toestaan van de beoogde ontwikkeling.

Wij verzoeken u een principebesluit te nemen dat u kunt instemmen met dit initiatief en in te stemmen met het voorbereiden van een planologische procedure op basis van de kruimelgevallenregeling voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan.

Mocht u nog vragen hebben over dit verzoek of meer informatie wensen, dan kunt u contact opnemen met ondergetekende, bereikbaar per telefoon op 0118-689033 of per mail via risto.louws@rho.nl. Voor een verdere toelichting op de plannen, zowel ambtelijk als bestuurlijk, zijn wij en de initiatiefnemers uiteraard beschikbaar.

Met vriendelijke groet,


Risto Louws
Projectleider ruimtelijke ontwikkeling

Verbrugge Zeeland Terminals

Principeverzoek overnachting militairen

identificatie

projectnummer:

44003230.20201589

projectleider:

ir. C.A. Louws

auteur(s):

mw. ir. W.E. Westerduin

planstatus

datum:

22-02-2021

opdrachtgever:

Verbrugge Zeeland Terminals B.V.

Inhoud

1. Inleiding	2
1.1. Aanleiding	2
1.2. Leeswijzer	3
2. De inrichting	5
2.1. Locatie en omgeving	5
2.2. Planologische situatie	6
2.3. Vergunnings situatie	6
3. Het initiatief	7
3.1. Beschrijving van het initiatief	7
3.2. Noodzaak van het initiatief	9
4. Effecten van het initiatief	11
4.1. Risicobronnen	11
4.2. Veiligheidszone	11
4.3. Groepsrisico	12
4.3.1. Transport over het spoor	12
4.3.2. Gasleiding	12
4.3.3. Risicovolle inrichtingen	12
4.3.4. Zelfredzaamheid	13
4.3.5. Bestrijdbaarheid	13
4.4. Plaatsgebonden risico	13
4.5. Ontwikkelingen in de omgeving	15
4.6. Milieuaspecten	16
5. Procedures	17
5.1. Planologische procedure	17
5.2. Benodigde toestemmingen	17

Bijlagen:

- 1 Informatie nationaal plan Militaire Mobiliteit
- 2 Voorbeeld besluit TMO
- 3 Onderbouwing functionele binding
- 4 Attribuutrapporten

1.1. Aanleiding

Nederland levert als lid van de NAVO zogenoemde host nation support (HNS): het helpen van een bevriend land bij een militaire operatie. Nederland biedt door de havens en het goede spoor- en wegennet de NAVO logistieke capaciteit om snel grote hoeveelheden militair materieel van en naar het Europese vasteland te verplaatsen.

In dit kader heeft in januari 2021 de ministerraad ingestemd met het nationaal plan Militaire Mobiliteit. Het plan gaat over het belang van Nederland als strategisch militair doorvoerland. Dit nationaal plan kiest er voor om de komende jaren te werken aan het inrichten van drie multimodale corridors, drie routes voor militaire verplaatsingen waarover in beginsel alle *transit* en *host nation* activiteiten plaats zullen vinden. Meer informatie over het nationaal plan Militaire Mobiliteit is opgenomen in bijlage 1 bij dit verzoek.

Jaarlijks vinden nu al militaire operaties plaats van bevriende landen waarbij troepen en materieel in Nederland verblijven. Onderdeel van dergelijke operaties kan zijn het aanlanden van troepen en materieel in de haven van Vlissingen.

De militairen die bij een dergelijke operatie betrokken zijn, verblijven nu tijdens de operatie niet op het terrein in de haven, maar op een legerbasis in de provincie Noord-Brabant. Zij reizen op en neer naar de locatie van de operatie.

Verbrugge Zeeland Terminals drijft een inrichting voor onder andere op- en overslag van bulk- en stukgoed en containers. Wanneer NAVO oefeningen en/of operaties worden uitgevoerd waarbij militairen in Vlissingen aanlanden, is de inrichting van Verbrugge de vaste locatie waar militair materieel per schip wordt aangevoerd en afgevoerd.

In aansluiting op het nationaal plan Militaire Mobiliteit wil Verbrugge binnen haar inrichting de mogelijkheid creëren om tijdens een operatie de daaraan verbonden militairen van NAVO-bondgenoten en bevriende naties te laten overnachten. Dit maakt het voor de militairen mogelijk de operatie uit te voeren volgens het NAVO principe “train as you fight”, waarbij de omstandigheden tijdens de operatie zo veel mogelijk gelijk zijn aan de omstandigheden zoals die tijdens een crisissituatie zouden zijn.

Deze mogelijkheid voor overnachten past niet binnen het bestemmingsplan. Om dit mogelijk te maken is een planologische afweging nodig. Dit principeverzoek bevat deze afweging en vormt de basis voor een planologische procedure.

Naar aanleiding van een concept van dit principeverzoek heeft de Veiligheidsregio Zeeland (VRZ) een concept advies uitgebracht. De aanbevelingen uit dit advies zijn in het definitieve principeverzoek verwerkt.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit principeverzoek wordt de locatie van het initiatief en de omgeving beschreven. In hoofdstuk 3 wordt beschreven wat het initiatief inhoudt en waarom dit noodzakelijk is. In hoofdstuk 4 wordt het effect van het initiatief op de omgeving en vice versa beschreven. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 beschreven welke toestemmingen nodig zijn om het initiatief te realiseren.

2. De inrichting

5

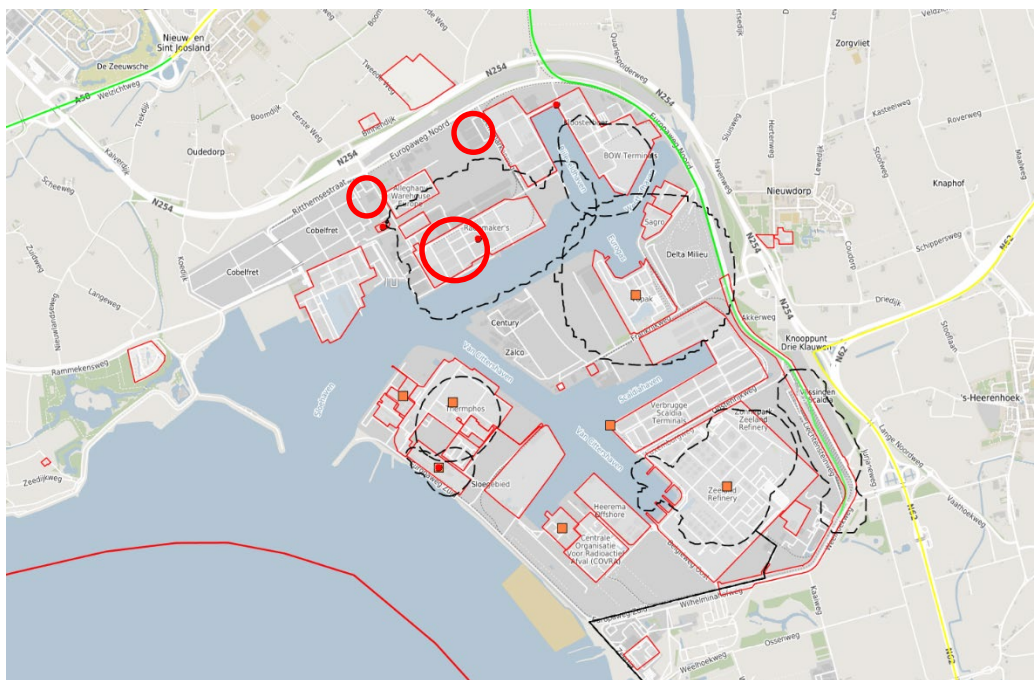
2.1. Locatie en omgeving

Verbrugge Zeeland Terminals B.V. drijft een inrichting voor onder andere op- en overslag van bulk- en stukgoed en containers aan de Engelandweg 12 te Vlissingen. Wanneer NAVO oefeningen en/of operaties worden uitgevoerd waarbij militairen in Vlissingen aanlanden, is de inrichting van Verbrugge de vaste locatie waar militair materieel per schip wordt aangevoerd en afgevoerd.

Verbrugge is gelegen aan de Engelandweg te Ritthem, op het zeehaven- en industrieterrein Vlissingen-Oost (bekend als het Sloegebied). Aan de zuidzijde wordt de inrichting begrensd door de Quarleshaven en de Sloehaven, aan de noord-oostzijde door de Denemarkenweg en aan de noord-west- en zuid-westzijde door de Engelandweg.

Het zeehaven- en industrieterrein Vlissingen-Oost wordt gekenmerkt door havengerelateerde industrie. Verbrugge wordt omringd door verschillende haven- en transportgerelateerde bedrijven, zoals een scheepswerf, op- en overslag van auto's en dienstverlenende bedrijven.

Voor de overnachtingsmogelijkheid zijn drie locaties in beeld. Twee hiervan zijn gelegen binnen de inrichting van Verbrugge, één in de directe nabijheid. Deze locaties zijn aangegeven met een rode cirkel in figuur 1. In de omgeving zijn ook verschillende inrichtingen gelegen waar risicovolle activiteiten worden uitgevoerd. Deze risicobronnen zijn ook te zien in figuur 1.



Figuur 1: ligging locaties (rode cirkel) ten opzichte van risicobronnen (bron: risicokaart.nl)

2.2. Planologische situatie

De gronden waarop de inrichting van Verbrugge is gelegen zijn bestemd in het bestemmingsplan Zeehaven- en industrieterrein Sloe 2018, deels binnen de gemeente Vlissingen en deels binnen de gemeente Borsele. Ter plaatse van de inrichting gelden onder andere de volgende bestemmingen en aanduidingen:

- Bestemming Bedrijventerrein – Zeehaven;
- Functieaanduiding ‘bedrijf tot en met categorie 6’;
- Gebiedsaanduiding ‘overige zone – gezoneerd industrieterrein’;
- Gebiedsaanduiding ‘overige zone – zoekgebied kerncentrale’;
- Gebiedsaanduiding ‘veiligheidszone – bevi 1’;
- Gebiedsaanduiding ‘vrijwaringszone – radar’.

Op deze gronden is nachtverblijf niet toegestaan, met uitzondering van nachtverblijf van de eigen bemanning op het eigen schip.

2.3. Vergunnings situatie

Verbrugge beschikt over een omgevingsvergunning milieu (31 augustus 2010, kenmerk 10027707) voor op- en overslag van bulk- en stukgoed en containers. Later zijn aanvullend diverse veranderingen vergund middels diverse omgevingsvergunningen. Vanwege de op- en overslag van gevaarlijke stoffen wordt de inrichting gekenmerkt als een Bevi-inrichting. Het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning milieu is de gemeente Vlissingen.

In de vergunning van Verbrugge zijn “incidenteel in- en ontschepen van militaire konvooien en tweemaandelijks militair transport” opgenomen als vergunde activiteiten. Ook een verblijfs/overnachtingsgebouw maakt onderdeel uit van de vergunde voorzieningen.

3.1. Beschrijving van het initiatief

Het initiatief bestaat eruit gelegenheid te geven aan militairen tijdens operaties te verblijven op de inrichting van Verbrugge (inclusief overnachtingen). Het gaat om de aanwezigheid van 100 tot maximaal 1.000 personen, gedurende 10 tot maximaal 25 aaneengesloten dagen, gemiddeld eenmaal, tot maximaal drie maal per jaar. Het maximale aantal personen zal niet gedurende de gehele operatie aanwezig zijn: gedurende de operatie bouwt het aantal militairen op tot 1.000 en dit aantal zal gedurende maximaal een week aanwezig zijn.

Voor de duur van de operatie zal één van de loodsen binnen de inrichting ter beschikking gesteld worden als verblijfs- en overnachtingsruimte aan buitenlandse militairen. De hal wordt hiervoor vrijgemaakt van goederen. Tijdens de operatie worden alle benodigde voorzieningen, zoals overnachtingsaccommodatie (tenten of mobiele verblijven) en sanitair opgebouwd in de loods. Na afloop van de operatie worden deze weer verwijderd en wordt de loods weer voor de reguliere opslag in gebruik genomen. Door Verbrugge worden naast het gebruik van de loods faciliteiten geleverd als gebruik van water en energie en afvoer van afvalwater en afval.

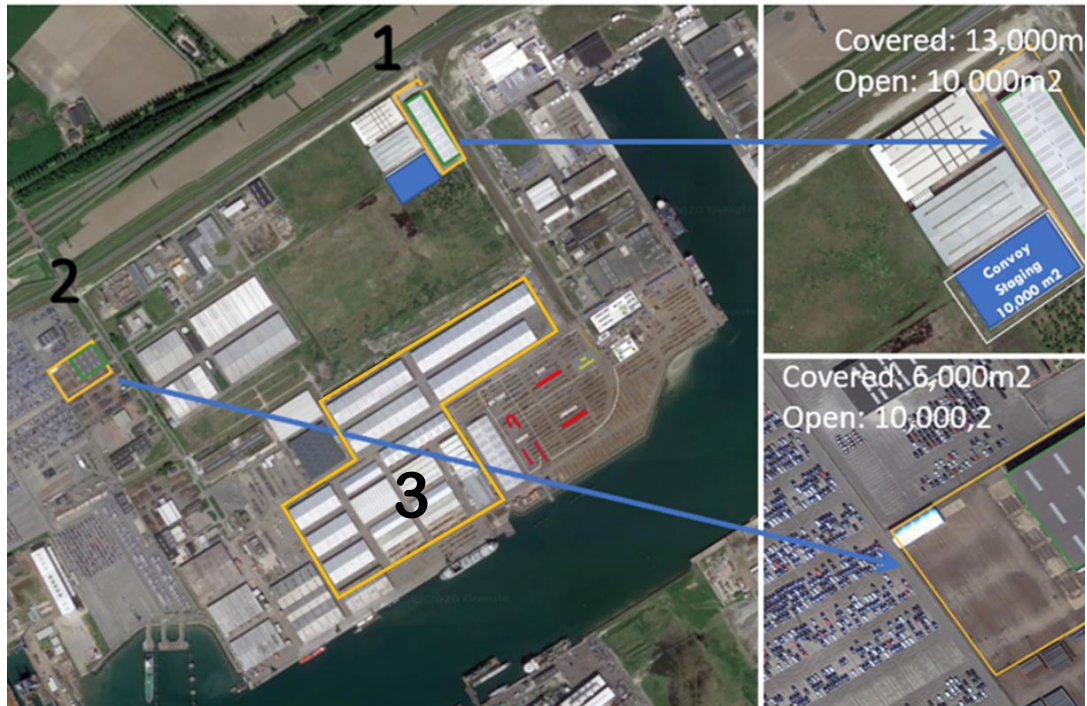
Deze gewenste mogelijkheid tot verblijf is van toepassing op iedere NAVO-partner, maar zal in de praktijk met name gebruikt worden door de US Army, die de meeste en grootste troepenverplaatsingen in en uit Europa uitvoert.

Gedurende de operatie wordt de loods in gebruik genomen door Defensie en aangewezen tot Tijdelijk Militair Object (TMO). Defensie heeft dan de algehele controle over dat aangewezen gebied. Dit geeft Defensie de bevoegdheid het terrein te bewaken en te beveiligen (uitsluitend door Nederlandse militairen en/of de Koninklijke Marechaussee). Alleen militairen en bevoegde personen ten dienste van de operatie hebben dan toegang tot het terrein.

Het aanwijzen als TMO gebeurt door middel van een besluit van het Ministerie van Defensie. Dit besluit wordt steeds genomen voor een afgebakende periode, wat de tijdelijke aard van het verblijf van de militairen bevestigt. Een voorbeeld van een dergelijk besluit is opgenomen in bijlage 1. In dit voorbeeldbesluit is de duur van de aanwijzing tot TMO langer dan de maximaal drie weken die Verbrugge aanvraagt. De reden hiervoor is dat voorafgaand aan het verblijf van de militairen tijd nodig is om voorbereidingen te treffen in de beveiliging. Tevens wordt tijd gereserveerd om eventueel materiaal dat na het vertrek van de militairen achterblijft te kunnen bewaken en afvoeren.

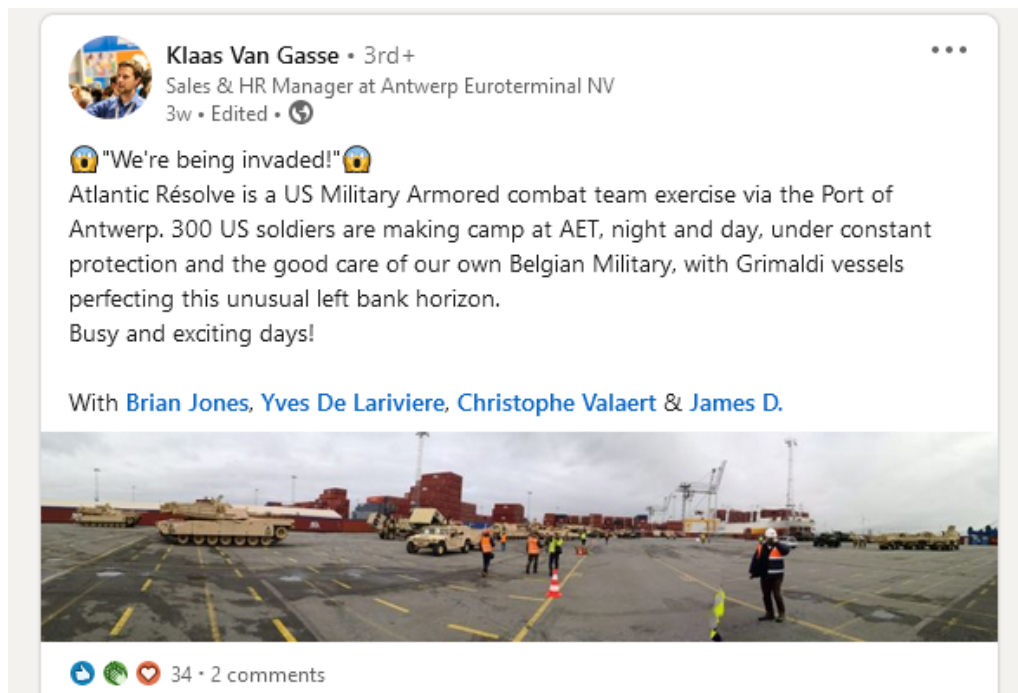
Behoudens de noodzakelijke bewapening voor de beveiliging van het TMO, zullen wapens en munitie tijdens de verplaatsingsoperatie niet binnen de inrichting aanwezig zijn. Transporten van munitie vinden niet gelijktijdig met de operatie plaats.

Voor de overnachtingsmogelijkheid zijn drie locaties in beeld. Deze locaties zijn aangegeven in figuur 2. Locaties 1 en 3 zijn gelegen binnen de inrichting van Verbrugge, locatie 2 in de directe nabijheid. Door drie mogelijke locaties te creëren kan afhankelijk van de situatie in de bedrijfsvoering één van de locaties gekozen worden op het moment dat een operatie wordt gepland.



Figuur 2: Mogelijke locaties voor overnachting.

Het verblijf van militairen op locatie vindt ook plaats op andere plaatsen in Europa. Een voorbeeld is Antwerp Euro Terminal (AET) in de haven van Antwerpen. Hier heeft in november 2020 een groep van 300 US militairen verbleven op de terminal, zie ook figuur 3. Het betrof hier de doorvoer van een gehele brigade, bestaande uit ongeveer 3.000 legervoertuigen (m.n. tanks en infanterie gevechtsvoertuigen). De duur en omvang van deze activiteiten is vergelijkbaar met die van de US Army bij Verbrugghe.



Figuur 3: Bericht op LinkedIn.com betreffende verblijf van US militairen op AET te Antwerpen

3.2. Noodzaak van het initiatief

Militairen verblijven tijdens operaties normaliter op een zogenaamde Life Support Area (LSA), die een belangrijke positie inneemt bij een militaire operatie. Het op locatie aanwezig zijn van een LSA is van het allergrootste belang voor veiligheid, efficiency, en snelheid van handelen tijdens de operatie.

Bij eerdere operaties verbleven de militairen niet op het operatie terrein en heeft dat diverse keren geleid tot situaties waarbij de operatie stilgezet diende te worden omdat functioneel specialisten niet aanwezig waren, er veelvuldig tussen de verblijfslocatie en de operatie locatie gependeld diende te worden, en er kostbare tijd verloren is gegaan. Functioneel specialisten zijn er op diverse gebieden, maar bijna alle bij HNS operaties aanwezige militairen zijn specialist, denk hierbij aan technische specialisten voor de pantservoertuigen, belading specialisten die specifieke kennis hebben over het beladen van militaire voertuigen, maar ook veiligheidsdeskundigen die de operatie moeten begeleiden.

Alle HNS operaties vloeien voort uit het NAVO bondgenootschap en deze hanteert het concept “Train as you fight”. Het verblijven van militairen op de locatie van de operatie zelf is een noodzaak om het logistieke proces uitvoering te geven alsof het een crisissituatie betreft (‘train as you fight’). Daarom is het inherent noodzakelijk dat de functionele specialisten te allen tijde on-site aanwezig zijn. Zo kunnen zowel de NAVO als HNS aan de doelstellingen van het verbond voldoen. Dit zal namelijk gedurende een real life crisis situatie ook het geval zijn. Tevens brengt het overnachten (voor beperkte duur van de HNS operatie) op het terrein een grote vermindering van mogelijke operationele veiligheidsincidenten met zich mee. Een nadere toelichting op deze noodzaak wordt gegeven in twee brieven van de US Army en het Ministerie van Defensie, zie bijlage 2.

In dit hoofdstuk worden de effecten van het initiatief op de omgeving en vice versa besproken, evenals de inpasbaarheid van het initiatief binnen de omgeving.

