

1785-02

Startnotitie Milieueffectrapportage tankterminal Industrieterrein Westpoort in de Afrikahaven Amsterdam

Vopak Oil Europe, Middle East & Africa

26 juni 2006

Definitief rapport

9S0126



ROYAL HASKONING

thinking in
all dimensions

Hoofdweg 490
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 (0)10 286 54 32 Telefoon
010 - 4562312 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Startnotitie Milieueffectrapportage
tankterminal Industrierrein Westpoort in de
Afrikahaven Amsterdam

Verkorte documenttitel Startnotitie MER tankterminal Afrikahaven

Status Definitief rapport

Datum 26 juni 2006

Projectnaam Vopak Oil EMEA startnotitie MER
industrierrein Westpoort in de Afrikahaven

Projectnummer 9S0126

Opdrachtgever Vopak Oil Europe, Middle East & Africa

Referentie 9S0126/R0001/HvN/Rott1

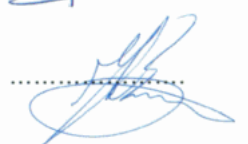
Auteur(s) Marc Schumm

Collegiale toets Han van Niekerk

Datum/paraaf 26-06-2006

Vrijgegeven door Leo Brouwer

Datum/paraaf 26-06-2006

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Het initiatief	1
1.2 Achtergrond van het voornemen en motivering van de locatiekeuze	1
1.3 Initiatiefnemer	2
1.4 MER-procedure	2
1.5 Leeswijzer	3
2 AANLEIDING, DOEL EN BEOOGDE LOCATIE VAN HET VOORNEMEN	4
2.1 Inleiding	4
2.2 Aanleiding voor het voornemen	4
2.3 Doelstelling van het voornemen	4
2.4 Beoogde locatie	4
3 BELEID EN BESLUITEN	5
3.1 Inleiding	5
3.2 Internationaal beleid	5
3.3 Nationaal (landelijk) beleid	5
3.4 Provinciaal en regionaal beleid	6
3.5 Gemeentelijk beleid	6
3.6 Besluitvormingskader	6
3.6.1 Inleiding	6
3.6.2 Genomen besluiten	6
3.6.3 Te nemen besluiten	7
4 BESTAANDE SITUATIE	8
5 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	10
5.1 Inleiding	10
5.2 Voorgenomen activiteit	10
5.2.1 Grondstoffen / producten	10
5.2.2 Voorgenomen installaties	10
5.2.3 Milieuvorzieningen	11
5.3 Nulalternatief	11
5.4 Alternatieven	12
5.4.1 Algemeen	12
5.4.2 Meest milieuvriendelijke alternatief	12
6 BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN MILIEUASPECTEN	13
6.1 Luchtkwaliteit	13
6.2 Geluid en verkeer	13
6.3 Natuur en landschap	14
6.4 Bodem en grondwater	14
6.5 Oppervlaktewater	14
6.6 Energie	15
6.7 Reststoffen	15
6.8 Externe Veiligheid	15
6.9 Milieuzorg	15

7	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	16
7.1	Vergelijking en beoordeling alternatieven	16
7.2	Meest milieuvriendelijke alternatief	16
7.3	Toetsing aan het beleidskader	16
8	OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER	17
9	PROCEDURELE ASPECTEN	18
9.1	M.e.r.-procedure	18
9.2	Tijdplanning	18

BIJLAGEN:

1. Gegevens initiatiefnemer en bevoegd gezag
2. Gebruikte afkortingen
3. Ligging van de locatie in het Amsterdams havengebied
4. Foto's van de Vopak Oil terminal in Europoort

1 INLEIDING

1.1 Het initiatief

Vopak Oil Europe, Middle East & Africa (hierna Vopak Oil EMEA), heeft het voornemen een nieuwe 'state-of-the-art'-tankterminal voor olieproducten in het Amsterdams havengebied te ontwikkelen. De voornaamste producten die zullen worden opgeslagen zijn benzine (en benzinecomponenten), gasolie en diesel, met eventuele uitbreiding naar andere producten als jet fuel en naphtha.

