

Oprichting van een terminal in Terneuzen door Oiltanking

Startnotitie

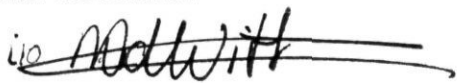
Definitief

opdrachtgever:
Oiltanking GmbH
Moervaartkaai 12
B 9042 GENT

Grontmij E&M Consultancy bv
De Bilt, 2 november 2001

Verantwoording

Titel : MER Oiltanking
Projectnummer : 4910401
Documentnummer : W&R-99023108-PV/EMa
Revisie :
Datum : De Bilt, 2 november 2001

Auteur(s) : drs. M. Peeman & ir. J. Frijns, drs. P.C. van Veen
e-mail adres : pauline.vanveen@grontmij.nl
Gecontroleerd : drs. F. Schelleman
Paraaf gecontroleerd : 
Goedgekeurd : drs. P.C. van Veen
Paraaf goedgekeurd : 

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Initiatiefnemer en initiatief	4
1.2	M.e.r.-plicht	6
1.3	Bevoegd gezag.....	6
1.4	Inpraak en richtlijnen.....	6
1.5	Leeswijzer	6
2	Voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven.....	7
2.1	Beschrijving van de locatie	7
2.2	Tankopslag	9
2.3	Overslagfaciliteiten.....	9
2.4	Mogelijke alternatieven	11
3	Milieu-effecten voorgenomen activiteit.....	12
3.1	Veiligheidsaspecten	12
3.2	Emissies naar lucht.....	12
3.3	Afvalwater	14
3.4	Bodem- en grondwater	14
3.5	Geluid en verkeer	14
3.6	Afval en energie.....	15
3.7	Landschap en natuur.....	15
4	Te nemen besluiten	16
4.1	Procedure van milieu-effectrapportage	16
4.2	Scope van het MER	16
4.3	Te nemen besluit: Vergunning Wet milieubeheer	16
4.4	Eerder genomen besluiten.....	17
4.5	Tijdsplanning	17

Figuur 1: Ligging locatie

Figuur 2: Ligging speciale beschermingszone

Figuur 3: Terreinindeling fase I

Figuur 4: Foto's cup-tank

1 Inleiding

1.1 Initiatiefnemer en initiatief

Oiltanking GmbH is een internationaal opererend bedrijf dat zich richt op het open overslaan van chemicaliën en aardolieproducten. Het bedrijf exploiteert terminals verspreid over heel de wereld, onder andere in België en Duitsland. De hoofdzetel is gevestigd in Hamburg.

Oiltanking GmbH wil nu in Terneuzen een nieuwe terminal realiseren voor opslag van vloeibare chemicaliën en aardolieproducten. Verder zullen voorzieningen worden gerealiseerd voor de aan- en afvoer van vermelde stoffen per schip, per trein, per vrachtwagen en per pijpleiding. Op de locatie zullen geen producten worden geproduceerd of verwerkt. De activiteit van Oiltanking is uitsluitend dienstverlenend. Op basis van inbewaarnemingsovereenkomsten stelt de firma tankruimte ter beschikking aan cliënten voor de opslag van vloeistoffen in bulk. De duur van de overeenkomsten kan variëren van enkele weken tot enkele jaren. De ligging van de locatie is weergegeven op figuur 1.