4.1. Risicobronnen

Het projectgebied ligt in het Sloegebied waar verschillende risicobronnen aanwezig zijn. Voor het projectgebied zijn volgens de provinciale risicokaart de hieronder aangegeven risicobronnen relevant vanwege de ligging van het projectgebied binnen het invloedsgebied van het groepsrisico (1% letaliteitscontour) van de risicobronnen (op basis van de professionele risicokaart). Achter de risicobron staat het maatgevende scenario en vervolgens de afstand van het projectgebied tot de risicobron:

- 'Vopak Terminal Vlissingen B.V.' opslag (brandbaar gas, afstand 800 meter);
- 'Kloosterboer Vlissingen VOF' bedrijf in voedingsmiddelen (toxisch, afstand 1 kilometer);
- Spoortraject Sloehaven Roosendaal west (toxisch, afstand 1,8 kilometer);
- Van Citters Beheer (toxisch, afstand 750 meter)¹;
- Westerschelde (toxisch, afstand 1,6 kilometer).

Geen van de drie locaties ligt binnen een PR 10^{-6} contour van een ander bedrijf. Wel liggen ze binnen het invloedsgebied van de bovengenoemde risicobronnen.

4.2. Veiligheidszone

Voor het Sloegebied geldt een veiligheidszone. In bestemmingsplan is deze zone voorzien van de aanduiding 'veiligheidszone – bevi 1'. Binnen deze veiligheidszone geldt het volgende:

- binnen de aanduiding 'veiligheidszone - bevi 1' is geen kwetsbaar object of beperkt kwetsbaar object toegestaan, uitgezonderd objecten met een functionele binding;
- de 10^{-6} /jaar-contour van risicovolle inrichtingen die zijn gelegen binnen de aanduiding 'veiligheidszone - bevi 1', mag niet liggen buiten de aanduiding 'veiligheidszone - bevi 1';
- functies specifiek voor minder zelfredzamen zijn niet toegestaan;
- het totale groepsrisico (GR) van alle risicovolle activiteiten binnen de aanduiding 'veiligheidszone - bevi 1' mag niet boven de oriëntatiewaarde komen.

Het initiatief is inpasbaar binnen de veiligheidszone omdat er sprake is van een (beperkt) kwetsbaar object met een functionele binding met de inrichting van Verbrugge.

(Beperkt) kwetsbaar object

Kwetsbare objecten worden in het Bevi gedefinieerd in artikel 1. Het initiatief betreft overnachting in een ruimte van meer dan 1500 m², gedurende een deel van het jaar. Dit komt met geen van de beschreven objecten in artikel 1 overeen.

De definities die het meest overeenkomen zijn:

¹ Dit betreft de voormalige locatie van Thermphos. Deze inrichting is nog wel opgenomen op de risicokaart, maar de risicovolle activiteiten zijn inmiddels beëindigd. De inrichting is ontmanteld en het terrein is gesaneerd en daarom niet meer van invloed op de risicosituatie ter plaatse van het projectgebied. Om deze reden worden de voormalige activiteiten van Thermphos verder buiten beschouwing gelaten in dit principeverzoek.

- c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren;
 - 1. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object
- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen

Deze definities gaan echter uit van verblijf gedurende het gehele jaar of een groot deel van het jaar. De overnachtingen door militairen vinden slechts plaats gedurende een beperkt deel van het jaar. De rest van het jaar is de locatie als opslaglocatie in gebruik. Om deze reden beschouwen we de overnachtingsplaats als een beperkt kwetsbaar object.

Functionele binding

De overnachtingsmogelijkheid heeft functionele binding met Verbrugge omdat de inrichting van Verbrugge de vaste aanleglocatie is voor de militaire operaties, en zoals eerder beschreven onder “Noodzaak initiatief” maken zowel het ‘train as you fight’-principe als Health and Safety aspecten (waaronder het waarborgen van een onmiddellijke reactie op eventuele incidenten) het noodzakelijk dat de verschillende functionele specialisten van het leger (technisch, operationeel etc.) 24/7 op het terrein aanwezig zijn.

Door deze functionele binding van de overnachting is de veiligheidscontour en daarmee de PR 10⁻⁶ contour van Verbrugge zelf geen beperking voor de beoogde ontwikkeling. Er liggen geen PR 10⁻⁶ contouren van andere risicovolle inrichtingen over de locaties. Wel geldt er een afwegingskader voor de verantwoording van het groepsrisico samenhangend met de verschillende risicobronnen.

4.3. Groepsrisico

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Besluit externe veiligheid inrichtingen dient vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van het spoor en verschillende risicovolle inrichtingen een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. De volledige verantwoording zal worden opgesteld op basis van het advies van de Veiligheidsregio. Belangrijke aspecten voor de verantwoording van het groepsrisico zijn zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Hierna wordt per risicobron ingegaan op het groepsrisico.

4.3.1. Transport over het spoor

Voor de Westerschelde en het Spoortraject Sloehaven – Roosendaal west geldt dat alle drie de potentiële locaties op een afstand van meer dan 200 meter liggen. Hierdoor is een berekening van het groepsrisico op basis van het ‘besluit externe veiligheid transport’ niet noodzakelijk. De tijdelijke overnachtingsmogelijkheden zullen gezien de aard en omvang van de voorzieningen en de ruime afstand tot het spoortraject niet van invloed zijn op de hoogte van het groepsrisico.

4.3.2. Gasleiding

Locatie 2 is gelegen binnen de 100% letaliteitscontour van een aardgasleiding, waarvan Gasunie de beheerder is. Binnen deze contour zullen bij een fakkelfbrand alle (onbeschermde) personen komen te overlijden. Om dit risico te beheersen zullen maatregelen moeten worden getroffen. Door er in overleg met VRZ, Gasunie en North Sea Port zorg voor te dragen dat gedurende de operaties geen grondroerende werkzaamheden boven de gasleiding worden uitgevoerd, kan het risico van een fakkelfbrand worden uitgesloten.

4.3.3. Risicovolle inrichtingen

Gezien de ligging binnen het invloedsgebied (1% letaliteitscontour) van de hiervóór onder “Omgeving” genoemde risicovolle inrichtingen dient op basis van het ‘besluit externe veiligheid inrichtingen’ de hoogte van het groepsrisico inzichtelijk gemaakt te worden. Uit de huidige gegevens (attribuutrapport, zie ook bijlage 3) van de professionele risicokaart blijkt dat het groepsrisico van de risicobronnen in huidige situatie de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. Dat wordt bevestigd door de informatie uit het

planMER dat is opgesteld in het kader van het vigerende bestemmingsplan. Gezien de beperkte omvang van de ontwikkeling en de afstand tot de risicobronnen kan een overschrijding uitgesloten worden.

Locatie 2 is gelegen op de grootste afstand tot de bestaande risicobronnen (circa 2 km vanaf Kloosterboer en Vopak). Locatie 1 en 3 liggen op een afstand van circa 800 meter verwijderd van deze risicobronnen.

Het groepsrisico van 'Vopak Terminal Vlissingen B.V.' ligt dichtbij de oriëntatiewaarde. Gezien de ligging van de locaties buiten de PR 10^{-8} contour, die maatgevend is voor het groepsrisico, zal het groepsrisico niet relevant toenemen en is een overschrijding van de oriëntatiewaarde niet aan de orde. Een berekening biedt in geen geval meer inzicht in de te nemen maatregelen voor de slaapaccommodatie en de veiligheidssituatie ter plaatse.

4.3.4. Zelfredzaamheid

De militairen die gebruik zullen maken van de faciliteiten voor tijdelijke overnachting zijn in hoge mate zelfredzaam (getraind en in hoge mate voorbereid op situaties met een zeer hoog veiligheidsrisico). Door het afgaan van sirenes (interne alarmering bij Verbrugge) bij noodsituaties worden de aanwezige mensen tijdig gewaarschuwd en zijn zij in staat te handelen naar gelang de situatie. In het BHV-plan zal communicatie met de aanwezigen op het TMO bij noodgevallen opgenomen worden.

4.3.5. Bestrijdbaarheid

Verbrugge beschikt over een noodplan voor het geval sprake is van een incident. Dit zal worden aangepast op de aanwezigheid van de militairen en worden afgestemd met het Ministerie van Defensie, onder andere met betrekking tot gescheiden aanvoerroutes voor hulpdiensten en de (risico)communicatie richting de US Army.

De loodsen die ingezet worden voor de overnachtingen zijn voorzien van afsluitbare ventilatie (in geval van een gifwolk). De locaties zijn goed en vanuit meerdere richtingen bereikbaar voor hulpdiensten. Locatie 1 en 2 zijn dicht bij een doorgaande weg gelegen, waarbij locatie 1 aan twee zijden aan open terrein grenst. Locatie 3 is tevens goed bereikbaar vanaf het water.

Daarnaast is het mogelijk om het gebied te ontvluchten, van de risicobronnen af gericht, naar veilig terrein. Als onderdeel van het BHV-plan wordt gedurende de operaties een verzamelpunt bij calamiteiten benoemd voor aanwezig militair personeel. Het ontruimingsplan zal worden afgestemd op de ontruiming van grote aantallen personen. Aangezien locatie 2 buiten de inrichting van Verbrugge gelegen is, zullen aanvullende maatregelen moeten worden getroffen om deze binnen de BHV-organisatie te laten vallen.

In het kader van de ruimtelijke procedure zal in overleg met de Veiligheidsregio worden bekeken of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

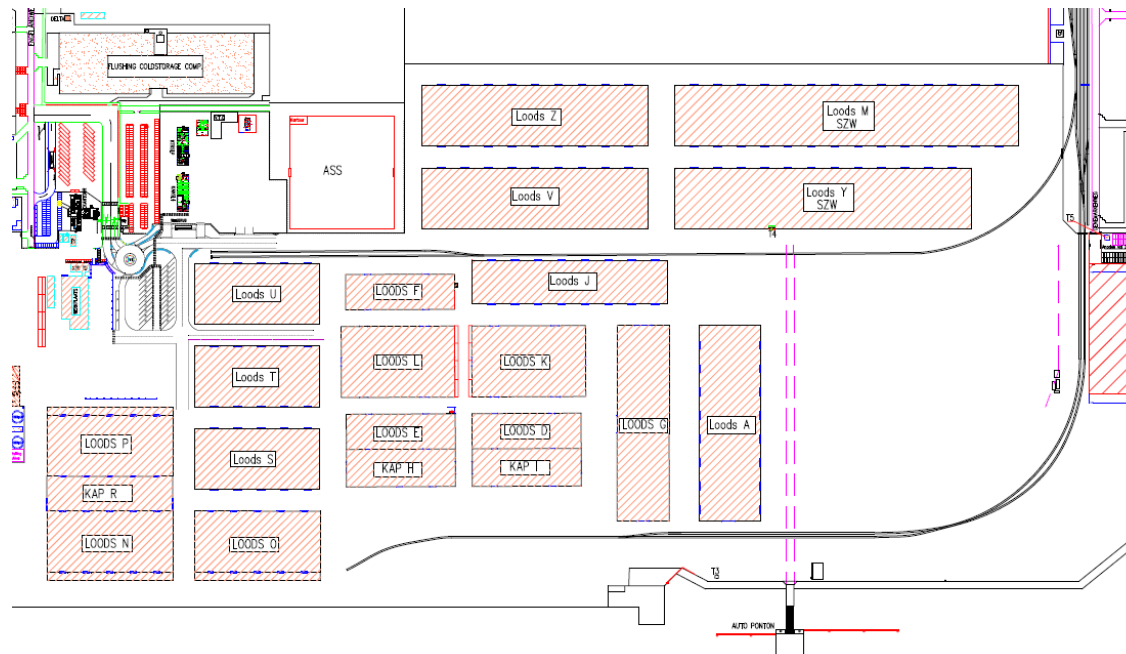
4.4. Plaatsgebonden risico

Op de PR 10^{-6} /jaar-contour van Verbrugge zelf heeft de aanwezigheid van de militairen geen invloed.

Voor alle locaties geldt dat er geen PR 10^{-6} contour van andere inrichtingen dan Verbrugge over de overnachtingsplaats ligt. Locatie 3 ligt echter wel binnen de PR 10^{-6} contour van de eigen inrichting. Hoewel dit is toegestaan, betekent het wel een verhoogd risico voor de overnachtende militairen als gevolg van risicovolle activiteiten op de inrichting. Door maatregelen te nemen kan dit risico verkleind worden.

Zoals opgenomen in de QRA voor Verbrugge vindt opslag van ADR-goederen plaats naast de calamiteitenplaats (voor loods A) en boven loods O (ter plaatse waar nu loods S en T staan). In loods A en G zijn voorzieningen getroffen in geval van opslag van ADR-goederen (< 10 ton).

In figuur 4 is de locatie en naamgeving van de loodsen te zien.



Figuur 4: locatie loodsen op de inrichting van VZT

Bij opslag van ADR-stoffen is risico voor de overnachtende militairen voornamelijk gelegen in het vrijkomen van opgeslagen toxische stoffen.

Om dit risico te beperken zal de aanvullende maatregel worden getroffen dat gedurende de periode dat overnachtingen op locatie 3 plaatsvinden geen (tank)containers met ADR/IMDG klasse 6.1 worden op- of overgeslagen. Zo nodig zal met deze (tank)containers tijdelijk worden uitgeweken naar andere locaties. Dit geldt ook voor de op- en overslag van transportladingen met ontplofbare stoffen en voorwerpen zoals munitie (ADR / IMDG klasse 1), met uitzondering van munitie voor de beveiliging van het TMO.

Een andere risicovolle activiteit is boord-boord overslag aan de kade van ammoniumnitraat in big bags. Hiervoor zal als aanvullende maatregel worden gesteld dat deze activiteit niet plaatsvindt binnen de inrichting gedurende de periode dat de overnachting plaatsvindt.

Met de materieeltransporten kunnen containers met gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Het betreft enkele (tank)containers met gevaarlijke klasse (ADR, IMDG): 3, 8, 9. Deze komen dan op de gebruikelijke locatie te staan, welke dan tevens binnen het TMO valt. De te transporteren vervoersmiddelen bevatten een minimale hoeveelheid brandstof. Voor zover bekend worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd met toxische eigenschappen (ADR / IMDG klasse 6.1).

Wanneer op- en overslag van ADR 6.1-stoffen in (tank)containers is uitgesloten, blijven als maatgevende scenario's tijdens het verblijf van de militairen over:

- Brand in een loods of PGS 15 opslagvoorziening (< 10 ton) verpakte gevaarlijke stoffen;
- Een lekkende (tank) container met een bijtende of brandende vloeistof of tot vloeistof verdicht brandbaar gas (PGS 15).

Voor bestrijding van brand in een loods zijn diverse technische maatregelen getroffen, zoals hydranten rondom de loodsen met een vast opgestelde bluswaterpomp op de kade en een mobiele bluswaterpomp met een slanglengte tot 200 m vanaf de kade (relevant voor locatie 3).

Ook is een getrainde BHV-organisatie aanwezig en een bedrijfsnoodplan waarin bestrijding van deze scenario's is opgenomen.

4.5. Ontwikkelingen in de omgeving

Verbrugge heeft drie mogelijke locaties aangewezen voor het verblijf van de militairen. Verbrugge wil graag voor alle drie toestemming verkrijgen om overnachtingen plaats te laten vinden. Dit betekent flexibiliteit voor de toekomst, omdat naar gelang de feitelijke situatie en ontwikkelingen op de inrichting en in de omgeving gekozen kan worden voor een andere locatie.

De aanwezigheid van een (beperkt) kwetsbaar object kan een effect hebben op de mogelijkheden om in de omgeving van dat object risicovolle activiteiten te ontplooiën. In deze paragraaf wordt ingegaan op dit mogelijke effect. Hierbij wordt ook beschouwd wat het verschil in effect is tussen het aanwijzen van drie locaties als potentiële overnachtingsplaats en het kiezen van één locatie voor de overnachtingen.

Voor het beschouwen van mogelijke ontwikkelingen in de omgeving is vooral het terrein direct ten noorden van de inrichting Verbrugge van belang. Dit terrein is nog niet in gebruik en daardoor bij uitstek een locatie om een nieuw initiatief te ontwikkelen. Gezien de aard van het Sloegebied is het goed denkbaar dat hier risicovolle activiteiten plaats gaan vinden. Overige terreinen in de omgeving zijn reeds in gebruik. In de nabijheid van Verbrugge zijn onder meer een scheepswerf en een op/overslag van auto's gevestigd. Bij deze bedrijven vinden nu nog geen (grote) risicovolle activiteiten plaats en ook voor de toekomst lijkt het ontplooiën van dergelijke activiteiten minder waarschijnlijk.

De slaapgelegenheid wordt beschouwd als een beperkt kwetsbaar object. Volgens het Bevi zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten per definitie gelegen buiten de (eigen) risicoveroorzakende Bevi-inrichting. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten die onderdeel uitmaken van een andere Bevi inrichting worden op grond van artikel 1 lid 2 van het Bevi niet als (beperkt) kwetsbaar object beschouwd voor het plaatsgebonden risico. Zij moeten wel worden betrokken bij de beoordeling van het groepsrisico.

Locatie 1 en 3 maken deel uit van de inrichting van Verbrugge, die een Bevi-inrichting is. Deze worden daarom voor het plaatsgebonden risico niet als (beperkt) kwetsbaar object gezien. Locatie 2 maakt geen deel uit van de inrichting van Verbrugge. Als voor deze locatie toestemming wordt verleend (buiten de grenzen van de bestaande Bevi-inrichting), wordt op die plaats een nieuw beperkt kwetsbaar object mogelijk gemaakt. Deze locatie moet bij eventuele bedrijfsontwikkelingen op omliggende percelen daarom ook voor het plaatsgebonden risico worden beschouwd.

Dit betekent een (potentiële) beperking voor initiatieven in de directe nabijheid van locatie 2. Voor nieuwe risicovolle activiteiten moet de locatie dan wel de omvang van de activiteiten zodanig gekozen worden dat de resulterende contour niet over locatie 2 komt te vallen. Aangezien voor beperkt kwetsbare objecten waar het gaat om de PR10-6 contour sprake is van een richtwaarde en niet van een harde grenswaarde, kan daar gemotiveerd van worden afgeweken.

Wanneer de mogelijkheid van overnachting wordt vergund voor alle drie de potentiële locaties, in plaats van voor één van de drie, is het effect voor wat betreft het groepsrisico betreft te vergelijken met het effect van één grotere locatie. Het aantal overnachtende personen verandert niet, evenmin als het aantal nachten, alleen het beperkt kwetsbare object wordt als het ware verspreid over een groter gebied.

Voor nieuwe initiatieven in de omgeving betekent dit dat de kans dat het beperkt kwetsbare object binnen het invloedsgebied van de nieuwe omgeving ligt iets groter wordt. Aangezien het aantal aanwezige personen, de duur en de frequentie van de operatie niet wijzigt ten opzichte van de situatie met één locatie zal het effect beperkt zijn.

4.6. Milieuaspecten

Als gevolg van de tijdelijke aard van de operaties zijn de milieueffecten van het initiatief beperkt. Emissies naar bodem en water komen niet voor. Emissies naar de lucht (van onder andere NO_x) kunnen mogelijk optreden als gevolg van brandstofverbruik voor generatoren, verwarming en koken. Deze zullen gering van omvang zijn.

Daarnaast zal een tijdelijke toename van (sanitair) afvalwater en afval optreden als gevolg van de aanwezigheid van meer personen binnen de inrichting. Aangezien deze aanwezigheid tijdelijk is, zal de toename gezien over het gehele jaar beperkt zijn.

Naar verwachting zullen de milieueffecten van de operaties binnen de vergunde brandbreedtes vallen.

Wanneer de militairen op het terrein kunnen overnachten heeft dit een gunstig effect op de aantallen vervoersbewegingen omdat vervoer van en naar een overnachtingsplaats elders niet meer nodig is.

5.1. Planologische procedure

Het voorgenomen initiatief past binnen de kruimelgevallenregeling². De voorgenomen activiteiten worden niet genoemd in onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, zodat artikel 5, lid 6 Bijlage II van het Bor het toepassen de kruimelgevallenregeling niet in de weg staat. Ten behoeve van het voorgenomen initiatief zal op basis van de kruimelgevallenregeling een omgevingsvergunning worden aangevraagd voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan.

5.2. Benodigde toestemmingen

Het bieden van logies is een activiteit die volgens het Barim (Activiteitenbesluit) valt onder “Type A” bedrijven, waarvoor geen vergunningplicht en ook geen meldingsplicht geldt. Ook betreft het geen nieuwe activiteit op de inrichting: een voorziening voor overnachtingen is opgenomen in de vergunning van 31 augustus 2010. De activiteit wijzigt wel ten opzichte van de vergunde situatie. Voor het laten plaatsvinden van overnachtingen binnen de inrichting van VZT kan waarschijnlijk volstaan worden met een aanvraag om een milieuneutrale wijziging.

Voor locatie 2 heeft Verbrugge nog geen vergunning. Welke procedure hier noodzakelijk zal zijn is afhankelijk van de activiteiten die Verbrugge hier wil ontplooiën. Mocht dit alleen de overnachtingen betreffen, dan geldt voor het aspect milieu geen vergunningplicht en ook geen meldingsplicht.

Voor het bedrijfsmatig bieden van nachtverblijf aan meer dan 10 personen is een omgevingsvergunning brandveilig gebruik noodzakelijk. Hiervoor geldt een uitgebreide vergunningprocedure.

Samengevat zullen de volgende toestemmingen benodigd zijn.

Locatie 1:

- Omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan;
- Omgevingsvergunning milieu;
- Omgevingsvergunning brandveilig gebruik.

Locatie 2:

- Omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan;
- Omgevingsvergunning brandveilig gebruik.

² Artikel 4 lid 9 van Bijlage II van het Bor: “het gebruiken van bouwwerken, eventueel in samenhang met bouwactiviteiten die de bebouwde oppervlakte of het bouwvolume niet vergroten, en van bij die bouwwerken aansluitend terrein, mits, voor zover gelegen buiten de bebouwde kom, het uitsluitend betreft een logiesfunctie voor werknemers of de opvang van asielzoekers of andere categorieën vreemdelingen”

Locatie 3:

- Omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan;
- Omgevingsvergunning milieu;
- Omgevingsvergunning brandveilig gebruik.