De beoogde terminal, met een opslagcapaciteit van 1,1 miljoen kubieke meter (cbm) en een doorzet van maximaal 16,5 miljoen cbm per jaar, zal producten opslaan die met zeeschepen en lichters worden aan- en afgevoerd. Om dit te faciliteren worden in twee fasen in totaal 39 tanks met leidingensystemen, twee steigers en twee kades gebouwd. De terminal wordt gebouwd met inachtneming van de laatste regelgeving op het gebied van veiligheid en milieu en met gebruikmaking van moderne technieken wordt gestreefd naar een minimale integrale milieubelasting.

De beoogde locatie is voorzien op het industrieterrein Westpoort aan de Afrikahaven. Dit gebied ligt ten noordwesten van Amsterdam aan het Noordzeekanaal.

1.2 Achtergrond van het voornemen en motivering van de locatiekeuze

In het Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (ARA) gebied is er een tekort aan capaciteit voor de op- en overslag van minerale olieproducten.

Er is een duidelijk behoefte aan additionele capaciteit door:

- Een toenemende (geografische) onbalans tussen vraag en aanbod op de markten van olieproducten: veranderende consumptiepatronen van olieproducten veroorzaken een toenemende onbalans tussen productie en consumptie van olieproducten als benzine, diesel/gasolie en andere middle-distillates in Noordwest-Europa. Deze onbalans leidt enerzijds tot export van groeiende overschotten van benzine en anderzijds tot toenemende import van producten als diesel/gasolie.
- De toegenomen vraag naar schonere olieproducten als bijvoorbeeld biobrandstoffen en verschillende productspecificaties. Dit leidt ook tot grotere aanvoer van meer componenten. Daarbij is het heel precies conform de strikte productspecificaties kunnen mengen (blenden) van verschillende kwaliteiten olieproducten van toenemend belang. Dit wordt steeds meer uitbesteed aan terminals. Deze trend zal zich naar verwachting in de toekomst voortzetten.

De haven van Amsterdam is een belangrijke locatie voor de op- en overslag van benzine in Noordwest-Europa: hier zijn meerdere aanbieders actief, alle componenten die blending op specificatie mogelijk maken zijn aanwezig en er worden per schip grote partijen gelost en geladen. Benzine(componenten) komen veelal per lichter vanuit diverse Europese landen de Haven van Amsterdam binnen. Hier wordt indien nodig geblend – voornamelijk naar de 'USRBOB-specificatie' – voor de Verenigde Staten, waar het grootste deel van de exporten naar toe gaat in (steeds grotere) zeeschepen.

Behalve de groeiende markt voor benzine en de sleutelpositie van Amsterdam hierin, nemen ook de importen van middeldistillaten in het ARA-gebied en specifiek Amsterdam toe (veelal via schepen uit de Baltische staten).

Door uitbreiding van de activiteiten door de bouw van een nieuwe terminal, zal Amsterdam zich verder kunnen ontwikkelen tot de benzine hub van Noord West Europa, de plaats waar de aanvoer, bewerking en afvoer samenkomen.

In het Amsterdamse havengebied is fysieke en economische ruimte voor een nieuwe terminal:

- In het Amsterdamse havengebied is fysieke ruimte (industriegebied) beschikbaar.
- Tarieven voor scheepvaart en lichters liggen in Amsterdam op hetzelfde niveau als in Rotterdam (en zijn gunstiger dan die in België).
- Er is een tekort aan opslagcapaciteit door een grote vraag vanuit de markt; de nieuwe terminal in Amsterdam zal zowel bestaande als nieuwe klanten in Noordwest-Europa de mogelijkheid bieden hun positie in het ARA-gebied te versterken.
- Benzine wordt nu op- en overgeslagen door drie terminals in de Haven van Amsterdam, waarbij geen dominante partij is aan te wijzen.
- Er bestaan inefficiëntie en wachttijden voor de steigers ('demurrage') bij de huidige terminals, door het grote aantal klanten en hoge doorzetten.

1.3 Initiatiefnemer

Vopak is 's werelds grootste onafhankelijke tankterminaloperator en gespecialiseerd in de opslag en distributie van vloeibare en gasvormige chemie- en olieproducten. Met een netwerk van 74 tankterminals in 29 landen beschikt Vopak over een uitgebreide ervaring in het ontwikkelen en beheren van terminals. Vopak voert wereldwijd een strikt beleid op het gebied van milieu, veiligheid en gezondheid.