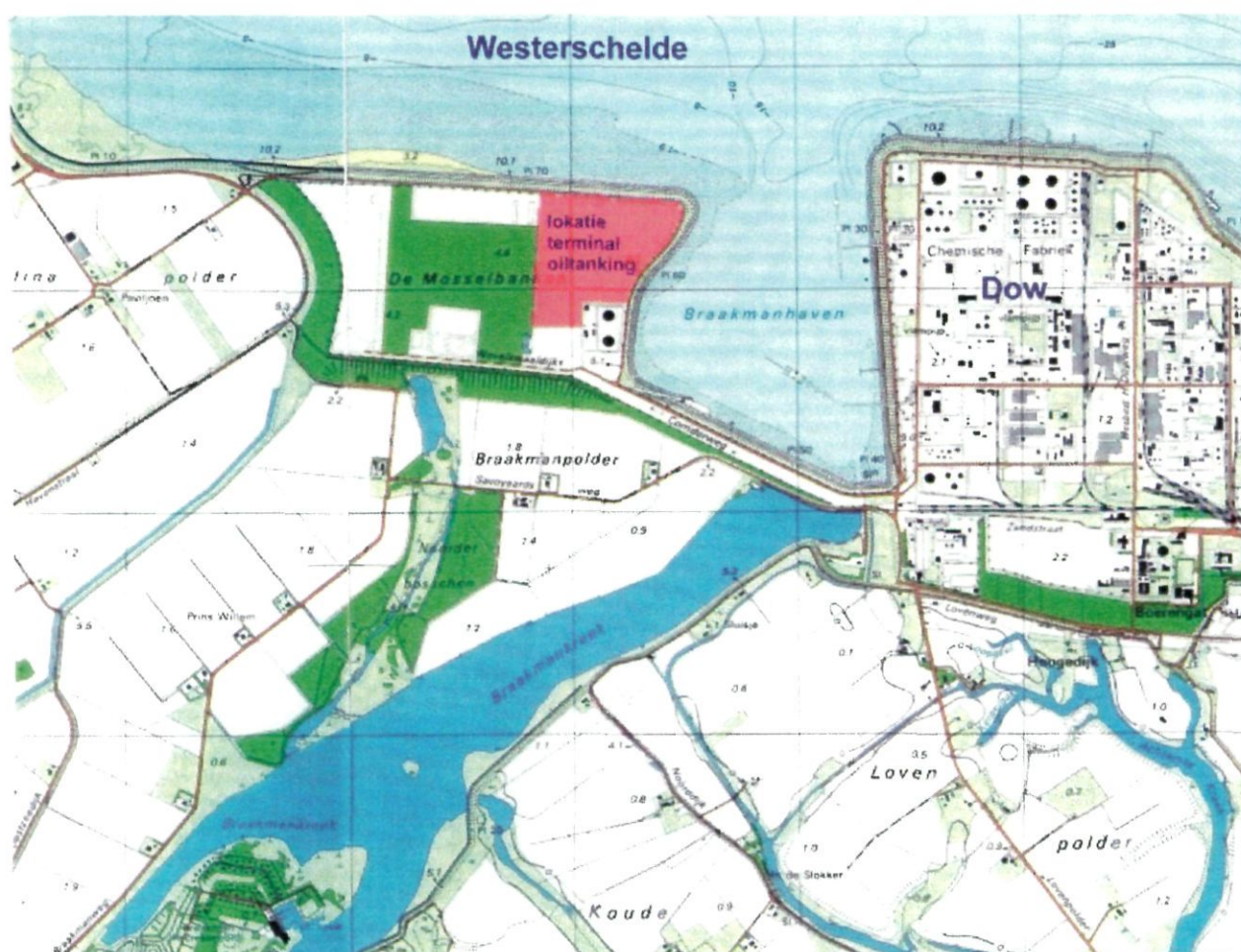
De terminal zal worden gerealiseerd op een braakliggend industrieterrein direct ten westen van de Braakmanhaven in Terneuzen: de Mosselbanken. Dit terrein, met een totale omvang van ongeveer 110 ha, is en blijft in eigendom van Dow Benelux NV. De terminal zal in de eerste fase een oppervlak van ongeveer 5 ha hebben. Aan de overzijde van de Braakmanhaven bevindt zich het petrochemische complex van Dow Benelux N.V. Dow Benelux N.V. produceert op die locatie een breed scala aan chemicaliën

De terminal zal worden gerealiseerd in een aantal fasen. Voor de eerste fase bestaat op dit moment een goed inzicht in de inrichting van het terrein en de opslagcapaciteit van de tanks. In de eerste fase wordt een opslagcapaciteit van circa 156.000 m³ tankinhoud voorzien. Het grootste deel van deze capaciteit zal worden ingezet voor de opslag van stoffen voor Dow.

Naar verwachting zal op termijn een opslagcapaciteit van in totaal 350.000 m³ worden gerealiseerd. De stappen waarmee de capaciteit wordt uitgebreid en de tijdstippen waarop dit zal gebeuren zijn op dit moment nog niet te voorzien. Dat is onder andere sterk afhankelijk van economische ontwikkelingen.

Initiatiefnemer is:
Oiltanking GmbH
Moervaartkaai 12
B 9042 Gent

In een later stadium zal Oiltanking Terneuzen worden opgericht.



Figuur 1: Ligging locatie

1.2 M.e.r.-plicht

De oprichting van een inrichting voor de opslag van vloeibare aardolie, petrochemische of chemische producten is, ingevolge onderdeel C van de bijlage van het besluit milieu-effectrapportage m.e.r.-plichtig bij een opslagcapaciteit van 200.000 ton, en ingevolge onderdeel D m.e.r.-**beoordelings**plichtig bij een opslagcapaciteit van 150.000 m³ of meer. De m.e.r.-beoordelingsplicht houdt in dat het bevoegd gezag bepaalt of in de betreffende situatie een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen ten behoeve van de besluitvorming.

De opslagcapaciteit van de terminal komt in de eerste fase boven de 150.000 m³. Met het bevoegd gezag is afgesproken om een m.e.r.-procedure te doorlopen voor de inrichting zoals deze er op termijn in totaal zal uitzien. Daarom heeft deze notitie de status van startnotitie.