In de aanvragen voor de omgevingsvergunning zal een meldingsplicht worden opgenomen van de planning van de militaire operatie door Verbrugge aan de Veiligheidsregio Zeeland (en in geval van overnachtingen op locatie 2 aan Gasunie, als beheerder van de gasleiding, om gelijktijdig grondroerend werk uit te sluiten).

Aangezien in alle gevallen een uitgebreide procedure van toepassing is voor de omgevingsvergunning brandveilig gebruik, zullen ook de overige omgevingsvergunningen volgens de uitgebreide procedure behandeld worden.

Door middel van een stikstofberekening zal worden bepaald of voor het verblijf van de militairen een (wijziging van de) vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming nodig is. Indien nodig zal deze worden aangevraagd.

De aanvrager voor de benodigde toestemmingen voor locaties 1 en 3 zal Verbrugge Zeeland Terminals B.V. zijn. Voor locatie 2 zal dit Verbrugge International B.V. zijn.



Ministerie van Defensie

Kabinet stemt in met nationaal plan militaire mobiliteit

Nieuwsbericht | 22-01-2021 | 15:00

Als militairen zich bij een crisis via Nederland verplaatsen dan moet dit zo snel mogelijk via 3 zogenoemde multimodale corridors. Dit zijn speciale routes voor militaire verplaatsingen, met zo min mogelijk kans op vertraging. Dit staat in het nationaal plan militaire mobiliteit, waarmee de ministerraad vandaag instemde.



2 grote Amerikaanse legereenheden verplaatsten zich in oktober 2019 door Nederland.

Het plan gaat over het belang van Nederland als strategisch militair doorvoerland. Het beschrijft het principe van de corridors, mogelijke knelpunten en oplossingen. Bijleveld: "Het is echt een mijlpaal die de slagkracht van de NAVO en EU vergroot. Het vormt een overkoepelend raamwerk. Onze bondgenoten kunnen het als handvat gebruiken voor hun nationale plannen. Indirect is het een gezamenlijk plan, in het belang van de veiligheid van Nederland én Europa."

Knelpunten wegwerken

Meer militaire mobiliteit gaat over het aanpakken van alles wat militaire verplaatsingen vertraagt. Van infrastructuur, zoals te lage bruggen, tot bureaucratische knelpunten. Denk bij dit laatste aan vergunningen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (munitie) of bergen papierwerk bij het passeren van grenzen.

Meer militaire mobiliteit zorgt ervoor dat militairen en materieel sneller zijn in te zetten. Snelheid is een cruciaal wapen bij militair optreden en verhogen hiervan maakt de NAVO, EU en zijn bondgenoten direct tot een geduchtere tegenstander.

Corridors

Volgens het nationaal plan worden de 3 corridors de komende jaren ingericht, geografisch verdeeld over Nederland. De details zijn om veiligheidsredenen niet openbaar. Over deze routes vinden in principe alle (grote) doorvoer- en 'host nation support'-activiteiten plaats. Dit versnelt en vereenvoudigt het planningsproces. De herziening daarvan is inmiddels in gang gezet door het inrichten van het Territoriaal Operatie Centrum. Dat coördineert de planning.

De corridors, met auto-, spoor- en waterwegen, worden ondersteund door 3 in te richten logistieke hub-locaties. Hier worden personeel en materieel verzorgd en eventueel verzameld. Daarnaast zijn dankzij het plan afspraken te maken met lokale partijen en kan wet- en regelgeving worden aangepast voor bijvoorbeeld munitietransporten.

Ook het door Nederland ontwikkelde digitale planningssysteem interactive Host Nation Support (iHNS) versnelt het proces. Partnerlanden kunnen hier later op aansluiten. Bijlevel: "iHNS vervangt 5 systemen. Dat scheelt bergen papierwerk en tijd."

Geschied voor grootste en zwaarste materieel

De corridors worden ingericht volgens de Europese, militaire richtlijnen voor infrastructuur. Die zijn afgestemd op het grootste en zwaarste materieel. Uit de vorig jaar gepubliceerde 'knelpuntenanalyse militaire mobiliteit' blijkt dat de Nederlandse infrastructuur vrijwel alle transporten aankan. Een enkele brug is bijvoorbeeld niet hoog genoeg. Nederlands uitstekende waterwegennet heeft geen knelpunten en geldt daarom als terugvaloptie. Voor een robuuste en flexibele militaire verplaatsing moeten op termijn wel meerdere opties beschikbaar zijn.

Militaire mobiliteit is bij uitstek een thema waarbij civiel-militaire samenwerking van groot belang is. Zo worden met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat afspraken gemaakt. Zij nemen de militaire eisen voortaan zoveel mogelijk meegenomen in civiele infrastructurele projecten.

Voortrekkersrol Nederland

Nederland heeft internationaal een leidende positie op het gebied van militaire mobiliteit. Die rol dankt het aan logistieke expertise en het grote belang als 'poort van Europa' en militair doorvoerland voor bondgenoten. Nederland zette het onderwerp zowel bij de EU als de NAVO hoog op de agenda in 2018. Dit leidde tot het PESCO-project Militaire Mobiliteit. Hierin zetten de 25 deelnemende EU-lidstaten gezamenlijk stappen om de militaire mobiliteit te verbeteren.

Zie ook

- › [Samenwerken binnen de NAVO](#)
- › [Samenwerken binnen de EU](#)
- › [Internationale samenwerking](#)

Netherlands Ministry of Defence

NATIONAL PLAN MILITARY MOBILITY

The Netherlands as a transit nation

Index

1.	Geostrategic Context.....	2
1.1	Constitutional Tasks	2
1.2	European Security	2
1.3	Defence Vision 2035	3
2.	Military Mobility	3
2.1	Definition.....	3
2.2	Political Support.....	4
2.3	Purpose of a National Plan.....	4
3	The Netherlands as Transit Nation.....	5
3.1	Gateway To Europe	5
3.2	Three Multimodal Corridors.....	5
3.3	Three Logistic hubs	6
4	Process & Governance.....	6
4.1	Whole-of-government.....	6
4.2	Infrastructure	7
4.3	Rules & Regulations.....	7
4.4	Command & Control.....	8
4.5	Digital innovation	8
4.6	Whole-of-society.....	9
4.7	Exercises.....	9
5	International Contributions.....	10
5.1	Connecting The Dots	10
5.2	PESCO Project on Military Mobility.....	10
5.3	EU-NATO Cooperation	11

Appendix A - Strategic level goals, objectives & tasks for the Netherlands

1. Geostrategic Context

1.1 Constitutional Tasks

The changing strategic environment in and around Europe makes threats more tangible. Analyses show a downward trend regarding our overall security situation, a rise in tensions across a range of themes and this trend is likely to continue. The lines between military offensives, economic espionage or cyber threats are increasingly blurred. This reality has made clear once more that sustainable peace and security are not self-evident. Adapting to these ever faster dynamics requires a flexible, innovative whole-of-government and even whole-of-society approach. This changing security environment also justifies and explains a shift in focus in the (inter)national security policies of the Netherlands, a trend which is echoed by our allies. Whereas the focus in the past decades lay towards expeditionary missions further abroad, we see a renewed interest in the European theatre of operations as tangible tensions in the physical and cyber domain threaten our way of living. Looking at the constitutional tasks of the Netherlands Armed Forces, a similar shift can be observed. These tasks stipulate that the Netherlands Armed Forces exist to: 1. Defend the national territory and that of our allies, 2. Enforce the national and international rule of law, 3. Provide assistance during disasters and crises. This translates to the slogan “*Defensie beschermt wat ons dierbaar is*”: “The Netherlands Armed Forces protect what we value”. Taking the geostrategic reality as starting point, a shift in focus can be observed with a renewed emphasis on the first constitutional task of the Netherlands Armed Forces and whereby the remaining two work in unison to support the security of the Netherlands and, by extension, promote its international interests.

1.2 European Security

Adapting to security challenges in and around Europe, both the European Union (EU), the North Atlantic Treaty Organisation (NATO) as well as individual allies have taken a number of steps.

NATO is shifting its focus towards security and defence aspects within the territory of the Alliance, facing threats and challenges emanating from all strategic directions. At the same time crisismanagement and cooperative security remain fully relevant. This requires readiness, responsiveness and reinforcement of our forces in peace, crisis and conflict, including hybrid security challenges. The Readiness Action Plan (RAP) provides the strategic framework, to ensure that the Alliance can respond swiftly and firmly to new security challenges. It includes a combination of reassurance measures, with the NATO Readiness Initiative as an example, and adaptation measures, which aim at strengthening the Alliance as a whole with the ultimate goal to strengthen and enhance NATO's deterrence and defence posture. The cornerstone of the Alliance remains the ability to cope effectively with external threats, in line with the first constitutional task of the Netherlands Armed Forces. This requires a successful and timely deployment of the NATO Response Forces and the Follow on Forces. The key element hereby is the Enablement of SACEUR's Area of Responsibility (AOR, or Enablement), including the Atlantic Ocean. To do this, NATO defence ministers established two new NATO headquarters in 2018: Joint Force Command Norfolk (JFC NF) and the Joint Support and Enabling Command (JSEC). When fully operational, they will contribute to enabling and securing, respectively, the North Atlantic area and part of the European landmass. For the Netherlands, these developments merit a renewed focus on enablement, and translating strategic requirements into practical initiatives. As a dedicated member of the Alliance, the Netherlands has concrete responsibilities as a contributing nation, host nation and transit nation. This focal shift consequently requires more attention to aspects of logistics and Host Nation Support (HNS), such as approving, controlling and coordinating movements in its territory and providing medical and engineering support.

The EU meanwhile has significantly stepped up its attention to security and defence related matters. The Netherlands supports a stronger, more resilient Europe which includes the European Union stepping up as a geostrategic player. With a stronger Common Security & Defence Policy (CSDP) also comes a stronger focus on resilience and credibility. Military mobility lies at the heart of this. The European Commission has created a new Directorate-General for Defence Industry & Space. The large toolbox of the EU includes mechanisms for regulations and coordination, whereby the Commission and the European Defence Agency (EDA), among others, aim to harmonise legislation and simplify procedures. In addition, through the Permanent Structured Cooperation (PESCO) framework, EU member states commit themselves to invest, plan, develop and operate defence capabilities in a more coherent way. The European Defence Fund (EDF) aims at providing funds for these capabilities. The EU also has significant attention for improving the mobility of the armed forces of EU member states, on the one hand through work strands stemming from the EU Action Plan on Military Mobility, while on the other hand member states coordinate activities through the PESCO Project on Military Mobility, led by the Netherlands.

1.3 Defence Vision 2035

“We are frontrunners in the field of military mobility and are set up to function successfully as a transit nation and host nation.” – Defence Vision 2035, design principle 4

The consequences of the geostrategic reality increasingly puts pressure on the Dutch security interests. To protect what we value, the Netherlands Armed Forces need to have a strong, resilient and adequate response. The growing demand for defence deployment widens the gap between tasks on the one hand and capabilities, supplies and support on the other. The preponderance of NATO, on which we rely heavily, is under pressure. Europe has to be able to act more independently, to keep the Alliance strong as well as fostering a stronger, more resilient European Union. This is part of the in-depth analysis of the Netherlands Defence Vision 2035. Herein, 10 key design principles are laid out which detail what it is that the Netherlands Armed Forces need to be able to do in order to fulfil the core tasks for which it stands. To be more precise, design principle 9 “Focus on further specialisation within NATO and the EU” is of particular importance for military mobility as is the exploratory annex III. It further emphasises the importance of fulfilling the previously stated responsibilities within NATO’s Enablement of SACEUR’s AOR, as well as a continuation of a strong commitment to the EU’s CSDP.

2. Military Mobility

2.1 Definition

The mobility of the armed forces is a key factor in determining the potential success of a military operation. The speed at which troops and assets can be moved to the area of operations directly determines the response time during a crisis situation. In other words, military mobility at its core aims at minimising the time between Notice to Move (NTM) and Notice to Effect (NTE). Military mobility can be as broadly defined as the sum of activities within the domain of movement & transportation, logistic support and the condition of related enablers including infrastructure and rules and regulations.

In addition, effective military mobility enhances deterrence by showing potential adversaries that the Netherlands Armed Forces and their allies can and will be available whenever and where ever necessary. Finally, effective military mobility enhances our resilience against the full spectrum of threats. While this has been common knowledge from a military point of view for a long time, a plethora of peacetime rules and regulations, as well as a shifted political focus to expeditionary missions has hampered progress. Improving military mobility is a matter of credibility and deterrence for both NATO and the EU. To address the changes in the geostrategic environment, core actors in the Netherlands' security architecture like the EU and NATO, have developed a number of strategic concepts.

2.2 Political Support

Since 2018, military mobility has featured high on the agenda in both the EU and NATO. In a letter to the EU High Representative and NATO Secretary General, Dutch Defence Minister Jeanine Hennis-Plasschaert called upon both institutions and its member states that “the obstacles to cross-border military transport in Europe must disappear”, and that all involved parties should work closely together to address this. To lead the way politically, a PESCO Project on Military Mobility was launched and around the same time the Roadmap of the European Defence Agency was presented, followed shortly thereafter by the EU Action Plan on Military Mobility. The political momentum led to a number of political commitments on both the EU and NATO side, as well as the emergence of military mobility as a priority topic for EU-NATO cooperation. These political commitments remain the cornerstone for national improvements within EU member states.

The importance of improved military mobility, including testing it, is shared by other strategic partners, in particular the United States of America (USA). Military mobility supports their operational plans for deploying troops in Europe in order to protect and defend its allies. It is therefore especially important for the USA that multiple multimodal corridors are established in order to support large scale military movements to, through and from Europe, and that these are tested regularly. Military mobility will intensively be tested in the coming years. Due to its geographical location, the Netherlands plays a strategic role as both a transit and host nation in supporting these large scale military movements. There is a mutual dependency between sending nations and the Netherlands, emphasising the need for sustained cooperation on military mobility.

2.3 Purpose of a National Plan

The member states of the European Union collectively agreed to *develop national plans for military mobility and give their implementation high priority*.¹ These national plans are to be central to national efforts in the coming years. With this National Plan on Military Mobility, the Netherlands chooses to centre its national efforts around the concept of ‘transit nation’ – taking its role as a strategically located country through which military movements transit safely and swiftly. Effectuating this requires a whole-of-government effort and approach. To that end, an intergovernmental working group will be established in the Netherlands.

Improving the mobility of the armed forces relies to a large extent on steps taken at the national level. Individual nations need to assess where and how procedures and logistical processes can be smoothened. This national plan provides strategic guidance and identifies concrete steps for improving military mobility within and through the Netherlands for both EU and NATO activities. It embraces interoperability with NATO principles and policies

¹ EU FAC June 25, 2018 paragraph 19.a.

on HNS and the Allied Joint HNS doctrine and procedures, as well as the principles, doctrine and procedures from the EU Concept for Host Nation Support for EU-led Military Operations and Missions. It serves as a policy framework for actions to be taken at the national level and includes all relevant activities aimed at improving military mobility, both ongoing as well as new activities. This plan does not foresee or provide for funding for specific activities. Any financial implications stemming from this plan will be detailed out in the implementation phase, upon recommendation by the interdepartmental working group and following standing budget procedures within the relevant ministries. This plan is valid until December 31, 2025 but actions stemming from work strands within this plan may have a running time well beyond this date. Stressing the importance of a whole-of-government approach, this national plan is approved and supported by the Cabinet.

3. The Netherlands as Transit Nation

3.1 Gateway To Europe

Being a small country with a large population, the Netherlands has developed a highly efficient infrastructure network with a focus on innovative solutions. Combined with an established track record in trade, an international business climate and its geographic location within Europe, the Netherlands has a particular role in being the 'Gateway to Europe'. From a business perspective, the Netherlands is a strategic logistic hub with a strong service based economy. From a military logistics point of view, the same values apply. The geostrategic importance and political ambitions are well aligned.

The Netherlands will establish three nationwide multimodal corridors including three logistic hubs to support (large scale) military movements. These corridors will be aligned with the military requirements for military mobility, both physically and geographically, and supported by effective processes and regulations in order to meet the timelines to which the Netherlands has committed itself internationally.

3.2 Three Multimodal Corridors²

Military movements within the Netherlands are currently being planned on an ad-hoc, case by case basis by dedicated and experienced military and civilian personnel. Often, the same corridors are used by Dutch and allied forces, along with the same ports of embarkation (POE) and debarkation (POD) and the same convoy support centres. There is a frequent repetition of requests for local permits, slots for rail tracks or dangerous goods waivers. These routes are largely predictable. Established multimodal corridors in the Netherlands will simplify the planning processes and will make military movements more effective and efficient. This shifts the focus from questions of 'where' and 'what' to a focus on 'when'. The choice for three corridors stems from the military planning process. NATO doctrine emphasises the importance of redundancy and resilience in planning crises response measures. Having two corridors available for military logistics, one outbound and one return, leaves a third corridor available for civilian and refugee purposes and builds in strategic redundancy should one route be unavailable. Additionally, having fixed corridors in place increases transparency, predictability and creates an

² Main Supply Routes according to AJP-4.5, p. 31.

opportunity for long term agreements with local public and private partners, from dangerous goods waivers to supply contracts. It increases the value of the Netherlands as a strategic and reliable security partner both nationally and internationally. In close cooperation with the ministry of Infrastructure & Water Management, priority shall be given to optimising the two most frequently used corridors.

3.3 Three Logistic hubs

To support military mobility, each multimodal corridor shall be supported by a dedicated logistic hub. These hubs will entail a variety of services to support military movements, including but not limited to RSOM³ and convoy support facilities and will be a key enabler to streamline deployment activities. The establishment and functionalities of each logistic hub is being developed within the PESCO Framework in the Project Network of Logistic Hubs in Europe & Support to Operations. Ultimately, the aim is to establish a Europe-wide network of logistic hubs, which would accelerate military mobility and increase sustainment capabilities.

In addition, by establishing three multimodal corridors, the Netherlands plans to hold up to its international commitments as agreed on at the highest political level at both NATO and the EU in the summer of 2018. EU member states have agreed to work towards, among other deliverables, granting permissions for cross border movements within five working days and to consider bringing that period down further. NATO has echoed these commitments and publicly called for permissions within five days. Implementing these commitments requires a whole-of-government approach and improvements in a number of areas.

4. Process & Governance

4.1 Whole-of-government

Improving military mobility is a responsibility that goes well beyond the Netherlands Ministry of Defence. It is a shared effort between a range of national and local governmental actors. The Netherlands Armed Forces are bound to civil laws to allow them to move assets, they drive across public infrastructure and apply for permits and waivers through public channels. At the same time, public awareness regarding the interests of the armed forces has significantly diminished in the past few decades. For example, when determining infrastructural legislation, a range of requirements was included from environmental to economic factors. The military requirements were however omitted.

Focus point 1:

In order to steer and oversee activities stemming from this national plan, a cross-governmental working group shall be established, chaired by the Ministry of Defence and with active involvement from all relevant ministeries. This working group shall establish its own governance procedures and, initially, meet on a part-time basis. This working group shall be supported by and report to a similarly composed cross-governmental steering group at the director-general level and convene periodically. This working group's first task shall be to operationalise the in this national plan defined ambitions, advice on feasibility of the proposed actions and deliver a project plan subjected to approval through relevant standing procedures. The project plan shall include ambitious but feasible timelines for these improvements and is to be finished by December 31st, 2021. Any financial consequences stemming from this project plan shall follow standing budgetary

³ Receiving, Staging & Onward Movement.

procedures. A bi-annual progress report shall be delivered to the involved ministers in the Netherlands. The working group and its activities will be embedded within the standing organisations of the involved ministries, with a dedicated secretariat within the Ministry of Defence and dedicated points of contact within the involved ministries.

4.2 Infrastructure

Establishing three multimodal corridors for both EU and NATO Host Nation Support transiting activities requires having in place adequate infrastructure along these routes. First and foremost, the infrastructure along these corridors has to comply with the internationally agreed military requirements for military mobility. To a large extent this entails public infrastructure, under the leading authority of the Ministry of Infrastructure & Water Management. For the logistic hubs, this falls under the leading authority of the Ministry of Defence. Secondly, the facilities and capabilities at the Sea/Airports and logistic hubs need to facilitate swift military movements, which includes the capabilities to host allied troops at short notice. These corridors also have to comply with the internationally established military requirements for military mobility. The groundwork for this has already started.⁴ In close cooperation between the Ministries of Defence and Infrastructure & Water Management, a detailed analysis of Dutch infrastructure has been carried out. The resulting report showed that many aspects of Dutch infrastructure already comply with those military requirements. A number of important improvements are already planned between now and 2030. At the same time, this report provided a number of options to further the work on this issue. These two ministries have agreed to continue this work strand in the coming years.

Focus point 2:

The cross-governmental working group shall identify and prioritise infrastructural improvements to be made across the three multimodal corridors. Where possible, identified improvements will be embedded within existing programs such as the Multi-annual Program for Infrastructure, Environment & Transport (MIRT)⁵. External funding, in particular available funds through the Connecting Europe Facility, shall be sought to bring along these improvements.

4.3 Rules & Regulations

A major hurdle for effective military movements is the multitude of rules and regulations that affect the armed forces, both nationally and across Europe. Overcoming those hurdles is twofold: there is a need to change certain legislation and to find practical working agreements with stakeholders. With regard to the former, it is of particular importance to identify legislation regarding the movement and storage of dangerous goods as well as to critically look at existing legal discrepancies between military and commercial transports. Along the multimodal corridors, a number of arrangements will have to be made with local public authorities. These include, for example, agreements with local authorities for the transportation of dangerous goods or service agreements with commercial partners regarding short notice availability of supplies. This should not only be seen as a necessity, but also as an opportunity to look at the best solutions to suit both military and civilian needs locally.

As a first step, the Netherlands has introduced standing diplomatic clearances for all EU and NATO partners. When wishing to move assets through the Netherlands, sending nations no longer have to formally apply to do

⁴ Arcadis, *Onderzoek naar de Nationale Infrastructuur ten behoeve van Militaire Mobiliteit*, Eindrapportage (31142860), Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, December 18, 2019.