1.3 Bevoegd gezag

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van het te nemen besluit ingevolge de Wet milieubeheer (de Wm-vergunning). De provincie Zeeland is bevoegd gezag voor de Wm vergunning omdat voor de aanleg van de eerste fase van de terminal een opslagcapaciteit van meer dan 100.000 m³ is voorzien.

Op dit moment is nog niet duidelijk of ook een vergunning ingevolge de Wet verontreiniging oppervlaktewateren moet worden aangevraagd. In dat geval is Rijkswaterstaat directie Zeeland daarvoor bevoegd gezag.

1.4 Inspraak en richtlijnen

Na publicatie van deze startnotitie is het voor iedereen mogelijk zijn mening over de in deze startnotitie gepresenteerde plannen kenbaar te maken. De inspraaktermijn voor reacties op de startnotitie bedraagt vier weken. Inspraakreacties moeten schriftelijk worden ingediend bij de provincie Zeeland. Op grond van de inspraakreacties en het advies van de Commissie voor milieu-effectrapportage stelt het bevoegd gezag de richtlijnen voor de inhoud van het MER vast.

1.5 Leeswijzer

Deze startnotitie beschrijft in hoofdstuk 2 de voorgenomen activiteiten op de terminal. In hoofdstuk 3 worden de voorgenomen veiligheidsvoorzieningen beschreven en een overzicht gegeven van de milieu-effecten en maatregelen om deze te beperken. In hoofdstuk 4 wordt tenslotte de verdere besluitvorming over de benodigde vergunningen weergegeven.

2 Voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven

2.1 Beschrijving van de locatie

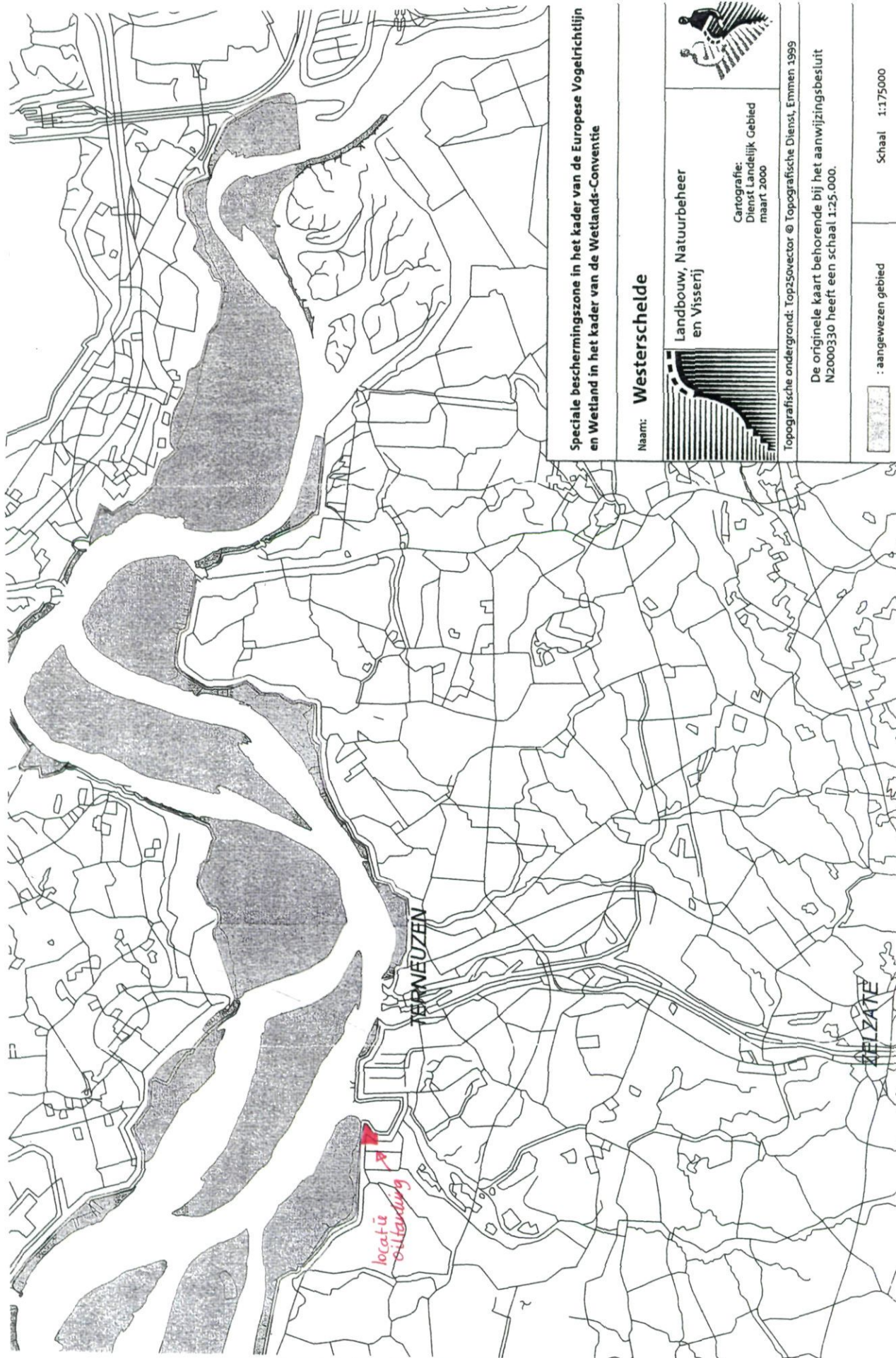
Het terrein waarop de terminal zal worden gerealiseerd is een opgespoten, braakliggend bouwrijp industrieterrein. Volgens het vigerende Bestemmingsplan van de gemeente Terneuzen heeft de locatie de bestemming 'Industrie'. De locatie ligt binnendijks van de Scheldedijk die de locatie scheidt van de Braakmanhaven en de Westerschelde. Tussen de binnenteen van de Scheldedijk en de inrichting zal een strook van 60 meter vrij worden gehouden.