⁵ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte & Transport.

so, a digital notification suffices. Of course, practical arrangements like the time and location of arrival will always need to be considered.

Focus point 3:

The cross-governmental working group shall identify and prioritise relevant legislation with the aim to increase military mobility. They will propose, where applicable, changes to these regulations. In addition, the working group will identify and prioritise which agreements with (local) public and private stakeholders should be made and, upon advice by the steering group, embeds implementation thereof within the relevant ministries.

4.4 Command & Control

A military operation can only succeed with a clearly defined command and control structure (C2). The same logic applies during peacetime conditions. Stakeholders need to be able to find each other quickly, and these lines of communication need to be durable and reliable. A good C2 network, supported by adequate CIS and qualified and trained personnel, is efficient, available 24/7 where necessary and includes built-in redundancies. The lines of communication are multi-fold, partially within the armed forces and partially between the military and civilian stakeholders.

The EU Foreign Affairs Council has agreed to establish “an interconnected network of national points of contact”. Additionally, NATO has asked to establish a single national point of contact (SNPOC). For the Netherlands, both functions are currently located centrally at the Defence Staff level in one and the same office. It serves as the single point of contact for all matters related to the Netherlands as transit and host nation for both NATO and the EU. Additionally, to coordinate and oversee HNS operations, the Royal Netherlands Army (RNLA) has established a Territorial Operations Centre (TOC), and the Defence Support Command has established the National Movement Coordination Centre (NMCC) as an important entity for military movements through the Netherlands. At the civilian side, key players like the Directorate-General for Public Works and Water Management (Rijkswaterstaat), the rail management and infrastructure agency (ProRail) and the National Coordinator For Counterterrorism & Security (NCTV) are all part of the national C2 network.

Focus point 4:

In order to ensure effective lines of communication the cross-governmental working group shall map the C2 structure for Military Mobility, including large scale military movements, and recommend procedural changes where necessary. The renewed and agreed C2 structure shall then be embedded within the relevant ministries.

4.5 Digital innovation

A number of procedural delays are amplified by outdated information systems. These systems lack the adaptivity that a modern, interconnected network of stakeholders requires. For example, creating real-time situational awareness regarding military movements is a recognised challenge. This applies to the entire field of military mobility. Cross border movements are planned and executed using a multitude of IT systems. The Netherlands believes that improvements are achievable. By combining user experiences from subject matter experts with innovative solutions it is possible to improve procedures whilst at the same time providing those involved with better situational awareness. An example thereof is the interactive Host Nation Support system (iHNS), which was developed and delivered within 10 months through an innovative bottom-up process by combining technical

private sector IT experts with military logistics experts from the Netherlands and multiple partner countries. The system is a planning tool for the strategic military level, to be used when planning HNS activities.

Focus point 5:

Using the iHNS system as a starting point, the cross-governmental working group shall identify innovative solutions to speed up (the processes of) military mobility, and make recommendations for implementation thereof. Where possible, these innovations will be offered to partner countries as a best practice.

4.6 Whole-of-society

A changing society justifies a change in the way the Netherlands Armed Forces operate. The military can no longer afford to organise everything by itself, nor does it have the capacities to do so. In addition, they are dependent on civilian stakeholders to enable military movements, be it in granting permits or by providing local civilian assistance. Developing good relationships with these national stakeholders is therefore in the interest of the armed forces. In order to remain fit for the future, the Netherlands has introduced the Adaptive Armed Forces concept. Within this concept, capacities are no longer purchased by default, owned or maintained by the military. Rather, a differentiation in readiness is created in which materiel and personnel capacities are available on demand, when and where needed. This ensures peak loads can be better absorbed through creating more flexible operational management. Adaptive Armed Forces unmistakably adds value to military logistic supply chains. Think, for example, of intensified cooperation on assured access to strategic lift capabilities with flexible commercial partners, or agreements with local governments regarding permits in order to align rules and regulations with national military mobility ambitions. In the Defence Vision 2035, design principle 10 details this further.

Focus point 6:

With the Adaptive Armed Forces concept in mind, the cross-governmental working group shall identify and prioritise areas of cooperation which are of direct benefit to military mobility. In particular, efforts are to be made with regard to creating a 'Logistical Ecosystem', as well as durable working relationships with relevant local parties in or near the multimodal corridors.

4.7 Exercises

In order to assess whether policy improvements are successful, it is important to regularly test such assumptions. Live exercises offer the best combination of practical testing of procedures, whilst providing military personnel with training opportunities. The Netherlands believes in an effective cycle of exercises across a wide range of activities in the field of military mobility. These can range from smaller table top exercises to large scale multinational division-sized exercises. It is important to organise exercises in close cooperation with partner countries, both as a sending nation and as a host nation. In particular, as a transit nation, the Netherlands wants to continue to test the possibilities and limitations of military movements to, through and from of the Netherlands.

Focus point 7:

The cross-governmental working group shall identify and recommend participation in relevant military mobility related exercises, both national and international. As a transit nation, the Netherlands shall continue to actively contribute to exercises from partner countries wishing to transit through the Netherlands.

5. International Contributions

“We want to distinguish ourselves even further on the international stage in the field of military mobility. We currently play a pioneering role in this respect and we want to maintain that position.” – Defence Vision 2035, design principle 4

5.1 Connecting The Dots

Improving military mobility is a common effort. Effective military movements to a large part depend on swift border crossings and this frequently encompasses multiple countries. The Netherlands wants to continue its role as lead nation on this important topic. To achieve this, the emphasis will be twofold: Coordinating the PESCO Project on Military Mobility and furthering EU-NATO cooperation to achieve concrete results. In addition, the Netherlands will continue to actively support the EU Action Plan on Military Mobility, most notably by chairing the EDA Category A Program on Harmonising the Military Requirements Related to Customs, and by participating in other work strands including the EDA Category A Program on Optimising Cross Border Movement Permission Procedures in Europe. The PESCO Project Network of Logistic Hubs in Europe & Support to Operations will also be supported.

Within NATO, active support will be given to those work strands within Enablement of SACEUR's AOR most closely related to military mobility. In addition, as one of the leading participants in JSEC, the Netherlands will continue to support the headquarters on its path to full operational capability, whereby it will play a key role in military mobility at the operational level. Lastly, other multinational fora like the Northern Group offer a mutually beneficial platform where likeminded countries can deepen their cooperation. These fora may benefit from political guidelines, thus, where appropriate the Netherlands will continue to look for relevant commitments at the highest political levels.

5.2 PESCO Project Military Mobility

As the sole platform on the strategic-political level, the PESCO Project Military Mobility offers a direct link between EU member states, as well as to the actors of the EU Action Plan on Military Mobility. The project functions as a platform to initiate, coordinate and guide the different military mobility efforts with an emphasis on national implementation.

The four deliverables stemming from the Foreign Affairs Council Conclusions of June 25, 2018 remain the cornerstone of actions to be taken nationally. The EU member states have agreed to (1) develop national plans on military mobility and give their implementation high priority; (2) grant cross border permission for routine activities within five working days; (3) create a strong and interconnected network of National Points of Contact; and (4) to practice military mobility more regularly in suitable existing national and multinational exercises. The commitment was made to achieve this by the end of 2019. While good progress is being made, the Netherlands

believes that there are numerous challenges remaining in truly implementing these four deliverables. The focus for the PESCO Project Military Mobility should therefore be on delivering on these commitments, most prominently to achieve a five (working) day approval time for cross border movements, to begin with, but not limited to, routine activities. By truly achieving what member states have collectively agreed upon, this will result in a major step forward for military mobility across the EU and directly benefiting NATO allies as well.

To help guide this work, and to formalize procedures within the foreseeable growth of the PESCO Project on Military Mobility, a working arrangement shall be introduced by the Netherlands wherein topical and procedural agreements can be noted down. In addition, the Netherlands believes that member states as well as the EU Action Plan on Military Mobility can benefit from additional political guidance. Therefore, the Netherlands will, where appropriate, seek additional commitments at the political level. Furthermore, the Netherlands will continue to look for possibilities in realising third country participation, as improving military mobility is an important effort not just for EU member states, but also our strategic partners.

5.3 EU-NATO Cooperation

The EU and NATO both have a unique role to play in the area of military mobility. Whereas NATO provides the hard power framework within which military forces operate, including all related aspects, the EU can enable operational military needs by creating the right conditions for military personnel to do their job effectively, most prominently in the fields of legislation and infrastructure. Recognising the different roles both organisations have, they nevertheless share a common goal of fostering effective European security. Military mobility in particular is regarded a flagship topic of cooperation, and both institutions unmistakably have made tangible steps herein. As an example, the 'Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU' take NATO's military needs into account. A structured dialogue between the staffs of both institutions creates a forum for discussion. These steps possess the potential to work towards an alignment of terms and efforts between both organisations.

Furthermore, the Netherlands believes additional improvements are desirable. When it comes to European defence and security as a whole, and military mobility in particular, both organisations have similar goals but tend to apply different terms of reference, or use different procedures including similar yet slightly different forms. This causes confusion and has already hampered progress, for example in harmonising procedures related to customs. Closer, mutually beneficial cooperation must be achieved in order to strengthen the security architecture in Europe and prevent a duplication of efforts. As a member state to both organisations, the Netherlands will work towards bridging the gap between both organisations and strive to prevent duplicating efforts and diverging policies.

Appendix A – Strategic level goals, objectives & tasks for the Netherlands

STRATEGIC LEVEL		
GOALS	OBJECTIVES	TASKS
Credibility & Deterrence	Improving military mobility in terms of efficiency & effectiveness	Implement National Plan Military Mobility
Increased strategic value as reliable security partner		Equipping multiple multimodal corridors
Uphold NATO commitments		Enable digital innovation Enable efficient & redundant C2 structure Create Logistical Ecosystem
Actively support the Enablement of SACEUR's AOR	Successful & timely deployment of VJTF, NRF & Follow-on Forces	Implementing host-, transit- and contributing nation targets
Enable PESCO Project Military Mobility and support related initiatives actively	Contribute to improving military mobility in Europe	Initiate, coordinate and connect the different military mobility efforts with an emphasis on national implementation at the strategic level
	Better invest, plan, develop and operate defence capabilities together	Contribute to improving the physical aspects on the military supply routes
		Contribute to adjusting relevant laws, regulations & procedures

MINISTERIE VAN DEFENSIE

Onderwerp:

Besluit houdende tijdelijke aanwijzing van een *Sea Port of Disembarkation (SPOD)* op en in de onmiddellijke nabijheid van het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., gemeente Vlissingen, zoals aangewezen en gemarkeerd op de foto in de bijlage, als te bewaken en te beveiligen object.

Nummer: CLAS/276

DE MINISTER VAN DEFENSIE

Gelet op artikel 2 van de Rijkswet geweldgebruik bewakers militaire objecten en artikel 2 van het Rijksbesluit houdende aanwijzing van te bewaken en te beveiligen objecten;

BESLUIT:

Artikel 1

Als te bewaken en te beveiligen object wordt aangewezen: de SPOD op en in de onmiddellijke nabijheid van het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., gemeente Vlissingen, waarbij is inbegrepen het aan dat terrein grenzende treinspoor en water, zoals aangewezen en gemarkeerd op de foto in de bijlage.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking met ingang van 01 februari 2020 en vervalt met ingang van 18 april 2020.

Artikel 3

Dit besluit wordt aangehaald als: "Besluit houdende tijdelijke aanwijzing van een *Seaport of Disembarkation (SPOD)* op en in de onmiddellijke nabijheid van het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., gemeente Vlissingen, waarbij is inbegrepen het aan dat terrein grenzende treinspoor en water, zoals aangewezen en gemarkeerd op de foto in de bijlage, als te bewaken en te beveiligen object".

Artikel 4

Dit besluit zal in de Staatscourant worden geplaatst. Eveneens zal het tijdelijk militaire object ter plaatse worden aangeduid door middel van waarschuwborden en afzettingen teneinde kenbaar te maken dat dit object zo nodig met gebruikmaking van geweld wordt bewaakt.

Utrecht,

De Minister van Defensie
Voor deze,
De Commandant Landstrijdkrachten



M.H. Wijnen
Luitenant-generaal

Toelichting

Ingevolge de Rijkswet geweldgebruik bewakers militaire objecten zijn militairen en burgerbewakers in de rechtmatige uitoefening van de militaire bewakings- en beveiligingstaak bevoegd tot gebruik van geweld wanneer het daarmee beoogde doel dit, mede gelet op de aan het gebruik van geweld verbonden gevaren, rechtvaardigt en dat doel niet op een andere wijze kan worden bereikt. Deze geweldbevoegdheid geldt slechts bij de bewaking en beveiliging van door de Minister van Defensie aangewezen objecten.

In artikel 2, eerste lid, van het Rijksbesluit houdende aanwijzing van te bewaken en te beveiligen objecten is aan de Commandant Landstrijdkrachten mandaat verleend om, voor zover het hem aangaat, namens de Minister objecten aan te wijzen en deze voor een termijn van ten hoogste 12 weken te bewaken en te beveiligen.

In het onderhavige besluit wordt door de Commandant Landstrijdkrachten de SPOD op en in de onmiddellijke nabijheid van het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., gemeente Vlissingen, waarbij is inbegrepen het aan dat terrein grenzende treinspoor en water, zoals aangewezen en gemarkeerd op de foto in bijlage, aangewezen als te bewaken en te beveiligen object. Deze aanwijzing treedt in werking met ingang van 01 februari 2020 en vervalt met ingang van 18 april 2020. De bijlage is op te vragen bij majoor mr. P.M. Ton Janssen, telefoonnummer: 030-2181019.

Bijlage:

Foto van het tijdelijk militair object behorend bij besluit CLAS 276



Van: Bas van Velthoven

Verzonden: maandag 22 februari 2021 11:20

Aan: Erik van der Ham (erik.vander.ham@verbrugge.nl) <erik.vander.ham@verbrugge.nl>

Onderwerp: FW: Overnachten tijdens operaties van militairen op TMO in de haven

Erik,

Zie bijgaande ter bevestiging.

Met vriendelijke groet,

Bas van Velthoven



Bas van Velthoven

Adviseur

T 013- 800 03 00

M 06 508 330 17

Dr. Anton Philipsweg 23-25
5026 RK Tilburg

www.bmdzuid.nl



De fullservice QHSE partner



Een goed jaar bouw je samen door kennisdeling en interactie!

25 februari – Netwerkbijeenkomst Energietransitie 2021: Wat betekent dit voor uw bedrijf? [Meer informatie en](#)

Wilt u op de hoogte blijven van onze (online) bijeenkomsten en trainingen? [Zie de complete agenda](#)

Van:

Verzonden: maandag 22 februari 2021 11:14

Aan: Bas van Velthoven <Bas.van.Velthoven@bmdzuid.nl>

Onderwerp: Overnachten tijdens operaties van militairen op TMO in de haven

Erik,

Wij hebben het de afgelopen weken veelvuldig gehad over het concept wat jullie mogelijk willen gaan aanbieden aan de US Army in het kader van de HNS (Host Nation Support) operaties van Militair materieel.

Een van de "lessons learned" over de operaties welke er in Nederland de afgelopen twee jaar hebben plaatsgevonden heeft betrekking op het door jullie ontwikkelde concept.

Hieronder een korte beschrijving van deze lessons learned welke de importantie laat zien van het accommoderen van de US Army militairen op het operatie terrein.
(Lees in deze tekst voor US Army militairen, militairen van NATO bondgenoten en bevriende naties)

Accommoderen van militairen gebeurt normaliter op een z.g. LSA een Life Support Area wat een belangrijke positie inneemt bij een militaire operatie en waarbij het "on site" zijn van een LSA van het allergrootste belang is voor veiligheid, efficiency, en snelheid van handelen tijdens de operatie.

Gedurende deze operaties waren de US Army militairen niet op het operatie terrein "geaccommodeerd" (tijdelijk geaccommodeerd in de omgeving Woensdrecht) en heeft dat diverse keren geleidt tot situaties waarbij de operatie stilgezet diende te worden omdat de US Army functioneel specialisten niet aanwezig waren, er veelvuldig tussen de verblijfslocatie en de operatie locatie gependeld diende te worden, en er kostbare tijd verloren is gegaan.

Functioneel specialisten zijn er op diverse gebieden, maar bijna alle aanwezige US Army militairen zijn bij dit soort HNS operaties specialist, denk hierbij aan technische specialisten voor de pantser voertuigen, belading specialisten die specifieke kennis hebben over het beladen van Militaire voertuigen (Tanks, rups en wiel voertuigen etc.) maar ook veiligheid deskundigen die de operatie vanuit US Army veiligheid moeten begeleiden.

Belangrijk pluspunt van dit concept, is naast het vereenvoudigen van allerlei praktische zaken, is tevens het feit dat de militairen op/in de directe nabijheid, van het operationeel terrein 24/7 kunnen verblijven voor de duur van de operatie.

Alle US Army specialisten zullen derhalve ook 24/7 beschikbaar zijn zodat de veiligheid en de operatie geen vertraging op kan lopen daar deze te allen tijde op het operatie terrein aanwezig zullen zijn.

Daar alle HNS operaties voortvloeien uit het NATO bondgenootschap en deze het concept "Train as you fight" hanteert zien we in het concept een uitgelezen mogelijkheid om het logistieke proces te oefenen als of het een crisissituatie betreft (*'train as you fight'*), daarom is het inherent noodzakelijk dat de functionele specialisten van de US Army te allen tijde on-site aanwezig zijn, en kunnen zowel de NATO als HNS aan de doelstellingen van het verbond voldoen.

Dit zal namelijk gedurende een real life crisis situatie ook het geval zijn.

Hiermee is duidelijk dat er een functionele gebondenheid bestaat maar dat het accommoderen (voor beperkte duur van de HNS operatie) op het terrein, tevens een grote vermindering van mogelijke operationele veiligheidsincidenten met zich meebrengt. Mocht het om welke redenen dan ook niet mogelijk zijn om de US Army militairen op de operatie locatie tijdelijk te accommoderen zal een belangrijke mogelijkheid om het "train as you fight" principe niet kunnen worden uitgevoerd, en zal dit binnen NATO verband operaties leiden tot een verminderde efficiëntie.

Ik vertrouw erop dat jullie de ingeslagen weg zullen voortzetten en dat het concept uiteindelijk zal worden tot een goed product wat jullie kunnen aanbieden.

(Single National Point Of Contact Host Nation Support)

.....
Sectie Nationale Operaties

Afdeling J3

Directie Operaties

Defensiestaf

Ministerie van Defensie

Plein-Kalvermarktcomplex | Kalvermarkt 32 | 2511 CB | Den Haag | Gebouw A/B kamer 001.1
Postbus 20701 | 2500 ES | Den Haag

.....
Mobielnummer:

MIDTN:

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



DEPARTMENT OF THE ARMY
MILITARY SURFACE DEPLOYMENT AND DISTRIBUTION COMMAND
838TH TRANSPORTATION BATTALION, BENELUX DETACHMENT
UNIT 21605, ROTTERDAM NEDERLAND
APO AE 09703

SDES-BNL

18 september 2020

MEMORANDUM FOR RECORD

ONDERWERP: Overleg over het gebruik van de Haven van Vlissingen als LSA van het Amerikaanse leger

1. Het doel van dit memorandum is het bespreken van het gebruik van de Haven van Vlissingen als Life Support Area (LSA) tijdens toekomstige havenoperaties. Een LSA voorziet in de accommodatie, voeding en ondersteuning van Amerikaans militair personeel op de gebruikte zeehaven.
2. De Verenigde Staten en Nederland zijn NAVO-partners. In tijd van oorlog werken onze twee naties samen en verlenen wederzijds steun. In tijd van vrede trainen wij samen op calamiteiten. Als onderdeel van onze training importeren wij grote hoeveelheden militaire goederen via zeehavens in heel Europa. Tijdens deze missies levert het Amerikaanse leger expertise op het gebied van havenoperaties terwijl het gastland zorgt voor de beveiliging van de Tijdelijke Militaire Zone waar we operaties uitvoeren. Dit maakt deel uit van onze functionele verbondenheid.
3. Een belangrijk aspect van de trainingsfilosofie van het Amerikaanse leger is "Train as you fight". In lijn met deze filosofie is de verplichting om op een haven grote aantallen soldaten te stationeren om 24 uur per dag, uiterst snel laat-en losoperaties tussen schepen en andere voertuigen uit te kunnen voeren.
4. Om deze redenen oefent het Amerikaanse leger periodiek met LSA-operaties in actieve havens. In het kader van gezondheid en veiligheid en de mogelijkheid van onmiddellijke response bij incidenten, is het uiterst belangrijk dat onze functionele (technische, operationele, etc) specialisten 24 uur per dag ter plaatse zijn.
5. LSA-operaties in een actieve haven ondersteunen onze NAVO-partnerschap en functionele verbondenheid.
6. De contactpersoon voor dit overleg is

Digitaal ondertekend door

Datum: 2020.09.18
16:00:22 +02'00'

Directeur, Benelux Detachment
838th Transportation BN (SDDC)

10242 - Kloosterboer Vlissingen VOF

Inrichting algemeen

<i>Bevoegd gezag</i>	VLISINGEN
<i>Type bevoegd gezag</i>	Gemeente
<i>Status</i>	Geaccordeerd door BG
<i>Laatste autorisatiedatum</i>	21-8-2017
<i>Is gepubliceerd</i>	J
<i>Naam inrichting</i>	Kloosterboer Vlissingen VOF
<i>Vroegere naam inrichting</i>	
<i>Straat</i>	Engelandweg
<i>Huisnummer</i>	22
<i>Huisnummer toevoeging</i>	
<i>Postcode</i>	4389PC
<i>Plaats</i>	Ritthem
<i>Gemeente</i>	Vlissingen
<i>BAG-id</i>	0718010000007483
<i>Locatieomschrijving</i>	Engelandweg 22
<i>Bronhouder</i>	
<i>Hoofdactiviteit inrichting</i>	Opslag in koelhuizen e.d.
<i>SBI-code hoofdactiviteit</i>	63122
<i>Bedrijfs identificatie nummer (BIN)</i>	
<i>Kadastrale aanduiding</i>	Vlissingen sectie M, M 669 M 772
<i>GBKN-nummer</i>	
<i>Bestemmingsplan</i>	
<i>Wettelijk kader</i>	Registratie besluit
<i>Coördinaten</i>	36681.05, 36681.05
<i>Datum eerste invoer</i>	
<i>Datum laatste wijziging</i>	21-8-2017

Vergunninggegevens

<i>Naam inrichtinghouder</i>	Kloosterboer Vlissingen VOF
<i>Gemeente inrichtinghouder</i>	
<i>Werkingsfeer activiteitenbesluit</i>	N
<i>Nummer milieuvergunning</i>	1607
<i>Datum milieuvergunning</i>	12-10-1998
<i>Wm-veranderingsvergunning</i>	J
<i>Wm-verand. nummer</i>	2051
<i>Wm-verand. datum</i>	12-4-2001
<i>Melding art. 8.19 Wm geaccepteerd</i>	J
<i>Melding art. 8.40 Wm van toepassing</i>	N
<i>Milieuvergunning actueel</i>	J
<i>BEVI inrichting</i>	J
<i>Overige informatie</i>	
<i>QRA verplicht</i>	
<i>QRA gemaakt</i>	N

10242 - Kloosterboer Vlissingen VOF

QRA

Reden QRA

Datum QRA

Gebruikte rekenmethodiek

Gebruikte rekenprogramma

Beschrijving maatgevend scenario

Relevante installaties

Plaatsgebonden risico

Herkomst risicocontour

Plaatsgebonden risico 10-5 [m]

Plaatsgebonden risico 10-6 [m]

Plaatsgebonden risico 10-7 [m]

Plaatsgebonden risico 10-8 [m]

Invoerwijze groepsrisico

Groepsrisico

Toegestane bevolkingsdichtheid

R10-5 invloedsgebied [pers/ha]

Toegestane bevolkingsdichtheid

R10-6 invloedsgebied [pers/ha]

Gemiddelde bevolkingsdichtheid

binnen gebied R10-5 en

invloedsgebied [pers/ha]

Gemiddelde bevolkingsdichtheid

binnen gebied R10-6 en

invloedsgebied [pers/ha]

Groepsrisico verantwoord

Getroffen maatregelen

Overschrijding oriënterende waarde

Afstand tot grens invloedsgebied

verantwoording groepsrisico [m]

Weerklasse GR berekening

Bron groepsrisico

Datum bepaling groepsrisico

10242 - Kloosterboer Vlissingen VOF

Overige gegevens

Wvo-vergunning
Wvo-bevoegd gezag
Wvo-vergunningnummer
Datum Wvo-vergunning
Kew-vergunning
Kew-vergunningnummer
Datum Kew-vergunning
Gebruiksvergunning
Gebruiksvergunningnummer
Datum gebruiksvergunning
Rampbestrijdingsplan verplicht
Rampbestrijdingsplan aanwezig
Referentie rampbestrijdingsplan
Datum rampbestrijdingsplan
Bedrijfsnoodplan verplicht
Bedrijfsnoodplan aanwezig
Referentie bedrijfsnoodplan
Datum bedrijfsnoodplan
Aanvalplan aanwezig
Datum aanvalsplan
Bedrijfsbrandweer verplicht
Bedrijfsbrandw. verplicht o.b.v. Wm
Bedrijfsbrandweer aanwezig
Veiligheidszorgsysteem verplicht
Veiligheidszorgsysteem aanwezig
Type veiligheidszorgsysteem
Domino-effect naar naburige inricht.

10242 - Kloosterboer Vlissingen VOF

Kaartje

[Klik hier voor een grotere kaart](#)

Type Ammoniak (Categorie D)

Specifieke informatie installatie

Volgnummer	1
Type installatie	MACHINEKAMER
Naam van de installatie	Ammoniakoelinstallatie
Opstellingsuitvoering volgens REVI	TYPE1
Hoeveelheid NH3 in ammoniakinstallatie [kg]	3000
Maximale werktemperatuur installatie	2

Risicoafstanden

Bepaling plaatsgebonden risico (PR)	GENERIEK
LRI-Gevarenkaart tabelnummer	Revi tabel 6
Risicoafstand (PR 10-6) [m]	0

Effectafstanden

Bepaling plaatsgebonden risico (PR)	GENERIEK
LRI-versie effectafstanden	6.1
LRI-Gevarenkaart nummer	8
LRI-Gevarenkaart tabelnummer	2b
Maatgevend scenario dodelijk	Toxisch
Maatgevend scenario gewond	Toxisch

Groepsrisico

Groepsrisico overschrijding	N
-----------------------------	---

10198 - Van Citters Beheer**Inrichting algemeen**

<i>Bevoegd gezag</i>	ZEELAND
<i>Type bevoegd gezag</i>	Provincie
<i>Status</i>	Geaccordeerd door BG
<i>Laatste autorisatiedatum</i>	27-9-2019
<i>Is gepubliceerd</i>	J
<i>Naam inrichting</i>	Van Citters Beheer
<i>Vroegere naam inrichting</i>	Thermphos International B.V.
<i>Straat</i>	Europaweg Zuid
<i>Huisnummer</i>	4
<i>Huisnummer toevoeging</i>	
<i>Postcode</i>	4389PD
<i>Plaats</i>	Ritthem
<i>Gemeente</i>	Vlissingen
<i>BAG-id</i>	0718010000007876
<i>Locatieomschrijving</i>	
<i>Bronhouder</i>	107D
<i>Hoofdactiviteit inrichting</i>	
<i>SBI-code hoofdactiviteit</i>	
<i>Bedrijfs identificatie nummer (BIN)</i>	
<i>Kadastrale aanduiding</i>	gemeente Vlissingen, sectie M526, M559, M576 en M609.
<i>GBKN-nummer</i>	
<i>Bestemmingsplan</i>	
<i>Wettelijk kader</i>	Registratie besluit
<i>Coördinaten</i>	36900.46, 36900.46
<i>Datum eerste invoer</i>	
<i>Datum laatste wijziging</i>	27-9-2019

Vergunninggegevens

<i>Naam inrichtinghouder</i>	Thermphos International BV
<i>Gemeente inrichtinghouder</i>	
<i>Werkingsfeer activiteitenbesluit</i>	N
<i>Nummer milieuvergunning</i>	992073
<i>Datum milieuvergunning</i>	24-2-1999
<i>Wm-veranderingsvergunning</i>	J
<i>Wm-verand. nummer</i>	503004
<i>Wm-verand. datum</i>	24-3-2005
<i>Melding art. 8.19 Wm geaccepteerd</i>	
<i>Melding art. 8.40 Wm van toepassing</i>	
<i>Milieuvergunning actueel</i>	
<i>BEVI inrichting</i>	J
<i>Overige informatie</i>	
<i>QRA verplicht</i>	J
<i>QRA gemaakt</i>	J

10198 - Van Citters Beheer**QRA**

Reden QRA	BRZO VR
Datum QRA	20-2-2019
Gebruikte rekenmethodiek	Hari 3.3
Gebruikte rekenprogramma	Safeti 6,54
Beschrijving maatgevend scenario	toxisch
Relevante installaties	Containers fosfor

Plaatsgebonden risico

Herkomst risicocontour	INGEVOERD
Plaatsgebonden risico 10-5 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-6 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-7 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-8 [m]	
Invoerwijze groepsrisico	

Groepsrisico

Toegestane bevolkingsdichtheid	
R10-5 invloedsgebied [pers/ha]	
Toegestane bevolkingsdichtheid	
R10-6 invloedsgebied [pers/ha]	
Gemiddelde bevolkingsdichtheid	
binnen gebied R10-5 en	
invloedsgebied [pers/ha]	
Gemiddelde bevolkingsdichtheid	
binnen gebied R10-6 en	
invloedsgebied [pers/ha]	
Groepsrisico verantwoord	
Getroffen maatregelen	
Overschrijding oriënterende waarde	N
Afstand tot grens invloedsgebied	6940
verantwoording groepsrisico [m]	
Weerklasse GR berekening	F1,5
Bron groepsrisico	
Datum bepaling groepsrisico	

10198 - Van Citters Beheer

Overige gegevens

Wvo-vergunning
Wvo-bevoegd gezag
Wvo-vergunningnummer
Datum Wvo-vergunning
Kew-vergunning
Kew-vergunningnummer
Datum Kew-vergunning
Gebruiksvergunning
Gebruiksvergunningnummer
Datum gebruiksvergunning
Rampbestrijdingsplan verplicht
Rampbestrijdingsplan aanwezig
Referentie rampbestrijdingsplan
Datum rampbestrijdingsplan
Bedrijfsnoodplan verplicht
Bedrijfsnoodplan aanwezig
Referentie bedrijfsnoodplan
Datum bedrijfsnoodplan
Aanvalplan aanwezig
Datum aanvalsplan
Bedrijfsbrandweer verplicht
Bedrijfsbrandw. verplicht o.b.v. Wm
Bedrijfsbrandweer aanwezig
Veiligheidszorgsysteem verplicht
Veiligheidszorgsysteem aanwezig
Type veiligheidszorgsysteem
Domino-effect naar naburige inricht.

10198 - Van Citters Beheer**Kaartje**[Klik hier voor een grotere kaart](#)**Type BRZO (Categorie A)****Specifieke informatie bij het type**

Type BRZO Inrichting	VR
Veiligheidsrapport of PBZO document aanwezig	J
Datum veiligheidsrapport of PBZO document	28-8-2001
Inrichting aangewezen als domino-Inrichting	N
Ontvanger van domino-effecten van andere inrichting(en)	N
Domino-effecten op andere risicovolle inrichting(en)	N

Type Overig**Specifieke informatie installatie**

Categorie installatie	Brandbare vaste stoffen
Volgnummer	1
Naam van de installatie	Fosforoven
Soort installatie	hoofdproces
Hoeveelheid opgeslagen stoffen	500000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie (Categorie brandbare vaste stoffen)

Volgnummer	1
Oppervlak opslagplaats [m2]	20.00

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Brandbare vaste stoffen
Volgnummer	2
Naam van de installatie	Opslag fosfor(slik)
Soort installatie	opslag
Hoeveelheid opgeslagen stoffen	1200000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie (Categorie brandbare vaste stoffen)

Volgnummer	2
Oppervlak opslagplaats [m2]	400.00

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.**Inrichting algemeen**

<i>Bevoegd gezag</i>	ZEELAND
<i>Type bevoegd gezag</i>	Provincie
<i>Status</i>	Geaccordeerd door BG
<i>Laatste autorisatiedatum</i>	20-2-2019
<i>Is gepubliceerd</i>	J
<i>Naam inrichting</i>	Vopak Terminal Vlissingen B.V.
<i>Vroegere naam inrichting</i>	Chemgas
<i>Straat</i>	Frankrijkweg
<i>Huisnummer</i>	4
<i>Huisnummer toevoeging</i>	
<i>Postcode</i>	4455TR
<i>Plaats</i>	Nieuwdorp
<i>Gemeente</i>	Borsele
<i>BAG-id</i>	0654010000001590
<i>Locatieomschrijving</i>	
<i>Bronhouder</i>	110
<i>Hoofdactiviteit inrichting</i>	
<i>SBI-code hoofdactiviteit</i>	
<i>Bedrijfs identificatie nummer (BIN)</i>	
<i>Kadastrale aanduiding</i>	gemeente Borsele, sectie A, nrs. 577 en 580 en gemeente Vlissingen, sectie A, nr. 624.
<i>GBKN-nummer</i>	
<i>Bestemmingsplan</i>	
<i>Wettelijk kader</i>	Registratie besluit
<i>Coördinaten</i>	38963.41, 38963.41
<i>Datum eerste invoer</i>	
<i>Datum laatste wijziging</i>	20-2-2019

Vergunninggegevens

<i>Naam inrichtinghouder</i>	Vopak Terminal Vlissingen BV
<i>Gemeente inrichtinghouder</i>	
<i>Werkingsfeer activiteitenbesluit</i>	N
<i>Nummer milieuvergunning</i>	10034950/Wm07.020
<i>Datum milieuvergunning</i>	11-11-2010
<i>Wm-veranderingsvergunning</i>	J
<i>Wm-verand. nummer</i>	W-AOV170155/00160701
<i>Wm-verand. datum</i>	14-5-2018
<i>Melding art. 8.19 Wm geaccepteerd</i>	
<i>Melding art. 8.40 Wm van toepassing</i>	
<i>Milieuvergunning actueel</i>	J
<i>BEVI inrichting</i>	J
<i>Overige informatie</i>	
<i>QRA verplicht</i>	J
<i>QRA gemaakt</i>	J

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.**QRA**

Reden QRA	BRZO
Datum QRA	14-11-2016
Gebruikte rekenmethodiek	Hari 3.3
Gebruikte rekenprogramma	Safeti.nl 6.54
Beschrijving maatgevend scenario	Bleve
Relevante installaties	

Plaatsgebonden risico

Herkomst risicocontour	INGEVOERD
Plaatsgebonden risico 10-5 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-6 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-7 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-8 [m]	
Invoerwijze groepsrisico	G

Groepsrisico

Toegestane bevolkingsdichtheid	
R10-5 invloedsgebied [pers/ha]	
Toegestane bevolkingsdichtheid	
R10-6 invloedsgebied [pers/ha]	
Gemiddelde bevolkingsdichtheid	
binnen gebied R10-5 en	
invloedsgebied [pers/ha]	
Gemiddelde bevolkingsdichtheid	
binnen gebied R10-6 en	
invloedsgebied [pers/ha]	
Groepsrisico verantwoord	J
Getroffen maatregelen	
Overschrijding oriënterende waarde	N
Afstand tot grens invloedsgebied	2381
verantwoording groepsrisico [m]	
Weerklasse GR berekening	F1,5
Bron groepsrisico	Veiligheidsrapport
Datum bepaling groepsrisico	14-11-2016

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.

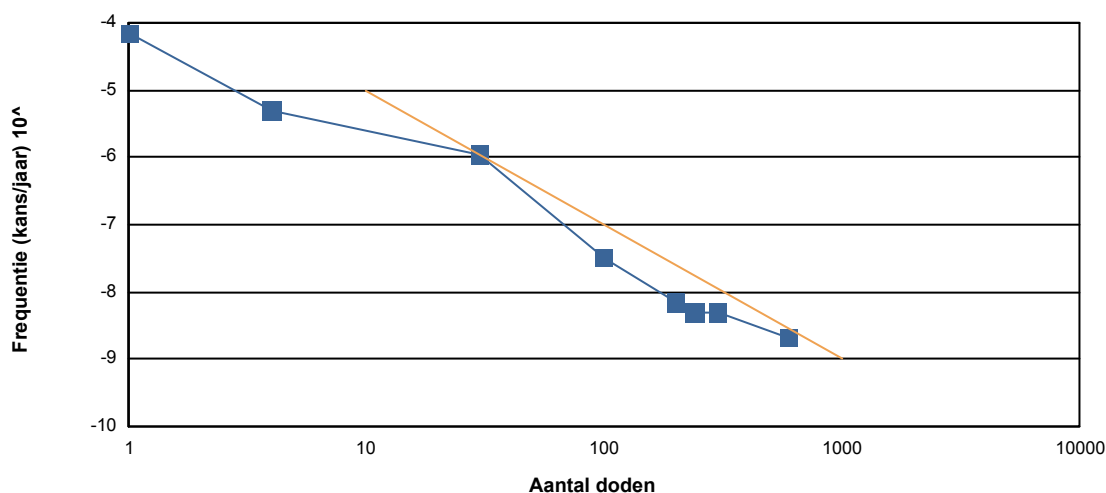
Overige gegevens

Wvo-vergunning
Wvo-bevoegd gezag
Wvo-vergunningnummer
Datum Wvo-vergunning
Kew-vergunning
Kew-vergunningnummer
Datum Kew-vergunning
Gebruiksvergunning
Gebruiksvergunningnummer
Datum gebruiksvergunning
Rampbestrijdingsplan verplicht
Rampbestrijdingsplan aanwezig
Referentie rampbestrijdingsplan
Datum rampbestrijdingsplan
Bedrijfsnoodplan verplicht
Bedrijfsnoodplan aanwezig
Referentie bedrijfsnoodplan
Datum bedrijfsnoodplan
Aanvalplan aanwezig
Datum aanvalsplan
Bedrijfsbrandweer verplicht
Bedrijfsbrandw. verplicht o.b.v. Wm
Bedrijfsbrandweer aanwezig
Veiligheidszorgsysteem verplicht
Veiligheidszorgsysteem aanwezig
Type veiligheidszorgsysteem
Domino-effect naar naburige inricht.

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.

GR-Curve

Groepsrisico Kans op N of meer doden per jaar



[Uitleg groepsrisico-curve](#)

Kaartje



[Klik hier voor een grotere kaart](#)

Type BRZO (Categorie A)

Specifieke informatie bij het type

Type BRZO Inrichting	VR
Veiligheidsrapport of PBZO document aanwezig	J
Datum veiligheidsrapport of PBZO document	1-7-2015
Inrichting aangewezen als domino-Inrichting	N
Ontvanger van domino-effecten van andere inrichting(en)	N
Domino-effecten op andere risicovolle inrichting(en)	N

Type Overig Propaan

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.**Specifieke informatie installatie**

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	1
Naam van de installatie	Gasbol 1
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	2
Naam van de installatie	Gasbol 2
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	3
Naam van de installatie	Gasbol 3
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	4
Naam van de installatie	Gasbol 4
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	5
Naam van de installatie	Gasbol 5
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	6
Naam van de installatie	Gasbol 6
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [l]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	7
Naam van de installatie	Cryogeen Gas 1
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [l]	55000000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	8
Naam van de installatie	Cryogeen Gas 2
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [l]	55000000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------



Bijlage 3 Advies Veiligheidsregio Zeeland principeverzoek VZT dd. 18 februari 2021

MEMO		Datum opstellen	18 februari 2021
		Opsteller	H. van Dalfsen (VRZ) i.s.m. A. Lindenberg (RUD)
Voor:	Ronald Bakker (Gemeente Vlissingen), Erik van der Ham (Verbrugge) en Risto Louws (Rho Adviseurs)		
Onderwerp:	Aangepaste notitie Veiligheidsregio Zeeland en RUD Zeeland inzake externe veiligheid tijdelijke overnachting militairen Verbrugge Zeeland Terminals		

1. Inleiding

Gemeente Vlissingen heeft recent van Verbrugge Zeeland Terminals B.V. (hierna: Verbrugge) een vertrouwelijk principeverzoek ontvangen voor het toestaan van tijdelijke overnachting van militairen in het kader van logistieke militaire operaties. Op woensdag 10 februari a.s. heeft hierover een overleg plaatsgevonden met Gemeente Vlissingen, Verbrugge, de adviseur van Verbrugge, Veiligheidsregio Zeeland (VRZ) en RUD Zeeland. Vanwege de ligging van de locatie binnen de veiligheidscontour van het Sloegebied is VRZ is gevraagd om advies te geven ten aanzien van externe veiligheid, waarbij er specifiek aandacht is gevraagd voor de voorgestelde flexibiliteit door middel van de drie overnachtingslocaties.

Voorafgaand aan het overleg hebben wij u in samenwerking met RUD Zeeland een eerste notitie met aandachtspunten toegestuurd. Naar aanleiding van de uitkomsten uit het overleg en de nagezonden informatie sturen wij u hierbij onze aangepaste notitie toe.

2. Veiligheidscontour:

De vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de veiligheidscontour van het Sloegebied is niet toegestaan, tenzij er sprake is van een functionele binding met het gebied. Initiatiefnemer heeft een onderbouwing gegeven voor de noodzaak van het initiatief. VRZ en RUD Zeeland hebben deze onderbouwing beoordeeld en zijn van mening dat de functionele binding voldoende is aangetoond.

3. Invloed initiatief op toekomstige ontwikkelingen in de omgeving

Paragraaf 4.5 beschrijft de mogelijke invloed van de slaapgelegenheid op toekomstige bedrijfsontwikkelingen met risicovolle activiteiten in de omgeving. Dit geldt met name voor locatie 2, aangezien die niet binnen de inrichting van Verbrugge Zeeland Terminals is gelegen.

Binnen de veiligheidscontour wordt niet getoetst aan het plaatsgebonden risico, mits er sprake is van functionele binding. Ook al ligt locatie 2 buiten de inrichting van Verbrugge, dan vormt dit nog geen probleem voor toekomstige bedrijfsontwikkelingen in de nabije omgeving.

Nieuwe bedrijfsontwikkelingen zijn het meest waarschijnlijk op het braakliggende terrein direct ten noorden van Verbrugge. Los van het feit dat er binnen de veiligheidscontour niet wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico, zorgen eventuele toekomstige bedrijfsontwikkelingen op die locatie vooral voor een risicotoename voor de locaties 1 en 3. Deze locaties liggen immers dicht bij het braakliggende terrein dan locatie 2.

4. Groepsrisico

Van Citters Beheer hoeft in verband met de sanering inderdaad niet meer in beschouwing te worden genomen.

5. Flexibiliteit

Veiligheidsregio Zeeland is gevraagd om advies te geven inzake de voorgestelde flexibiliteit door middel van de 3 slaapaccommodaties. Het voorstel is door ons in samenwerking met RUD Zeeland beoordeeld.