Aan de overzijde van de Braakmanhaven bevindt zich het grootste gedeelte van het complex van Dow Benelux N.V. Direct aangrenzend aan de voorziene terminal van Oiltanking zijn twee LPG tanks van Dow Benelux N.V. gelegen.

In elkaars nabijheid gelegen bedrijven kunnen ingevolge art. 1.1. lid 4 van de Wet milieubeheer beschouwd worden als één inrichting als die bedrijven onderling een technische, organisatorische of functionele binding hebben. Uit jurisprudentie blijkt dat de dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid voor de inrichting(en), de verwevenheid van bedrijfsprocessen en de uitwisseling van personeel de belangrijkste criteria zijn voor de beoordeling of van één inrichting sprake is.

De terminal van Oiltanking staat onder een andere directie en een andere dagelijkse leiding dan Dow Benelux. De toekomstige terminal van Oiltanking zal een klant – leverancier relatie hebben met Dow Benelux. De terminal zal een dienst, namelijk tankcapaciteit, leveren aan Dow, maar ook aan derden. Anders dan Dow, zal Oiltanking geen productie uitvoeren. Van verwevenheid van bedrijfsprocessen is geen sprake. Ook zal er geen uitwisseling van personeel plaatsvinden. In de terminologie van de Wet milieubeheer: er is weliswaar sprake van een functionele relatie tussen Oiltanking en Dow, er is geen sprake van een organisatorische of technische binding. Oiltanking is dus een aparte inrichting in de zin van de Wet milieubeheer.

Delen van de Westerschelde zijn aangewezen als Speciale Beschermingszone volgens de EU Vogelrichtlijn en zijn aangemeld voor de Habitatrichtlijn. De Westerschelde is tevens aangewezen als Wetland en maakt deel uit van de kerngebieden van de Ecologische Hoofdstructuur van Nederland. De ligging van de speciale beschermingszone is weergegeven in figuur 2.



Figuur 2: Speciale beschermingszone

2.2 Tankopslag

Op het terrein zal een aantal tanks worden gerealiseerd waarin diverse soorten chemicaliën en aardolieproducten zullen worden opgeslagen. Uiteindelijk wordt een totale opslag van 350.000 m³ voorzien. In een eerste fase wordt een gezamenlijke tankinhoud van ongeveer 156.000 m³ gerealiseerd, verdeeld over verschillende tanks met inhouden van 500 tot 20.000 m³. De tanks hebben een diameter van 8 tot 40 m en een hoogte van 10 tot 20 m. In figuur 3 wordt een beeld gegeven van de terreinindeling.

In de verschillende tanks kunnen verschillende soorten chemicaliën en aardolieproducten met diverse gevaarseigenschappen ((zeer) toxisch, (zeer) licht ontvlambaar, schadelijk, irriterend, milieugevaarlijk, ...) worden opgeslagen. Voorbeelden van stoffen die kunnen worden opgeslagen zijn latex, acrylonitrile, nafta en benzeen.

In het MER zal nader worden beschreven welke soorten stoffen op het terrein kunnen worden opgeslagen.

De opslagtanks zullen worden uitgevoerd als zogenaamde 'cup tanks'. Een cup tank is een apart ingekuipte tank met een omwalling van staal (de cup). Een belangrijk voordeel van cup tanks is de mogelijkheid om producten met verschillende gevaarseigenschappen op te slaan zonder het gevaar dat stoffen met elkaar in contact kunnen komen en er zo gevaarlijke reacties kunnen ontstaan. Dit wordt compatibiliteit genoemd. Dit maakt het mogelijk om flexibel gebruik te maken van de verschillende opslagtanks en zo de beschikbare tanks, en het beschikbare terrein, optimaal te gebruiken.

Het cup-tank concept omvat de nodige voorzieningen om een milieuvriendelijke opslag te garanderen. Enkele voorbeelden zijn volledig ingekuipte tank tot op tankhoogte, vloeistofdichte inkuiping bestand tegen inwerking van de opgeslagen producten en bodembeschermende voorzieningen met lekdetectie.

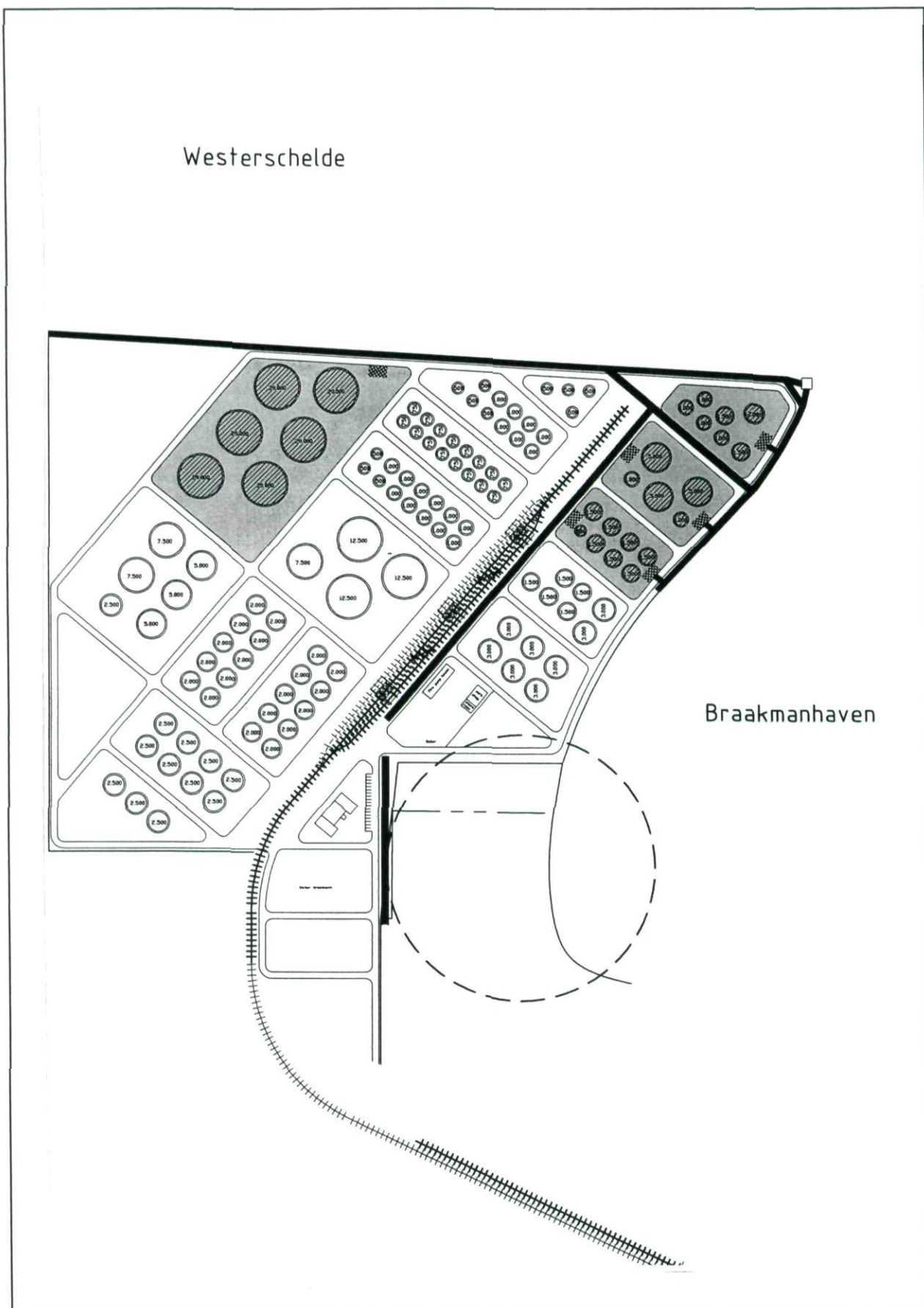
De cup-tanks worden uitgerust met specifieke veiligheidsvoorzieningen, afhankelijk van het product dat daadwerkelijk wordt opgeslagen. Zo kan steeds het veiligheidsniveau van de opslag worden aangepast aan de voor de betreffende stof geldende veiligheidseisen. Voorbeelden van flexibele veiligheidsvoorzieningen zijn een 'stikstof inertiseringssysteem', dampterugvoersystemen, vlottende daken et cetera.