Veiligheidsregio en RUD Zeeland stellen daarbij het volgende:

- Het voorstel om ten behoeve van de flexibiliteit drie slaapaccommodaties mogelijk te maken is vanuit het perspectief van externe veiligheid haalbaar. VRZ en RUD Zeeland hebben geen bezwaar tegen het aanwijzen van 3 verschillende slaapaccommodaties.
- Conform de QRA van Verbrugge wordt een deel van locatie 3 gebruikt voor de op- en overslag van gevaarlijke stoffen. Concreet vinden deze activiteiten plaats bij Loods A, loods G, ter hoogte van de calamiteitenplaats en nabij loods O. Het gaat hierbij om stoffen uit ADR-klasse 6.1 (toxische stoffen) en ADR-klasse 1 (ontploffbare stoffen). Ook vindt er aan de kade boord-boordoverslag plaats van big-bags met ammoniumnitraat. Incidenten met deze stoffen kunnen tot slachtoffers leiden binnen de inrichting. Het is daarom vanuit veiligheidsoogpunt onwenselijk als er binnen locatie 3 overnachting plaatsvindt wanneer gelijktijdig bovenstaande activiteiten met gevaarlijke stoffen worden uitgevoerd. Overnachting binnen locatie 3 dient daarom alleen plaats te kunnen vinden als er binnen de inrichting geen op- en overslag plaatsvindt van stoffen uit de ADR-klasse 1 (uitgezonderd munitie voor de beveiliging van het TMO), ADR-klasse 6.1 en bigbags met ammoniumnitraat. In het principeverzoek is dit reeds als aanvullende maatregel opgenomen. VRZ en RUD onderstrepen het belang van deze maatregel.
- *Samenvattend:* VRZ en RUD Zeeland hebben geen bezwaar om ten behoeve van de flexibiliteit 3 verschillende slaapaccommodaties aan te wijzen. Overnachting binnen locatie 3 dient echter alleen plaats te kunnen vinden als er binnen de inrichting geen op- en overslag plaatsvindt van de hierboven benoemde stoffen.
- De 3 afzonderlijke locaties kennen verschillende externe veiligheidsrisico's. Er zijn dus ook per locatie verschillende veiligheidsmaatregelen nodig.

6. Risico's en bijbehorende scenario's per slaapaccommodatie

Per slaapaccommodatie worden hieronder de relevante risico's en bijbehorende scenario's weergegeven:

Locatie 1 (Noordzijde):

Risicobron	Maatgevend scenario
Verbrugge zelf (intern)	Toxisch
Kloosterboer	Toxisch
Spoorlijn Sloehaven - Roosendaal	Toxisch
Westerschelde	Toxisch
Vopak	Brandbaar gas

Opmerkingen:

- Locatie 1 ligt nog net binnen het invloedsgebied van Vopak.
- Voor wat betreft de Westerschelde is ook nog het vervoer van brandbaar gassen relevant. Tegen de effecten van een gaswolkbrand of -explosie) zijn echter redelijkerwijs geen maatregelen te nemen.

Locatie 2 (Westzijde):

Risicobron	Maatgevend scenario
Verbrugge zelf	Toxisch (Gifwolk)
Kloosterboer	Toxisch
Aardgasleiding Z-567-01	Fakkelfbrand

Opmerking:

Locatie 2 ligt binnen de 100% letaliteitscontour van de aardgasleiding. Binnen deze contour zullen bij een fakkelfbrand alle (onbeschermde) personen komen te overlijden.

Locatie 3 (Zuidzijde):

Risicobron	Maatgevend scenario
Verbrugge zelf (intern)	Toxisch (+ Plasbrand, zie punt 7)
Kloosterboer	Toxisch
Spoorlijn Sloehaven - Roosendaal	Toxisch
Westerschelde (niet voor 2 loodsen linksboven)	Toxisch
Vopak	Brandbaar gas (Gaswolkbrand of -explosie)

Aanvullende opmerking inzake C.RO Ports Vlissingen

Op circa 75 meter ten westen van locatie 2 ligt C.RO Ports (Cobelfret). C.RO Ports heeft enige tijd geleden een aanvraag gedaan voor omgevingsvergunning ter revisie van het onderdeel milieu. De wijziging betreft de op- en overslag van containers met gevaarlijke stoffen. De aanvraag tot wijziging is inmiddels definitief. Er loopt nog wel een beroepszaak.

Deze wijziging is nog niet in de Risicokaart verwerkt. We vinden het echter toch belangrijk om u hier nu alvast over te informeren.

Voor wat betreft het plaatsgebonden risico zorgt deze ontwikkeling niet voor belemmeringen. Wel brengt de op- en overslag van containers met gevaarlijke stoffen ten opzichte van de hierboven beschreven risicobronnen extra risico's met zich mee:

- Als gevolg van de op- en overslag van containers met gevaarlijke stoffen geldt voor alle drie de slaapaccommodaties een toxisch scenario (gifwolk)
- Slaapaccommodatie 2 ligt tevens binnen het invloedsgebied van brandbare gassen. Voor deze locatie zijn ook de scenario's BLEVE en Wolkbrand van toepassing.

7. Interne scenario's en veiligheidsmaatregelen binnen Verbrugge

In het principeverzoek is reeds beschreven dat er maatregelen worden genomen om de risico's te beperken van de op- en overslag van gevaarlijke stoffen binnen de eigen inrichting. Gedurende de overnachting door militairen worden er geen (tank)containers met stoffen uit ADR-klasse 1 (uitgezonderd munitie t.b.v. beveiliging TMO), ADR-klasse 6.1 en bigbags met ammoniumnitraat op-

en overgeslagen. Veiligheidsregio en RUD Zeeland benadrukken dat hiermee de interne risico's aanzienlijk worden beperkt.

Verder is met het oog op het gifwolksscenario aangegeven dat de loodsen zijn voorzien van afsluitbare ventilatie. De loodsen bieden daarmee bescherming tegen de schadelijke gezondheidseffecten van een gifwolk.

Voor wat betreft de waarschuwing en alarmering bij incidenten heeft Verbrugge tijdens het overleg aangegeven dat deze plaatsvindt door middel van handbediende alarmeringspalen op het terrein van Verbrugge. Om een snelle waarschuwing en alarmering van de overnachtende militairen te waarborgen worden er afspraken gemaakt tussen de BHV-organisatie van Verbrugge en de dienstdoende officier van de militairen. Het gehele terrein van Verbrugge wordt ten allen tijde gemonitord. Opgemerkt moet worden dat de alarmering door middel van de reguliere WAS-palen (veiligheidsregio) bij interne incidenten niet tijdig genoeg plaats zal vinden.

8. Aanvullende maatregelen zelfredzaamheid

De bovenstaande maatregelen zorgen voor een significante beperking van de interne veiligheidsrisico's. De slaapaccommodaties kunnen echter ook gevolgen ondervinden van calamiteiten met gevaarlijke stoffen in de omgeving buiten de inrichting. Om de externe veiligheidsrisico's te beperken en de zelfredzaamheid van de militairen te vergroten adviseren Veiligheidsregio Zeeland en RUD Zeeland de volgende maatregelen te nemen:

Maatregel	Locatie 1	Locatie 2	Locatie 3
1. Leg vast dat er tijdens overnachting in locatie 2 geen (graaf)werkzaamheden bij de aardgasleiding plaatsvinden. Door grondroeractiviteiten bij de leiding te verbieden, wordt de kans op een fakkelbrand weggenomen.		X	
2. Neem de EV-scenario's (gifwolk, plasbrand, fakkelbrand en gaswolkbrand) op in het BHV-plan van Verbrugge en werk voor alle drie de locaties de (verschillende) handelingsperspectieven uit. Stem de handelingsperspectieven af met de hulpdiensten. VRZ kan hierbij ondersteuning bieden.	X	X	X
3. Draag zorg voor een snelle waarschuwing en alarmering van de aanwezige personen bij interne en externe calamiteiten met gevaarlijke stoffen.	X	X	X

9. Beoordeling bestrijdbaarheid

De 3 slaapaccommodaties zijn door de veiligheidsregio beoordeeld ten aanzien van de aspecten *bereikbaarheid* en *bluswatervoorzieningen*.

Uit de beoordeling blijkt dat de loodsen goed bereikbaar zijn. Verder zijn er op het terrein van Verbrugge voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig. De brandweer is bekend met de omgeving van de loodsen. Voor wat betreft de bestrijding en hulpverlening bij een (beginnende) brand of

ongeval gaat de brandweer er vanuit dat de aanwezigen op het terrein in hoge mate zelfvoorzienend zijn en de eerste klap zelf kunnen opvangen.

Om de bestrijdbaarheid nog verder te optimaliseren is het de aanbeveling om aan de achterzijde van locatie 2 een tijdelijk waterbassin als extra bluswatervoorziening te plaatsen. De inzetdiepte voor de brandweer is bij locatie 2 namelijk relatief groot. Vanaf de weg (opstelplaats) is de inzetdiepte tot aan het eind van de loods circa 80 meter, waar 60 meter gewenst is. Om dit op te lossen kan er gedurende de periode dat er overnacht wordt aan de achterzijde (westzijde) van locatie 2 een tijdelijk waterbassin geplaatst worden. De gewenste watercapaciteit is 30 m³. Het type aansluiting moet passen bij de aansluiting van de tankautospuiter en dient in overleg met VRZ (afd. Operationele Voorbereiding) gekozen te worden. Een dergelijk waterbassin kan gehuurd worden. Wellicht dat Verbrugge zelf al beschikt over een dergelijke voorziening.

10. Afsluiting

We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Wanneer er nog vragen zijn over het bovenstaande, kunt u uiteraard contact met ons opnemen.



**Bijlage 4 Principebesluit overnachting militairen, kenmerk 1290457 I
1290675 dd. 5 maart 2021**

Rho adviseurs voor leefruimte
t.a.v. mevrouw Westerduin
Postbus 150
3000 AD ROTTERDAM

INGEKOMEN	
Westerduin	
nr.: 0-3-2021	
aan:	
bijlage(n)	

Verzonden

- 5 MRT 2021

UW BRIEF VAN
22-02-2021
BEHANDELD DOOR
R.A. Bakker

UW KENMERK

BEZOEKADRES
Paul Krugerstraat 1

ONS KENMERK
1290457 / 1290675
TELEFOON
0118-487165

DATUM
5 maart 2021
BIJLAGEN

ONDERWERP
Principebesluit overnachting militairen Verbrugge Zeeland Terminals

Geachte mevrouw Westerduin,

U heeft namens Verbrugge Terminal Zeeland B.V. een principeverzoek ingediend m.b.t. het faciliteren van tijdelijke overnachting van militairen op/bij het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V. in Vlissingen-Oost. Zoals in het verzoek is aangegeven, voldoet dit gebruik niet aan het ter plaatse geldende bestemmingsplan Zeehaven- en industrieterrein Sloe 2018.

Het verzoek bestaat eruit gelegenheid te geven aan militairen tijdens operaties te verblijven op/bij de inrichting van Verbrugge (inclusief overnachtingen). Het gaat om de aanwezigheid van 100 tot maximaal 1.000 personen, gedurende 10 tot maximaal 25 aaneengesloten dagen, gemiddeld eenmaal, tot maximaal drie maal per jaar. Het maximale aantal personen zal niet gedurende de gehele operatie aanwezig zijn: gedurende de operatie bouwt het aantal militairen op tot maximaal 1.000 en dit aantal zal gedurende maximaal een week aanwezig zijn.

In het principeverzoek is beschreven dat de overnachtingsfaciliteiten aangemerkt moeten worden als beperkt object. Verder is in het principeverzoek afdoende beschreven dat er sprake is van de vereiste functionele binding, onder meer omdat het concept 'train as you fight' dient te worden gehanteerd.

Principebesluit

Wij hebben op basis van het principeverzoek en het bij u bekende advies d.d. 18 februari jl. van de Veiligheidsregio en RUD Zeeland, besloten in principe (planologische) medewerking te verlenen aan het verzoek, onder voorwaarde dat voldaan wordt aan de in het principeverzoek en in het advies genoemde veiligheidsmaatregelen. Kortheidshalve verwijzen wij u dan ook naar deze stukken.

Vervolg

Aangetoond zal moeten worden dat het initiatief daadwerkelijk uitvoerbaar is. Dit zal uit de namens de initiatiefnemer aan te leveren vergunningaanvragen, met de daarbij behorende stukken, moeten blijken. Hierbij dienen de betreffende veiligheidsmaatregelen strikt te

worden toegepast en worden nageleefd. Vervolgens worden deze veiligheidsmaatregelen vastgelegd in de benodigde (ontwerp-)omgevingsvergunning.

Zoals in het principerverzoek reeds is aangegeven, is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing op de aanvraag omgevingsvergunning. De ontwerp-omgevingsvergunning dient voor zes weken ter visie te worden gelegd, waarbij de mogelijkheid geboden wordt om zienswijzen in te dienen. Aan de initiatiefnemer is meegegeven dat het raadzaam is om in een vroegtijdig stadium omliggende bedrijven te betrekken bij het initiatief, zodat (maatschappelijk) draagvlak voor het initiatief verkregen kan worden en kans op zienswijzen en daarna eventueel beroep afneemt.

Kosten

Separaat zal een factuur worden toegestuurd i.v.m. het in behandeling nemen van het principeverzoek ter hoogte van € 650. Over de eventuele aanvraag omgevingsvergunning zijn eveneens leges verschuldigd. In de legesverordening is vastgelegd dat leges van het principeverzoek weer deels in mindering gebracht kunnen worden op de aanvraag omgevingsvergunning.

Gedoogverzoek

In aanvulling op het principeverzoek, is door Verbrugge Zeeland Terminals B.V. – met ondersteuning van het ministerie van Defensie - verzocht om vooruitlopend op een eventuele definitieve omgevingsvergunning het overnachten van militairen in augustus 2021 te gedogen. Wij hebben besloten geen medewerking te verlenen aan dit verzoek, onder meer omdat het onbekend of het plan op (maatschappelijk) draagvlak kan rekenen. In het kader van de t.z.t. te volgen vergunningsprocedure is het dan ook niet uit te sluiten dat er zienswijzen worden ingediend door bijvoorbeeld omliggende bedrijven. Indien dat het geval zou zijn, zal er een belangenafweging plaats moeten vinden tussen de belangen van de partij die een zienswijze heeft ingediend en het belang dat gemoeid is met het overnachten van de militairen. Het vooruitlopend op deze procedure reeds toezeggen dat de situatie gedoogd zou kunnen worden, betreft een ongewenste doorkruising van deze voorbereidingsprocedure. Er is dan geen ruimte meer om de belangen t.z.t. op objectieve wijze tegen elkaar af te wegen. Dit is juridisch niet te legitimeren. Dit doet dan ook afbreuk aan de geloofwaardigheid van de gemeente.

Hiernaast zou een handhavingsverzoek kunnen worden ingediend tegen een dergelijke gedoogconstructie. Daarbij kan niet zonder meer op voorhand worden besloten om af te zien van handhavend optreden, zoals verzocht wordt in het gedoogverzoek. Tegen een dergelijke afwijzing tot handhavend optreden staan bovendien rechtsmiddelen open. Dit zijn voor ons redenen om geen medewerking te verlenen aan het gedoogverzoek.

Nadere informatie

Wij vertrouwen erop u met het vorenstaande in dit stadium voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie hierover kunt u contact opnemen met de heeft R.A. Bakker (0118-487165, rbakker@vlissingen.nl) van de directie Ruimte en Samenleving.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Vlissingen,
de secretaris, de burgemeester,



mr. drs. ing. M. van Vliet drs. A.R.B. van den Tillaar

Een afschrift van deze brief is verzonden aan Verbrugge Zeeland Terminals B.V., postbus 398, 4380 AJ Vlissingen



Bijlage 5 Aanvulling principeverzoek overnachting militairen VZT dd. 9 juni 2021

Aan het college van burgemeester en
wethouders van de Gemeente Vlissingen
Postbus 3000
4380 GV Vlissingen

Tilburg, 9 juni 2021

Ons kenmerk: BV/21.109/22003/AD

Betreft: Aanvulling Principeverzoek faciliteren tijdelijke overnachting militairen
Verbrugge Zeeland Terminals (WW_0012)

Geacht College,

Op 23 februari 2021 heeft Verbrugge Zeeland Terminals een principeverzoek ingediend bij de gemeente Vlissingen voor een initiatief waarbij buitenlandse militairen periodiek overnachten op of in de nabijheid van haar inrichting. Op 5 maart 2021 heeft de gemeente Vlissingen positief besloten op dit principeverzoek (principebesluit kenmerk 1290457 I 1290675).

Namens Verbrugge Zeeland Terminals B.V. verzoeken wij u, aanvullend op het eerder ingediende principeverzoek, medewerking te verlenen aan het mogelijk maken van overnachting van buitenlandse militairen tot maximaal 1.600 militairen tijdens operaties op of in de nabijheid van haar inrichting aan de Engelandweg 12 te Ritthem.

In de bij deze brief gevoegde rapportage wordt een nadere toelichting gegeven over de wijziging van deze ontwikkeling en lichten wij toe waarom we u verzoeken medewerking te verlenen voor het toestaan van de beoogde ontwikkeling.

Wij verzoeken u een principebesluit te nemen dat u kunt instemmen met dit initiatief en in te stemmen met het voorbereiden van een planologische procedure op basis van de kruimelgevallenregeling voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan.

Bezoekadres

Tilburg

Dr. Anton Philipsweg 23-25
5026 RK Tilburg

Goes

Nobelweg 10-18
4462 GK Goes

Postadres

Postbus 353
5000 AJ Tilburg

T (013) 800 03 00

E info@bmdzuid.nl

IBAN NL66 ABNA 0520 8731 73

BTW NL808333938B01

KvK 20095259

bmdzuid.nl



Mocht u nog vragen hebben over dit verzoek of meer informatie wensen, dan kunt u contact opnemen met de projectleider van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., de heer Ard Vrolijk, bereikbaar per telefoon op 0622564580 of per mail via: ard.vrolijk@verbrugge.nl. Voor een verdere toelichting op de plannen, zowel ambtelijk als bestuurlijk, is de initiatiefnemer uiteraard beschikbaar.

Vertrouwende uw hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens Verbrugge Zeeland Terminals B.V.

A handwritten signature in black ink that reads 'Bas van Velthoven'.

Bas van Velthoven
Adviseur

Bijlage: Aanvulling initiatief overnachting militairen (kenmerk WW_0012)

DATUM 9 juni 2021
KENMERK WW_0012
VAN Wendy Westerduin
AAN Gemeente Vlissingen
CC Verbrugge Zeeland Terminals

PROJECT 20201589
OPDRACHTGEVER Verbrugge Zeeland Terminals

AANVULLING INITIATIEF OVERNACHTING MILITAIREN

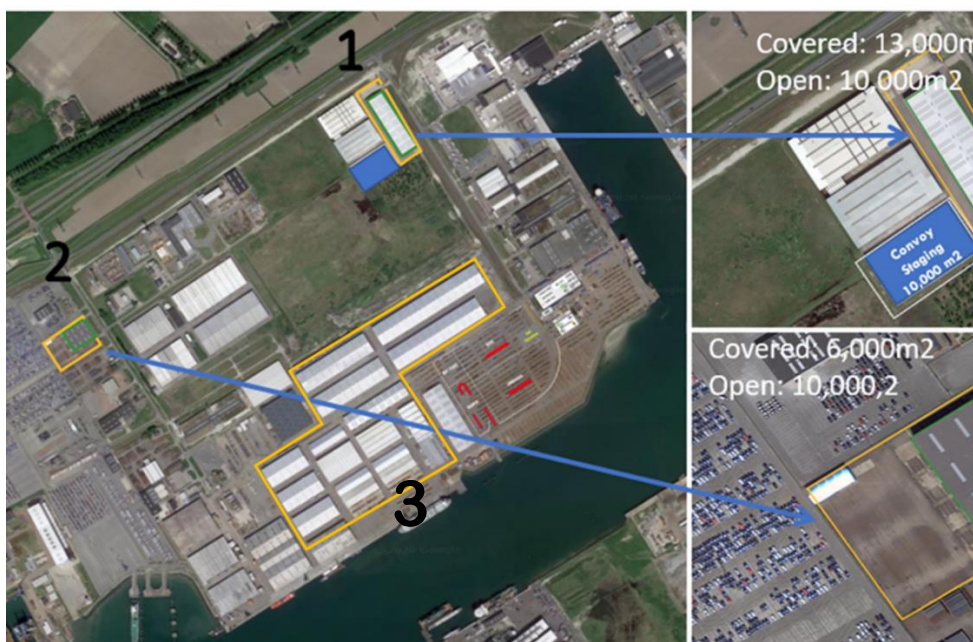
INLEIDING

Op 23 februari 2021 heeft Verbrugge Zeeland Terminals een principeverzoek ingediend bij de gemeente Vlissingen voor een initiatief waarbij buitenlandse militairen periodiek overnachten op of in de nabijheid van haar inrichting. Op 4 maart 2021 heeft de gemeente Vlissingen positief besloten op dit principeverzoek (principebesluit kenmerk 1290457 I 1290675). De vergunningaanvraag voor het initiatief is inmiddels ingediend.

Na indienen van de vergunningaanvraag is gebleken dat een aanpassing van het initiatief gewenst is, waarbij het aantal personen dat op de inrichting aanwezig kan zijn gedurende korte perioden groter kan zijn dan het aantal waarvan in het principeverzoek is uitgegaan. In deze memo wordt beschreven wat de wijziging van het initiatief inhoudt en wat de effecten van deze wijziging zijn ten opzichte van het eerdere principeverzoek. Voor het overige geldt de inhoud van het eerdere principeverzoek onverkort.

BESCHRIJVING INITIATIEF EN WIJZIGING

Het initiatief bestaat eruit gelegenheid te geven aan militairen tijdens operaties te verblijven op één van de onderstaande drie locaties, alle gelegen binnen of in de directe nabijheid van de inrichting van Verbrugge (inclusief overnachtingen).



Figuur 2: Mogelijke locaties voor overnachting.

Voor de duur van de operatie wordt één van de loodsen van Verbrugge aan buitenlandse militairen ter beschikking gesteld als verblijfs- en overnachtingsruimte. De hal wordt hiervoor vrijgemaakt van goederen. Tijdens de operatie worden alle benodigde voorzieningen, zoals overnachtingsaccommodatie en sanitair ingericht in de loods. Na afloop van de operatie worden deze weer verwijderd en wordt de loods weer voor de reguliere opslag in gebruik genomen. Door Verbrugge worden naast het gebruik van de loods faciliteiten geleverd zoals gebruik van water en energie en afvoer van afvalwater en afval.