Voor een terminal zoals Oiltanking die wil realiseren bestaan geen kant en klare richtlijnen. Daarom is gezocht naar een synthese tussen de CPR 9-3, die regels geeft voor de opslag van aardolieproducten, en de Duitse TRbF (Technische Regeln für brennbare Flüssigkeiten), die regels geeft voor een bredere groep stoffen. Met de cup-tanks wordt voldaan aan deze synthese tussen CPR9-3 en de TRbF).

In Duitsland en Bulgarije zijn vergelijkbare cup-tank terminals inmiddels gerealiseerd.

2.3 Overslagfaciliteiten

Aan- en afvoer van chemicaliën en aardolieproducten kan plaatsvinden per schip, per trein, per pijpleiding en per vrachtwagen.



Figuur 3: Terreinindeling.

Het gekleurde deel geeft de eerste fase weer. De rest van de inrichting is indicatief.

Ten behoeve van aanvoer per **schip** zal een jetty (steiger) in de Braakmanhaven worden gebouwd. De jetty zal worden gerealiseerd door een samenwerkingsverband tussen Zeeland Seaports en Dow. Bij de jetty kunnen zowel zeeschepen als binnenvaartschepen aanleggen. Op dit moment is nog niet bekend of de jetty onderdeel zal uitmaken van de inrichting.

Ten behoeve van aanvoer per **trein** zal de bestaande bedrijfsspoorlijn op het Dow-terrein naar de terminal worden afgetakt. Hier zal een emplacement met laad- en losvoorzieningen worden gerealiseerd.

Tussen de terminal en de site van Dow zal mogelijk een leidingbundel worden gerealiseerd. Deze leidingbundel zal ofwel in een leidingtunnel onder de Braakmanhaven komen te liggen, ofwel op land rond de Braakmanhaven. Via de leidingen kunnen dan stoffen tussen de jetty, de terminal van Oiltanking en de inrichting van Dow worden verpompt. De leidingbundel zal geen onderdeel uitmaken van de inrichting.

Het terrein zal voor aanvoer per **vrachtwagen** worden ontsloten vanaf het Dow-terrein.

Het is mogelijk dat op de locatie directe overslag van stoffen plaatsvindt, bijvoorbeeld van schip naar schip, van schip naar leiding, of van trein naar leiding.

2.4 Mogelijke alternatieven

Voor het hierboven geschetste concept van de multi functioneel bruikbare terminal, waarbij gebruik wordt gemaakt van cup-tanks, zijn redelijkerwijs geen economisch haalbare alternatieven mogelijk. Het cup-tank concept biedt een grote mate van flexibiliteit voor de opslag van verschillende chemicaliën en aardolieproducten en de nodige waarborgen naar milieu en veiligheid. De beoogde flexibiliteit is nodig omwille van de aard van de Oiltanking activiteiten en bovendien een belangrijke voorwaarde voor de economische haalbaarheid van een terminal.

In het MER zal de keuze van dit concept nader worden onderbouwd.

Ten behoeve van de beoordeling van de (externe) veiligheids- en milieueffecten van de terminal, zal een vergelijking worden gemaakt met een 'conventionele' terminal. Hoewel dit vanuit economisch oogpunt niet kan worden beschouwd als een reëel alternatief, zal toch een conventionele terminal als alternatief als vergelijkingmateriaal in het MER worden opgenomen.

3 Milieu-effecten voorgenomen activiteit

3.1 Veiligheidsaspecten

Cup-tanks zijn apart ingekuipte tanks met een inkuiping van staal. De inkuiping wordt op ongeveer 1,5 meter van de tankwand geplaatst. In de figuren 4a en 4b wordt een beeld gegeven van een cup-tank.

De cup-tanks zijn allen standaard voorzien van een aantal veiligheidsvoorzieningen, bijvoorbeeld over- en onderdrukbeveiliging en temperatuurmeting. De gegevens die met deze systemen worden verzameld, worden bewaakt in een centrale controle kamer.

Afhankelijk van het product dat daadwerkelijk wordt opgeslagen, worden de cup-tanks voorzien van specifieke milieu- en veiligheidsvoorzieningen zoals bijvoorbeeld:

- een stikstof blanketing systeem voor licht ontvlambare producten: hierbij wordt ervoor gezorgd dat het zuurstofpercentage boven het product sterk wordt gereduceerd;
- inwendige 'vlottende daken' voor producten met hogere dampspanning;
- vapour recovery units (VRU) voor de behandeling van productdampen;
- dampterugvoerleiding (pendelleiding) om emissie van productdampen bij verladingsactiviteiten te voorkomen/beperken. De dampterugvoerleidingen kunnen worden voorzien van extra beveiligingen zoals vlamkerende roosters en detonatiezekeringen.

Ook de brandbestrijdingsuitrusting wordt productafhankelijk (k-klasse indeling) ingericht.

Op de inrichting is het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) van toepassing. Dit houdt onder andere in dat een Veiligheidsrapport moet worden opgesteld, waarin wordt aangetoond dat de risico's goed beheerst zijn en welke aanvullende maatregelen eventueel nodig zijn.