In het oorspronkelijke verzoek en de aanvraag is beschreven dat het gaat om de aanwezigheid van 100 tot maximaal 1.000 personen, gedurende 10 tot maximaal 25 aaneengesloten dagen, gemiddeld eenmaal, tot maximaal driemaal per jaar. Het maximale aantal personen zal niet gedurende de gehele operatie aanwezig zijn: gedurende de operatie bouwt het aantal militairen op tot 1.000 en dit aantal zal gedurende maximaal een week aanwezig zijn.

De aanvulling bestaat eruit dat bovenop de hiervoor genoemde en in het principaverzoek opgenomen maximumaantallen, incidenteel, vanwege het type militaire oefening, maximaal 1.600 militairen aanwezig zullen zijn binnen de inrichting. Deze situatie zal zich voordoen gedurende maximaal 1 week, eenmaal in maximaal 2 jaar. Alleen het maximaal aanwezige aantal militairen wijzigt, voor de periode van maximaal 1 week per 2 jaar. De locatie, frequentie en wijze van uitvoering van het initiatief blijven gelijk.

EFFECTEN AANVULLING INITIATIEF

Risicobronnen en veiligheidszone

Het projectgebied ligt in het Sloegebied waar verschillende risicobronnen aanwezig zijn. Enkele van deze risicobronnen zijn relevant voor het initiatief, omdat het projectgebied binnen het invloedsgebied van het groepsrisico ligt. Het gaat om Vopak Terminal Vlissingen B.V., Kloosterboer Vlissingen VOF, het spoortraject Sloehaven-Roosendaal west en de Westerschelde.

Geen van de drie locaties ligt binnen een $PR 10^{-6}$ contour van een ander bedrijf. Wel liggen ze binnen het invloedsgebied van de bovengenoemde risicobronnen. De wijziging van het initiatief heeft geen invloed op de ligging van het projectgebied of de omliggende risicobronnen.

Voor het Sloegebied geldt een veiligheidszone. In bestemmingsplan is deze zone voorzien van de aanduiding 'veiligheidszone – bevi 1'. Het initiatief is inpasbaar binnen de veiligheidszone omdat er sprake is van een (beperkt) kwetsbaar object met een functionele binding met de inrichting van Verbrugge. Ook het gewijzigde initiatief met een groter aantal maximaal aanwezige personen past binnen deze beschrijving en is daarom inpasbaar binnen de veiligheidszone.

Groepsrisico

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Besluit externe veiligheid inrichtingen dient vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van het spoor en verschillende risicovolle inrichtingen een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. De volledige verantwoording zal worden opgesteld op basis van het advies van de Veiligheidsregio. Belangrijke aspecten voor de verantwoording van het groepsrisico zijn zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

De wijziging van het maximaal aanwezige aantal personen heeft geen invloed op de ligging van de projectlocaties ten opzichte van de verschillende risicobronnen en de bijbehorende risicocontouren en invloedsgebieden. Zoals aangegeven in het principeverzoek ligt het groepsrisico van 'Vopak Terminal Vlissingen B.V.' dichtbij de oriëntatiewaarde. Gezien de ligging van de overnachtingslocaties buiten de $PR 10^{-8}$ contour, die maatgevend is voor het groepsrisico, zal het groepsrisico ook

door de stijging van het maximaal aantal personen naar 1.600 gedurende maximaal 1 week per 2 jaar niet relevant toemen en is een overschrijding van de oriëntatiewaarde niet aan de orde. Een berekening biedt in geen geval meer inzicht in de te nemen maatregelen voor de slaapaccommodatie en de veiligheidssituatie ter plaatse. De conclusies uit het eerder ingediende principeverzoek met betrekking tot het groepsrisico blijven dan ook ongewijzigd.

Zelfredzaamheid

De militairen die gebruik zullen maken van de faciliteiten voor tijdelijke overnachting zijn in hoge mate zelfredzaam (getraind en in hoge mate voorbereid op situaties met een zeer hoog veiligheidsrisico). Door het afgaan van sirenes (interne alarmering bij Verbrugge) bij noodsituaties worden de aanwezige mensen tijdig gewaarschuwd en zijn zij in staat te handelen naar gelang de situatie. In het BHV-plan zal communicatie met de aanwezigen op het TMO bij noodgevallen opgenomen worden. Dit zal ook bij doorvoeren van de wijziging van het initiatief zo zijn.

Bestrijdbaarheid

De aspecten die van belang zijn voor de bestrijdbaarheid van eventuele incidenten, zoals de aanwezigheid van een noodplan, de voorzieningen in de loodsen en de bereikbaarheid van de locaties, worden niet beïnvloed door het aantal personen dat aanwezig kan zijn.

Wel moet het ontruimingsplan afgestemd worden op de ontruiming van grote aantallen personen. Deze afstemming is bij het toenemen van het maximale aantal van aanwezige personen opnieuw van groot belang. Verbrugge zal hier opnieuw aandacht aan besteden zodat het ontruimingsplan aan de nieuwe invulling van het initiatief wordt aangepast.

Plaatsgebonden risico

Op de PR 10^{-6} /jaar-contour van Verbrugge zelf heeft de aanwezigheid van de militairen geen invloed, ook niet met een toename van het aantal personen.

Locatie 3 ligt binnen de PR 10^{-6} contour van de eigen inrichting. Hier worden maatregelen genomen om het risico voor de overnachtende militairen te beperken. Het aantal aanwezige personen is hierop niet van invloed.

Milieueffecten

Als gevolg van de tijdelijke aard van de operaties zijn de milieueffecten van het initiatief al beperkt. Gezien de lage frequentie en duur van de aanwezigheid van extra personen ten opzichte van het oorspronkelijke initiatief, zal de wijziging geen invloed hebben op de milieueffecten.

CONCLUSIE

De aanwezigheid van 600 aanvullende personen gedurende maximaal één week per 2 jaar, heeft geen invloed op de risico's bronnen of het plaatsgebonden risico.

Voor de verantwoording van het groepsrisico zijn vooral de zelfredzaamheid en de bestrijdbaarheid van belang. Hiervoor zal het ontruimingsplan worden toegespitst op het ontruimen van een groter aantal personen.

Ook na de wijziging is het initiatief inpasbaar binnen de veiligheidszone en kan het groepsrisico verantwoord worden.



**Bijlage 6 Advies Veiligheidsregio Zeeland aanvulling principeverzoek
VZT dd. 1 juli 2021**

MEMO		Datum opstellen	1 juli 2021
		Opsteller	Henk van Dalfsen (VRZ) i.s.m. André Lindenberg (RUD)
Voor:	Ronald Bakker, Gemeente Vlissingen		
Onderwerp:	Reactie VRZ en RUD inzake externe veiligheid aanvullend principeverzoek overnachting militairen VZT - Vertrouwelijk		

Inleiding

Gemeente Vlissingen heeft van Verbrugge Zeeland Terminals (VZT) een aanvullend principeverzoek ontvangen inzake de tijdelijke overnachting van buitenlandse militairen binnen de inrichting van VZT. Het betreft een aanvulling op het eerdere principeverzoek d.d. 23 februari 2021 waarin werd verzocht om tijdens operaties de overnachting van maximaal 1.000 militairen mogelijk te maken gedurende 10 tot maximaal 25 dagen, gemiddeld eenmaal tot maximaal driemaal per jaar. Op dit eerste principeverzoek heeft Gemeente Vlissingen op 4 maart 2021 reeds positief besloten.

De aanvulling bestaat eruit dat bovenop de hiervoor genoemde en in het principeverzoek opgenomen maximumaantallen, incidenteel, vanwege het type militaire oefening, maximaal 1.600 militairen aanwezig zullen zijn binnen de inrichting. Deze situatie zal zich voordoen gedurende maximaal 1 week, eenmaal in maximaal 2 jaar. Alleen het maximaal aanwezige aantal militairen wijzigt, voor de periode van maximaal 1 week per 2 jaar. De locatie, frequentie en wijze van uitvoering van het initiatief blijven gelijk.

Gemeente Vlissingen heeft Veiligheidsregio Zeeland (VRZ) gevraagd om, in afstemming met RUD Zeeland, ten aanzien van externe veiligheid te adviseren op het aanvullende principeverzoek. Middels deze memo doen wij u ons advies toekomen.

Advies

Het principeverzoek is door VRZ en RUD beoordeeld en akkoord bevonden. Zoals wij tijdens voorgaande overleggen reeds hebben aangegeven vinden wij het – met het oog op het groepsrisico - belangrijk dat deze toevoeging (van 1.000 naar 1.600 militairen) niet structureel in de vergunning wordt opgenomen, maar met een bijzondere regeling, waarbij wordt vastgelegd dat de overnachting van 1.600 militairen maximaal 1 week per 2 jaar mag plaatsvinden. De stijging van het groepsrisico blijft daardoor (zeer) beperkt. Het voornemen om dit middels een kruimelgevallenregeling te regelen is wat ons betreft akkoord.

Omdat de locatie(s), frequentie en uitvoering van het initiatief niet veranderen, blijven onze eerdere adviezen (zie ons advies op het vorige principeverzoek d.d. 18 februari 2021¹) van kracht. Aanvullende veiligheidsmaatregelen zijn niet noodzakelijk.

Afsluiting

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Bij vragen en/of opmerkingen kunt u contact opnemen met de opstellers van dit advies.

¹ Aangepaste notitie Veiligheidsregio Zeeland en RUD Zeeland inzake externe veiligheid tijdelijke overnachting militairen Verbrugge Zeeland Terminals



Bijlage 7 Voorbeeld besluit TMO

MINISTERIE VAN DEFENSIE

Onderwerp:

Besluit houdende tijdelijke aanwijzing van een *Sea Port of Disembarkation (SPOD)* op en in de onmiddellijke nabijheid van het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., gemeente Vlissingen, zoals aangewezen en gemarkeerd op de foto in de bijlage, als te bewaken en te beveiligen object.

Nummer: CLAS/276

DE MINISTER VAN DEFENSIE

Gelet op artikel 2 van de Rijkswet geweldgebruik bewakers militaire objecten en artikel 2 van het Rijksbesluit houdende aanwijzing van te bewaken en te beveiligen objecten;

BESLUIT:

Artikel 1

Als te bewaken en te beveiligen object wordt aangewezen: de SPOD op en in de onmiddellijke nabijheid van het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., gemeente Vlissingen, waarbij is inbegrepen het aan dat terrein grenzende treinspoor en water, zoals aangewezen en gemarkeerd op de foto in de bijlage.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking met ingang van 01 februari 2020 en vervalt met ingang van 18 april 2020.

Artikel 3

Dit besluit wordt aangehaald als: "Besluit houdende tijdelijke aanwijzing van een *Seaport of Disembarkation (SPOD)* op en in de onmiddellijke nabijheid van het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., gemeente Vlissingen, waarbij is inbegrepen het aan dat terrein grenzende treinspoor en water, zoals aangewezen en gemarkeerd op de foto in de bijlage, als te bewaken en te beveiligen object".

Artikel 4

Dit besluit zal in de Staatscourant worden geplaatst. Eveneens zal het tijdelijk militaire object ter plaatse worden aangeduid door middel van waarschuwborden en afzettingen teneinde kenbaar te maken dat dit object zo nodig met gebruikmaking van geweld wordt bewaakt.

Utrecht,

De Minister van Defensie
Voor deze,
De Commandant Landstrijdkrachten



M.H. Wijnen
Luitenant-generaal

Toelichting

Ingevolge de Rijkswet geweldgebruik bewakers militaire objecten zijn militairen en burgerbewakers in de rechtmatige uitoefening van de militaire bewakings- en beveiligingstaak bevoegd tot gebruik van geweld wanneer het daarmee beoogde doel dit, mede gelet op de aan het gebruik van geweld verbonden gevaren, rechtvaardigt en dat doel niet op een andere wijze kan worden bereikt. Deze geweldbevoegdheid geldt slechts bij de bewaking en beveiliging van door de Minister van Defensie aangewezen objecten.

In artikel 2, eerste lid, van het Rijksbesluit houdende aanwijzing van te bewaken en te beveiligen objecten is aan de Commandant Landstrijdkrachten mandaat verleend om, voor zover het hem aangaat, namens de Minister objecten aan te wijzen en deze voor een termijn van ten hoogste 12 weken te bewaken en te beveiligen.

In het onderhavige besluit wordt door de Commandant Landstrijdkrachten de SPOD op en in de onmiddellijke nabijheid van het terrein van Verbrugge Zeeland Terminals B.V., gemeente Vlissingen, waarbij is inbegrepen het aan dat terrein grenzende treinspoor en water, zoals aangewezen en gemarkeerd op de foto in bijlage, aangewezen als te bewaken en te beveiligen object. Deze aanwijzing treedt in werking met ingang van 01 februari 2020 en vervalt met ingang van 18 april 2020. De bijlage is op te vragen bij majoor mr. P.M. Ton Janssen, telefoonnummer: 030-2181019.

Bijlage:

Foto van het tijdelijk militair object behorend bij besluit CLAS 276





Bijlage 8 Onderbouwing functionele binding

Van: Bas van Velthoven

Verzonden: maandag 22 februari 2021 11:20

Aan: Erik van der Ham (erik.vander.ham@verbrugge.nl) <erik.vander.ham@verbrugge.nl>

Onderwerp: FW: Overnachten tijdens operaties van militairen op TMO in de haven

Erik,

Zie bijgaande ter bevestiging.

Met vriendelijke groet,

Bas van Velthoven



Bas van Velthoven

Adviseur

T 013- 800 03 00

M 06 508 330 17

Dr. Anton Philipsweg 23-25
5026 RK Tilburg

www.bmdzuid.nl



De fullservice QHSE partner



Een goed jaar bouw je samen door kennisdeling en interactie!

25 februari – Netwerkbijeenkomst Energietransitie 2021: Wat betekent dit voor uw bedrijf? [Meer informatie en](#)

Wilt u op de hoogte blijven van onze (online) bijeenkomsten en trainingen? [Zie de complete agenda](#)

Van:

Verzonden: maandag 22 februari 2021 11:14

Aan: Bas van Velthoven <Bas.van.Velthoven@bmdzuid.nl>

Onderwerp: Overnachten tijdens operaties van militairen op TMO in de haven

Erik,

Wij hebben het de afgelopen weken veelvuldig gehad over het concept wat jullie mogelijk willen gaan aanbieden aan de US Army in het kader van de HNS (Host Nation Support) operaties van Militair materieel.

Een van de "lessons learned" over de operaties welke er in Nederland de afgelopen twee jaar hebben plaatsgevonden heeft betrekking op het door jullie ontwikkelde concept.

Hieronder een korte beschrijving van deze lessons learned welke de importantie laat zien van het accommoderen van de US Army militairen op het operatie terrein.
(Lees in deze tekst voor US Army militairen, militairen van NATO bondgenoten en bevriende naties)

Accommoderen van militairen gebeurt normaliter op een z.g. LSA een Life Support Area wat een belangrijke positie inneemt bij een militaire operatie en waarbij het "on site" zijn van een LSA van het allergrootste belang is voor veiligheid, efficiency, en snelheid van handelen tijdens de operatie.

Gedurende deze operaties waren de US Army militairen niet op het operatie terrein "geaccommodeerd" (tijdelijk geaccommodeerd in de omgeving Woensdrecht) en heeft dat diverse keren geleidt tot situaties waarbij de operatie stilgezet diende te worden omdat de US Army functioneel specialisten niet aanwezig waren, er veelvuldig tussen de verblijfslocatie en de operatie locatie gependeld diende te worden, en er kostbare tijd verloren is gegaan.

Functioneel specialisten zijn er op diverse gebieden, maar bijna alle aanwezige US Army militairen zijn bij dit soort HNS operaties specialist, denk hierbij aan technische specialisten voor de pantser voertuigen, belading specialisten die specifieke kennis hebben over het beladen van Militaire voertuigen (Tanks, rups en wiel voertuigen etc.) maar ook veiligheid deskundigen die de operatie vanuit US Army veiligheid moeten begeleiden.

Belangrijk pluspunt van dit concept, is naast het vereenvoudigen van allerlei praktische zaken, is tevens het feit dat de militairen op/in de directe nabijheid, van het operationeel terrein 24/7 kunnen verblijven voor de duur van de operatie.

Alle US Army specialisten zullen derhalve ook 24/7 beschikbaar zijn zodat de veiligheid en de operatie geen vertraging op kan lopen daar deze te allen tijde op het operatie terrein aanwezig zullen zijn.

Daar alle HNS operaties voortvloeien uit het NATO bondgenootschap en deze het concept "Train as you fight" hanteert zien we in het concept een uitgelezen mogelijkheid om het logistieke proces te oefenen als of het een crisissituatie betreft (*'train as you fight'*), daarom is het inherent noodzakelijk dat de functionele specialisten van de US Army te allen tijde on-site aanwezig zijn, en kunnen zowel de NATO als HNS aan de doelstellingen van het verbond voldoen.

Dit zal namelijk gedurende een real life crisis situatie ook het geval zijn.

Hiermee is duidelijk dat er een functionele gebondenheid bestaat maar dat het accommoderen (voor beperkte duur van de HNS operatie) op het terrein, tevens een grote vermindering van mogelijke operationele veiligheidsincidenten met zich meebrengt. Mocht het om welke redenen dan ook niet mogelijk zijn om de US Army militairen op de operatie locatie tijdelijk te accommoderen zal een belangrijke mogelijkheid om het "train as you fight" principe niet kunnen worden uitgevoerd, en zal dit binnen NATO verband operaties leiden tot een verminderde efficiëntie.

Ik vertrouw erop dat jullie de ingeslagen weg zullen voortzetten en dat het concept uiteindelijk zal worden tot een goed product wat jullie kunnen aanbieden.

(Single National Point Of Contact Host Nation Support)

.....
Sectie Nationale Operaties

Afdeling J3

Directie Operaties

Defensiestaf

Ministerie van Defensie

Plein-Kalvermarktcomplex | Kalvermarkt 32 | 2511 CB | Den Haag | Gebouw A/B kamer 001.1
Postbus 20701 | 2500 ES | Den Haag

.....
Mobielnummer:

MIDTN:

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Bijlage 9 Atribuutrapporten risicokaart

10242 - Kloosterboer Vlissingen VOF**Inrichting algemeen**

<i>Bevoegd gezag</i>	VLISINGEN
<i>Type bevoegd gezag</i>	Gemeente
<i>Status</i>	Geaccordeerd door BG
<i>Laatste autorisatiedatum</i>	21-8-2017
<i>Is gepubliceerd</i>	J
<i>Naam inrichting</i>	Kloosterboer Vlissingen VOF
<i>Vroegere naam inrichting</i>	
<i>Straat</i>	Engelandweg
<i>Huisnummer</i>	22
<i>Huisnummer toevoeging</i>	
<i>Postcode</i>	4389PC
<i>Plaats</i>	Ritthem
<i>Gemeente</i>	Vlissingen
<i>BAG-id</i>	0718010000007483
<i>Locatieomschrijving</i>	Engelandweg 22
<i>Bronhouder</i>	
<i>Hoofdactiviteit inrichting</i>	Opslag in koelhuizen e.d.
<i>SBI-code hoofdactiviteit</i>	63122
<i>Bedrijfs identificatie nummer (BIN)</i>	
<i>Kadastrale aanduiding</i>	Vlissingen sectie M, M 669 M 772
<i>GBKN-nummer</i>	
<i>Bestemmingsplan</i>	
<i>Wettelijk kader</i>	Registratie besluit
<i>Coördinaten</i>	36681.05, 36681.05
<i>Datum eerste invoer</i>	
<i>Datum laatste wijziging</i>	21-8-2017

Vergunninggegevens

<i>Naam inrichtinghouder</i>	Kloosterboer Vlissingen VOF
<i>Gemeente inrichtinghouder</i>	
<i>Werkingsfeer activiteitenbesluit</i>	N
<i>Nummer milieuvergunning</i>	1607
<i>Datum milieuvergunning</i>	12-10-1998
<i>Wm-veranderingsvergunning</i>	J
<i>Wm-verand. nummer</i>	2051
<i>Wm-verand. datum</i>	12-4-2001
<i>Melding art. 8.19 Wm geaccepteerd</i>	J
<i>Melding art. 8.40 Wm van toepassing</i>	N
<i>Milieuvergunning actueel</i>	J
<i>BEVI inrichting</i>	J
<i>Overige informatie</i>	
<i>QRA verplicht</i>	
<i>QRA gemaakt</i>	N

10242 - Kloosterboer Vlissingen VOF

QRA

Reden QRA

Datum QRA

Gebruikte rekenmethodiek

Gebruikte rekenprogramma

Beschrijving maatgevend scenario

Relevante installaties

Plaatsgebonden risico

Herkomst risicocontour

Plaatsgebonden risico 10-5 [m]

Plaatsgebonden risico 10-6 [m]

Plaatsgebonden risico 10-7 [m]

Plaatsgebonden risico 10-8 [m]

Invoerwijze groepsrisico

Groepsrisico

Toegestane bevolkingsdichtheid

R10-5 invloedsgebied [pers/ha]

Toegestane bevolkingsdichtheid

R10-6 invloedsgebied [pers/ha]

Gemiddelde bevolkingsdichtheid

binnen gebied R10-5 en

invloedsgebied [pers/ha]

Gemiddelde bevolkingsdichtheid

binnen gebied R10-6 en

invloedsgebied [pers/ha]

Groepsrisico verantwoord

Getroffen maatregelen

Overschrijding oriënterende waarde

Afstand tot grens invloedsgebied

verantwoording groepsrisico [m]

Weerklasse GR berekening

Bron groepsrisico

Datum bepaling groepsrisico

10242 - Kloosterboer Vlissingen VOF

Overige gegevens

Wvo-vergunning
Wvo-bevoegd gezag
Wvo-vergunningnummer
Datum Wvo-vergunning
Kew-vergunning
Kew-vergunningnummer
Datum Kew-vergunning
Gebruiksvergunning
Gebruiksvergunningnummer
Datum gebruiksvergunning
Rampbestrijdingsplan verplicht
Rampbestrijdingsplan aanwezig
Referentie rampbestrijdingsplan
Datum rampbestrijdingsplan
Bedrijfsnoodplan verplicht
Bedrijfsnoodplan aanwezig
Referentie bedrijfsnoodplan
Datum bedrijfsnoodplan
Aanvalplan aanwezig
Datum aanvalsplan
Bedrijfsbrandweer verplicht
Bedrijfsbrandw. verplicht o.b.v. Wm
Bedrijfsbrandweer aanwezig
Veiligheidszorgsysteem verplicht
Veiligheidszorgsysteem aanwezig
Type veiligheidszorgsysteem
Domino-effect naar naburige inricht.

10242 - Kloosterboer Vlissingen VOF**Kaartje**[Klik hier voor een grotere kaart](#)**Type Ammoniak (Categorie D)****Specifieke informatie installatie**

Volgnummer	1
Type installatie	MACHINEKAMER
Naam van de installatie	Ammoniakkoelinstallatie
Opstellingsuitvoering volgens REVI	TYPE1
Hoeveelheid NH3 in ammoniakinstallatie [kg]	3000
Maximale werktemperatuur installatie	2

Risicoafstanden

Bepaling plaatsgebonden risico (PR)	GENERIEK
LRI-Gevarenkaart tabelnummer	Revi tabel 6
Risicoafstand (PR 10-6) [m]	0

Effectafstanden

Bepaling plaatsgebonden risico (PR)	GENERIEK
LRI-versie effectafstanden	6.1
LRI-Gevarenkaart nummer	8
LRI-Gevarenkaart tabelnummer	2b
Maatgevend scenario dodelijk	Toxisch
Maatgevend scenario gewond	Toxisch

Groepsrisico

Groepsrisico overschrijding	N
-----------------------------	---

10198 - Van Citters Beheer**Inrichting algemeen**

<i>Bevoegd gezag</i>	ZEELAND
<i>Type bevoegd gezag</i>	Provincie
<i>Status</i>	Geaccordeerd door BG
<i>Laatste autorisatiedatum</i>	27-9-2019
<i>Is gepubliceerd</i>	J
<i>Naam inrichting</i>	Van Citters Beheer
<i>Vroegere naam inrichting</i>	Thermphos International B.V.
<i>Straat</i>	Europaweg Zuid
<i>Huisnummer</i>	4
<i>Huisnummer toevoeging</i>	
<i>Postcode</i>	4389PD
<i>Plaats</i>	Ritthem
<i>Gemeente</i>	Vlissingen
<i>BAG-id</i>	0718010000007876
<i>Locatieomschrijving</i>	
<i>Bronhouder</i>	107D
<i>Hoofdactiviteit inrichting</i>	
<i>SBI-code hoofdactiviteit</i>	
<i>Bedrijfs identificatie nummer (BIN)</i>	
<i>Kadastrale aanduiding</i>	gemeente Vlissingen, sectie M526, M559, M576 en M609.
<i>GBKN-nummer</i>	
<i>Bestemmingsplan</i>	
<i>Wettelijk kader</i>	Registratie besluit
<i>Coördinaten</i>	36900.46, 36900.46
<i>Datum eerste invoer</i>	
<i>Datum laatste wijziging</i>	27-9-2019

Vergunninggegevens

<i>Naam inrichtinghouder</i>	Thermphos International BV
<i>Gemeente inrichtinghouder</i>	
<i>Werkingsfeer activiteitenbesluit</i>	N
<i>Nummer milieuvergunning</i>	992073
<i>Datum milieuvergunning</i>	24-2-1999
<i>Wm-veranderingsvergunning</i>	J
<i>Wm-verand. nummer</i>	503004
<i>Wm-verand. datum</i>	24-3-2005
<i>Melding art. 8.19 Wm geaccepteerd</i>	
<i>Melding art. 8.40 Wm van toepassing</i>	
<i>Milieuvergunning actueel</i>	
<i>BEVI inrichting</i>	J
<i>Overige informatie</i>	
<i>QRA verplicht</i>	J
<i>QRA gemaakt</i>	J

10198 - Van Citters Beheer**QRA**

Reden QRA	BRZO VR
Datum QRA	20-2-2019
Gebruikte rekenmethodiek	Hari 3.3
Gebruikte rekenprogramma	Safeti 6,54
Beschrijving maatgevend scenario	toxisch
Relevante installaties	Containers fosfor

Plaatsgebonden risico

Herkomst risicocontour	INGEVOERD
Plaatsgebonden risico 10-5 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-6 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-7 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-8 [m]	
Invoerwijze groepsrisico	

Groepsrisico

Toegestane bevolkingsdichtheid	
R10-5 invloedsgebied [pers/ha]	
Toegestane bevolkingsdichtheid	
R10-6 invloedsgebied [pers/ha]	
Gemiddelde bevolkingsdichtheid	
binnen gebied R10-5 en	
invloedsgebied [pers/ha]	
Gemiddelde bevolkingsdichtheid	
binnen gebied R10-6 en	
invloedsgebied [pers/ha]	
Groepsrisico verantwoord	
Getroffen maatregelen	
Overschrijding oriënterende waarde	N
Afstand tot grens invloedsgebied	6940
verantwoording groepsrisico [m]	
Weerklasse GR berekening	F1,5
Bron groepsrisico	
Datum bepaling groepsrisico	

10198 - Van Citters Beheer

Overige gegevens

Wvo-vergunning
Wvo-bevoegd gezag
Wvo-vergunningnummer
Datum Wvo-vergunning
Kew-vergunning
Kew-vergunningnummer
Datum Kew-vergunning
Gebruiksvergunning
Gebruiksvergunningnummer
Datum gebruiksvergunning
Rampbestrijdingsplan verplicht
Rampbestrijdingsplan aanwezig
Referentie rampbestrijdingsplan
Datum rampbestrijdingsplan
Bedrijfsnoodplan verplicht
Bedrijfsnoodplan aanwezig
Referentie bedrijfsnoodplan
Datum bedrijfsnoodplan
Aanvalplan aanwezig
Datum aanvalsplan
Bedrijfsbrandweer verplicht
Bedrijfsbrandw. verplicht o.b.v. Wm
Bedrijfsbrandweer aanwezig
Veiligheidszorgsysteem verplicht
Veiligheidszorgsysteem aanwezig
Type veiligheidszorgsysteem
Domino-effect naar naburige inricht.

10198 - Van Citters Beheer**Kaartje**[Klik hier voor een grotere kaart](#)**Type BRZO (Categorie A)****Specifieke informatie bij het type**

Type BRZO Inrichting	VR
Veiligheidsrapport of PBZO document aanwezig	J
Datum veiligheidsrapport of PBZO document	28-8-2001
Inrichting aangewezen als domino-Inrichting	N
Ontvanger van domino-effecten van andere inrichting(en)	N
Domino-effecten op andere risicovolle inrichting(en)	N

Type Overig**Specifieke informatie installatie**

Categorie installatie	Brandbare vaste stoffen
Volgnummer	1
Naam van de installatie	Fosforoven
Soort installatie	hoofdproces
Hoeveelheid opgeslagen stoffen	500000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie (Categorie brandbare vaste stoffen)

Volgnummer	1
Oppervlak opslagplaats [m2]	20.00

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Brandbare vaste stoffen
Volgnummer	2
Naam van de installatie	Opslag fosfor(slik)
Soort installatie	opslag
Hoeveelheid opgeslagen stoffen	1200000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie (Categorie brandbare vaste stoffen)

Volgnummer	2
Oppervlak opslagplaats [m2]	400.00

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.**Inrichting algemeen**

<i>Bevoegd gezag</i>	ZEELAND
<i>Type bevoegd gezag</i>	Provincie
<i>Status</i>	Geaccordeerd door BG
<i>Laatste autorisatiedatum</i>	20-2-2019
<i>Is gepubliceerd</i>	J
<i>Naam inrichting</i>	Vopak Terminal Vlissingen B.V.
<i>Vroegere naam inrichting</i>	Chemgas
<i>Straat</i>	Frankrijkweg
<i>Huisnummer</i>	4
<i>Huisnummer toevoeging</i>	
<i>Postcode</i>	4455TR
<i>Plaats</i>	Nieuwdorp
<i>Gemeente</i>	Borsele
<i>BAG-id</i>	0654010000001590
<i>Locatieomschrijving</i>	
<i>Bronhouder</i>	110
<i>Hoofdactiviteit inrichting</i>	
<i>SBI-code hoofdactiviteit</i>	
<i>Bedrijfs identificatie nummer (BIN)</i>	
<i>Kadastrale aanduiding</i>	gemeente Borsele, sectie A, nrs. 577 en 580 en gemeente Vlissingen, sectie A, nr. 624.
<i>GBKN-nummer</i>	
<i>Bestemmingsplan</i>	
<i>Wettelijk kader</i>	Registratie besluit
<i>Coördinaten</i>	38963.41, 38963.41
<i>Datum eerste invoer</i>	
<i>Datum laatste wijziging</i>	20-2-2019

Vergunninggegevens

<i>Naam inrichtinghouder</i>	Vopak Terminal Vlissingen BV
<i>Gemeente inrichtinghouder</i>	
<i>Werkingsfeer activiteitenbesluit</i>	N
<i>Nummer milieuvergunning</i>	10034950/Wm07.020
<i>Datum milieuvergunning</i>	11-11-2010
<i>Wm-veranderingsvergunning</i>	J
<i>Wm-verand. nummer</i>	W-AOV170155/00160701
<i>Wm-verand. datum</i>	14-5-2018
<i>Melding art. 8.19 Wm geaccepteerd</i>	
<i>Melding art. 8.40 Wm van toepassing</i>	
<i>Milieuvergunning actueel</i>	J
<i>BEVI inrichting</i>	J
<i>Overige informatie</i>	
<i>QRA verplicht</i>	J
<i>QRA gemaakt</i>	J

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.**QRA**

Reden QRA	BRZO
Datum QRA	14-11-2016
Gebruikte rekenmethodiek	Hari 3.3
Gebruikte rekenprogramma	Safeti.nl 6.54
Beschrijving maatgevend scenario	Bleve
Relevante installaties	

Plaatsgebonden risico

Herkomst risicocontour	INGEVOERD
Plaatsgebonden risico 10-5 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-6 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-7 [m]	
Plaatsgebonden risico 10-8 [m]	
Invoerwijze groepsrisico	G

Groepsrisico

Toegestane bevolkingsdichtheid	
R10-5 invloedsgebied [pers/ha]	
Toegestane bevolkingsdichtheid	
R10-6 invloedsgebied [pers/ha]	
Gemiddelde bevolkingsdichtheid	
binnen gebied R10-5 en	
invloedsgebied [pers/ha]	
Gemiddelde bevolkingsdichtheid	
binnen gebied R10-6 en	
invloedsgebied [pers/ha]	
Groepsrisico verantwoord	J
Getroffen maatregelen	
Overschrijding oriënterende waarde	N
Afstand tot grens invloedsgebied	2381
verantwoording groepsrisico [m]	
Weerklasse GR berekening	F1,5
Bron groepsrisico	Veiligheidsrapport
Datum bepaling groepsrisico	14-11-2016

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.

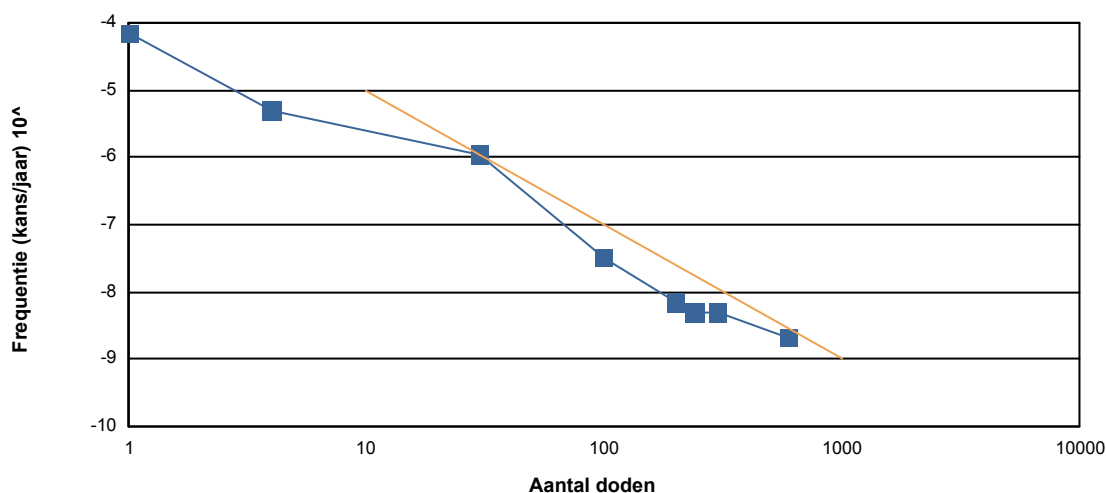
Overige gegevens

Wvo-vergunning
Wvo-bevoegd gezag
Wvo-vergunningnummer
Datum Wvo-vergunning
Kew-vergunning
Kew-vergunningnummer
Datum Kew-vergunning
Gebruiksvergunning
Gebruiksvergunningnummer
Datum gebruiksvergunning
Rampbestrijdingsplan verplicht
Rampbestrijdingsplan aanwezig
Referentie rampbestrijdingsplan
Datum rampbestrijdingsplan
Bedrijfsnoodplan verplicht
Bedrijfsnoodplan aanwezig
Referentie bedrijfsnoodplan
Datum bedrijfsnoodplan
Aanvalplan aanwezig
Datum aanvalsplan
Bedrijfsbrandweer verplicht
Bedrijfsbrandw. verplicht o.b.v. Wm
Bedrijfsbrandweer aanwezig
Veiligheidszorgsysteem verplicht
Veiligheidszorgsysteem aanwezig
Type veiligheidszorgsysteem
Domino-effect naar naburige inricht.

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.

GR-Curve

Groepsrisico Kans op N of meer doden per jaar



[Uitleg groepsrisico-curve](#)

Kaartje



[Klik hier voor een grotere kaart](#)

Type BRZO (Categorie A)

Specifieke informatie bij het type

Type BRZO Inrichting	VR
Veiligheidsrapport of PBZO document aanwezig	J
Datum veiligheidsrapport of PBZO document	1-7-2015
Inrichting aangewezen als domino-Inrichting	N
Ontvanger van domino-effecten van andere inrichting(en)	N
Domino-effecten op andere risicovolle inrichting(en)	N

Type Overig Propaan

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.**Specifieke informatie installatie**

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	1
Naam van de installatie	Gasbol 1
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	2
Naam van de installatie	Gasbol 2
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	3
Naam van de installatie	Gasbol 3
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	4
Naam van de installatie	Gasbol 4
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

Categorie installatie	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
Volgnummer	5
Naam van de installatie	Gasbol 5
Soort installatie	bovengrondse tank
Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]	3100000

Effectafstanden

Bepaling effectafstanden	SPECIFIEK
--------------------------	-----------

10201 - Vopak Terminal Vlissingen B.V.**Specifieke informatie installatie**

<i>Categorie installatie</i>	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
<i>Volgnummer</i>	6
<i>Naam van de installatie</i>	Gasbol 6
<i>Soort installatie</i>	bovengrondse tank
<i>Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]</i>	3100000

Effectafstanden

<i>Bepaling effectafstanden</i>	SPECIFIEK
---------------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

<i>Categorie installatie</i>	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
<i>Volgnummer</i>	7
<i>Naam van de installatie</i>	Cryogeen Gas 1
<i>Soort installatie</i>	bovengrondse tank
<i>Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]</i>	55000000

Effectafstanden

<i>Bepaling effectafstanden</i>	SPECIFIEK
---------------------------------	-----------

Specifieke informatie installatie

<i>Categorie installatie</i>	Propan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas
<i>Volgnummer</i>	8
<i>Naam van de installatie</i>	Cryogeen Gas 2
<i>Soort installatie</i>	bovengrondse tank
<i>Hoeveelheid stoffen in het reservoir [I]</i>	55000000

Effectafstanden

<i>Bepaling effectafstanden</i>	SPECIFIEK
---------------------------------	-----------



**Bijlage 10 Aanvullend principebesluit overnachting militairen, kenmerk
1290457 | 1322389 dd. 22 juli 2021**

BMD Advies Zuidwest-Nederland
t.a.v. de heer van Velthoven
Postbus 353
5000 AJ TILBURG

Ingekomen:	26-7-21
Te behandelen door:	BV
Kopie aan:	
Status:	21.275

UW BRIEF VAN
9 juni 2021
BEHANDELD DOOR
R.A. Bakker

UW KENMERK
BV/21.109/22003/AD
BEZOEKADRES
Paul Krugerstraat 1

ONS KENMERK
1290457 / 1322389
TELEFOON
0118-487165

DATUM
22 juli 2021
BIJLAGEN

VERZONDEN

ONDERWERP

Aanvullend principebesluit overnachting militairen Verbrugge Zeeland Terminals

22 JUL 2021

Geachte heer/mevrouw,

Op 23 februari 2021 heeft Verbrugge Zeeland Terminals (hierna: VZT) een principeverzoek bij ons ingediend voor een initiatief waarbij buitenlandse militairen periodiek overnachten op of in de nabijheid van haar inrichting.

In het betreffende verzoek was beschreven dat het gaat om de aanwezigheid van 100 tot maximaal 1.000 personen, gedurende 10 tot maximaal 25 aaneengesloten dagen, gemiddeld eenmaal, tot maximaal driemaal per jaar. Op 4 maart jl. hebben wij op basis van het principeverzoek en op basis van het bij u bekende advies d.d. 18 februari jl. van de Veiligheidsregio Zeeland en RUD Zeeland, besloten in principe (planologische) medewerking te verlenen aan het verzoek, onder voorwaarde dat voldaan wordt aan de in het principeverzoek en in het advies genoemde veiligheidsmaatregelen. U heeft inmiddels namens VZT de vergunningaanvraag ingediend voor het betreffende initiatief.

Op 9 juni jl. heeft u namens VZT een brief aan ons gestuurd waarin verzocht wordt, aanvullend op het eerder ingediende principeverzoek, medewerking te verlenen aan het mogelijk maken van overnachting van buitenlandse militairen tot maximaal 1.600 militairen tijdens operaties op of in de nabijheid van de inrichting van VZT aan de Engelandweg 12 te Ritthem. In de rapporta bij het verzoek is aangegeven dat alleen het maximaal aanwezige aantal militairen wijzigt, voor de periode van maximaal 1 week per 2 jaar. De locatie, frequentie en wijze van uitvoering van het initiatief blijven gelijk. In uw brief verzoekt u ons een principebesluit te nemen waarbij wij in kunnen stemmen met het aanvullend verzoek en in kunnen stemmen met het voorbereiden van een planologische procedure op basis van de kruimelgevallenregeling voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan.

Zoals bij u bekend hebben de Veiligheidsregio Zeeland (VRZ) en de Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland (RUD) – evenals t.a.v. het eerdere principeverzoek - een gezamenlijk advies uitgebracht over het aanvullende verzoek. In het advies is aangegeven dat zij geen bezwaren hebben tegen het initiatief, indien de in hun eerdere advies genoemde veiligheidsmaatregelen worden nageleefd.

Principebesluit

Wij hebben op basis van het aanvullende principeverzoek en het advies van de VRZ en RUD besloten in principe (planologische) medewerking te willen verlenen aan het aanvullende verzoek, onder voorwaarde dat voldaan wordt aan de in de principeverzoeken en in het eerdere advies van de VRZ en RUD genoemde veiligheidsmaatregelen. Korthedshalve verwijzen wij u dan ook naar deze stukken. Deze veiligheidsmaatregelen zullen worden vastgelegd in de benodigde (ontwerp-)omgevingsvergunning.

Tevens kunnen wij bevestigen dat de zogenaamde kruimelgevalregeling toegepast zal worden op de aanvraag omgevingsvergunning.

Vervolg

De aanvraag omgevingsvergunning zal naar aanleiding van het aanvullende verzoek en ons besluit daarop aangepast dienen te worden, zodat de stukken eenduidig zijn t.a.v. het aantal aanwezige personen.

Zoals in het eerdere principeverzoek reeds is aangegeven, is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing op de aanvraag omgevingsvergunning. De ontwerp-omgevingsvergunning dient voor zes weken ter visie te worden gelegd. Aan de initiatiefnemer is meegegeven dat het raadzaam is om in een vroegtijdig stadium omliggende bedrijven te betrekken bij het initiatief, zodat (maatschappelijk) draagvlak voor het initiatief verkregen kan worden en kans op zienswijzen en daarna eventueel beroep afneemt.

Kosten

Separaat zal een factuur worden toegestuurd i.v.m. het in behandeling nemen van het aanvullende principeverzoek van € 650. Over de aanvraag omgevingsvergunning zijn eveneens leges verschuldigd. In de legesverordening is vastgelegd dat leges van het principeverzoek weer deels in mindering gebracht kunnen worden op de aanvraag omgevingsvergunning.

Nadere informatie

Wij vertrouwen erop u met het vorenstaande in dit stadium voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie hierover kunt u contact opnemen met de heer R.A. Bakker (0118-487165, rbakker@vlissingen.nl) van de directie Ruimte en Samenleving.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Vlissingen,
de secretaris, de burgemeester,



mr. drs. ing. M. van Vliet drs. A.R.B. van den Tillaar

Een afschrift van deze brief is verzonden aan Verbrugge Zeeland Terminals B.V., postbus 398, 4380 AJ Vlissingen



Tilburg

Dr. Anton Philipsweg 23-25
5026 RK in Tilburg

Goes

Nobelweg 18
4462 GK Goes

T 013- 8000 300

E info@bmdzuid.nl

bmdzuid.nl