Het aspect veiligheid zal een belangrijk onderdeel van het MER vormen.

3.2 Emissies naar lucht

De uitstoot van stoffen die worden op- en overgeslagen zullen voldoen aan de emissie eisen uit de Nederlandse emissie Richtlijn (NeR). In de praktijk wordt bij nieuwe inrichtingen meestal aangesloten bij de TA Luft. Van geval tot geval zal, in overleg met het bevoegd gezag, worden bepaald welke voorzieningen zullen moeten worden gebruikt om aan de gestelde eisen te kunnen voldoen. Bij nieuwe installaties wordt daarbij gekeken naar 'stand der techniek' en kosteneffectiviteit.



Figuren 4a en 4b: Cup-tank

Een aantal van de voorzieningen die in de voorgaande paragraaf zijn genoemd, met name de vapour recovery units en de dampretourleidingen, zijn primair gericht op het voorkomen/beperken van emissies naar de lucht. Bij de afweging welke voorzieningen worden ingezet speelt dus, naast de veiligheid, ook het voldoen aan de gestelde eisen een rol.

In het kader van het MER en de vergunningaanvraag zal worden bepaald welke maatregelen nodig zijn om aan de gestelde eisen te kunnen voldoen.

3.3 Afvalwater

Op het terrein zullen drie verschillende afvalwaterstromen ontstaan.

De eerste stroom ontstaat bij het legen en schoonmaken van de tanks. Dit betreft een kleine rest van het opgeslagen product en een eerste beperkte stroom waswater. Beide stromen worden verzameld in een slobtank en daarna naar een erkende verwerker afgevoerd.

Bij de tweede wasbeurt komt een grotere hoeveelheid verontreinigd afvalwater vrij dat via een rioolsysteem naar een buffertank gaat voor tijdelijke opslag. Ook verontreinigd hemelwater, dat in contact is gekomen met verontreinigde delen van de installatie en wegen, wordt in een buffertank opgeslagen. Er wordt vooralsnog vanuit gegaan dat deze stroom in de zuiveringsinstallatie van Dow wordt gezuiverd. Op dit moment is dit echter nog niet geheel zeker.

De derde stroom is schoon hemelwater, onder andere van terreindrainage en daken. Dit wordt via de terreinriolering naar een buffertank gebracht en daarna geloosd op de Westerschelde.

3.4 Bodem- en grondwater

Het cup-tank principe voorziet in het voorkomen van bodemverontreiniging. De tanks zijn namelijk voorzien van een stalen inkuiping met een vloeistof. Door toepassing van cup tanks wordt vervuiling naar de bodem voorkomen. De tanks zijn voorzien van een stalen inkuiping met een vloeistofdichte bodem die bestand is tegen inwerking van de opgeslagen chemicaliën. De verdere bodembeschermende voorzieningen zullen worden gerealiseerd conform de daarvoor geldende regelgeving, zoals de NRB en de CUR-richtlijnen.

3.5 Geluid en verkeer

De chemicaliën en aardolieproducten zullen per schip, per trein, per leiding en per vrachtwagen aan- en afgevoerd worden. Het transport zal een zekere geluidbelasting van de omgeving veroorzaken.

Op termijn zal transport van chemicaliën en aardolieproducten tussen Dow Chemical en Oiltanking voor een belangrijk deel plaatsvinden door middel van leidingen in een leidingtunnel onder de Braakmanhaven. Hiermee wordt de geluidsbelasting tengevolge van transport substantieel gereduceerd.

In het kader van het MER zal het transport van- en naar de inrichting in kaart worden gebracht en zal de geluidbelasting als gevolg van de inrichting worden beschreven.

3.6 Afval en energie

Door het gebruik van 'dedicated piping' (waarbij een pijpleiding slechts wordt gebruikt voor één product) wordt het ontstaan van afvalstromen sterk beperkt.

De belangrijkste afvalstroom die bij de inrichting zal vrijkomen ontstaat wanneer in een bepaalde tank een ander product wordt opgeslagen en de tank voorafgaand daaraan moet worden gereinigd. Zoals in de paragraaf Afvalwater is beschreven komt hierbij een kleine stroom restproduct en zwaar verontreinigd afvalwater vrij. Dit wordt afgevoerd naar een erkende verwerker. Binnen de inrichting zal energie worden gebruikt in de gebouwen (verwarming, verlichting) en voor de (elektrische) aandrijving van de pompen.

3.7 Landschap en natuur

De locatie grenst aan de Westerschelde, die is aangewezen als speciale beschermingszone volgens de EU Vogelrichtlijn en is aangemeld als beschermd gebied in het kader van de EU Habitatrichtlijn. De Westerschelde is tevens aangewezen als wetland en maakt volgens het Structuurschema Groene Ruimte als natuurkerngebied deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur van Nederland.

De aanwijzing van de Westerschelde als beschermd gebied betekent dat er diverse specifieke beschermingsformules van toepassing zijn. In hoofdlijnen komen deze erop neer dat toetsing van de ingreep door de overheden dan plaatsvindt volgens het 'nee-tenzij principe'. In de totale afweging moeten de volgende vragen worden beantwoord:

1. bestaat er zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.
2. zo nee, zijn er alternatieve oplossingen mogelijk die die zekerheid wel kunnen geven?
3. is er sprake van een zwaarwegend maatschappelijke belang om het project te rechtvaardigen indien aantasting van natuurlijke kenmerken plaatsvindt en er geen alternatieven zijn?
4. welke mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen indien het project wordt uitgevoerd?

Het MER richt zich met name op de eerste vraag, de kans dat de natuurlijke kenmerken van de Westerschelde worden aangetast. Het initiatief zal geen significante effecten mogen hebben op de Westerschelde.

4 Te nemen besluiten

4.1 Procedure van milieu-effectrapportage

Met het opstellen van de startnotitie wordt een begin gemaakt met de m.e.r.-procedure. De m.e.r.-procedure heeft als doel een inventarisatie te maken van de milieu-effecten van de realisatie van de terminal in Terneuzen. Hiermee wordt geborgd dat het milieu een volwaardige plaats inneemt in de besluitvorming.

Na publicatie van deze startnotitie is het voor iedereen mogelijk om in te spreken op de inhoud van de voorgenomen plannen. Op basis van deze inspraak en het advies van de m.e.r. commissie worden richtlijnen voor het MER opgesteld. In de richtlijnen wordt vastgelegd welke informatie het MER dient te bevatten.

Vervolgens wordt het MER opgesteld en ingediend.

Na publicatie van het MER vindt de tweede inspraakronde plaats. Iedereen kan inspreken op de inhoud van het MER, en er wordt advies gevraagd aan de m.e.r. commissie.

4.2 Scope van het MER

Dit MER is bedoeld om een doorkijk te geven naar de inrichting op de langere termijn. In dit MER moet die informatie worden geleverd waarmee de zekerheid wordt verkregen dat de groei van de terminal naar een omvang van 350.00 m³, vanuit oogpunt van milieuhygiëne, veiligheid en de daarvoor bestaande regelgeving, aanvaardbaar is.

In dit specifieke geval zal het MER zijn gericht op het beantwoorden van de volgende vragen:

1. zal de inrichting, zoals Oiltanking deze op de langere termijn voorziet, met een totale capaciteit van ongeveer 350.000 m³, kunnen voldoen aan de eisen op het gebied van de externe veiligheid ?
2. welke maatregelen zullen moeten worden genomen om aan de gestelde eisen op het gebied van luchtemissies te voldoen?
3. zal de inrichting significante effecten hebben op het beschermde gebied van de Westerschelde?

De overige in het vorige hoofdstuk genoemde aspecten zullen in het MER eveneens aan de orde komen.

4.3 Te nemen besluit: Vergunning Wet milieubeheer

Op basis van het MER beslist het bevoegd gezag over de vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer (Wm).

Aan de hand van het MER, de aanvraag voor de Wm-vergunning, de inspraakreacties en het advies van de m.e.r. commissie stelt het bevoegd gezag ontwerpbeschikkingen op. Na inspraak van deze ontwerpbeschikkingen worden de definitieve beschikkingen opgesteld.

Naast de bovengenoemde vergunningen zal een bouwvergunning voor de terminal moeten worden aangevraagd bij de gemeente Terneuzen.

Op dit moment is nog niet bekend of de jetty onderdeel zal uitmaken van de inrichting. Indien dit wel het geval is, zullen hiervoor mogelijk een aantal specifieke vergunningen moeten worden aangevraagd.

Er wordt vooralsnog vanuit gegaan dat er geen vergunning ingevolge de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (WVO) door Oiltanking hoeft te worden aangevraagd. Omdat hier nu nog geen volledige zekerheid over bestaat, wordt Rijkswaterstaat van de ontwikkeling van de plannen op de hoogte gehouden.

4.4 Eerder genomen besluiten

In het MER wordt nader ingegaan op die besluiten en beleidsuitspraken die randvoorwaarden stellen aan het initiatief. Dit betreft landelijk beleid, zoals het Vierde Nationale Milieubeleidsplan, Provinciaal beleid, zoals het nieuwe Zeeuwse Milieubeleidsplan en gemeentelijk beleid zoals neergelegd in het bestemmingsplan. Voor een belangrijk deel zullen deze besluiten doorwerken in de besluitvorming over de Wm-vergunning.

4.5 Tijdsplanning

Er wordt naar gestreefd het MER begin maart in te dienen. De oplevering van de eerste fase van de terminal staat in principe gepland voor het tweede kwartaal van 2003.