Vopak Oil EMEA, een van de vijf divisies van Vopak, concentreert zich op het geografische gebied Europa, Midden-Oosten en Afrika en biedt opslagfaciliteiten voor ruwe olie en minerale olieproducten.

Met een totale opslagcapaciteit van 9,3 miljoen cbm zijn de opslagterminals gevestigd in Duitsland, Zwitserland, Zweden, Estland, Nederland, Verenigde Arabische Emiraten en Saudi-Arabië. Klanten van Vopak OIL EMEA zijn nationale en internationale olie- en chemiebedrijven, oliehandelaren en overheden.

Voor het transport van olieproducten via waterwegen naar het achterland van Europa participeert Vopak in de joint venture Interstream Barging. Met een vloot van zestig binnenvaartschepen is dit een van de grootste charters voor het transport van minerale-olieproducten in Nederland, België en Duitsland.

1.4 MER-procedure

Dit initiatief is m.e.r.-plichtig ingevolge de bijlage van het Besluit m.e.r. van 1994, onderdeel C, art. 25. De m.e.r.-procedures moet de milieueffecten van de voorgenomen uitbreiding zichtbaar maken en alternatieven afwegen. De Milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel bij besluitvormingsprocessen. Spelers hierin zijn:

- het bevoegd gezag, ofwel degene die bevoegd is het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld;
- de initiatiefnemer, ofwel de aanvrager van het besluit.

Deze startnotitie voor de m.e.r.-procedure maakt deel uit van de formele bekendmaking van de procedure die doorlopen zal worden voor de besluitvorming omtrent vergunningaanvragen voor deze uitbreiding.

1.5 Leeswijzer

Deze Startnotitie Milieueffectrapportage is ingedeeld in de volgende hoofdstukken:

- aanleiding, doel en beoogde locatie van het voornemen (hoofdstuk 2);
- beleidsaspecten en besluiten die relevant zijn voor de totstandkoming van het project, inclusief een overzicht van de besluiten die nog genomen moeten worden (hoofdstuk 3);
- een beschrijving van de bestaande situatie (hoofdstuk 4);
- een beschrijving van de voorgenomen nieuwe activiteit en de alternatieven (hoofdstuk 5);
- de bestaande toestand van het milieu en de milieuaspecten (hoofdstuk 6);
- een vergelijking van de alternatieven (hoofdstuk 7);
- overige onderdelen van het MER (hoofdstuk 8);
- de procedurele aspecten (hoofdstuk 9).

2 AANLEIDING, DOEL EN BEOOGDE LOCATIE VAN HET VOORNEMEN

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de aanleiding en het doel van het voornemen van Vopak Oil EMEA om een nieuwe terminal te ontwikkelen in het Amsterdamse havengebied. Aard en doel hangen sterk samen met de in hoofdstuk 1 geschetste achtergronden.

2.2 Aanleiding voor het voornemen

Zoals beschreven in de (economische) achtergrond van het voornemen (zie par. 1.2) neemt de vraag naar opslagcapaciteit voor benzine en middeldistillaten in Noordwest-Europa toe en speelt Amsterdam hierin een belangrijke rol, met name op het gebied van benzine.

De benzinemarkt in het Amsterdamse havengebied heeft zich de laatste jaren positief ontwikkeld. De vraag naar benzineopslagcapaciteit is fors toegenomen. Tevens zijn vele benzinespelers actief in de Haven van Amsterdam en zijn de componenten voor blending aanwezig.

De voorgenomen uitbreiding van het Vopak Oil EMEA netwerk met een nieuwe terminal in Amsterdam geeft de mogelijkheid om optimaal in te spelen op de behoefte van huidige en toekomstige klanten. Met de nieuwe terminal biedt Vopak Oil EMEA haar klanten de mogelijkheid hun positie in het ARA-gebied te versterken, door hen toegang te bieden tot de Amsterdamse hub.

Zowel nieuwe als bestaande klanten zijn bereid langetermijncontracten af te sluiten voor het huren van tanks op de nieuwe terminal.

Het havenbedrijf, Haven Amsterdam heeft aangegeven positief te staan tegenover het initiatief van Vopak Oil EMEA voor de opslag van benzine en middeldistillaten in het Amsterdamse havengebied.

2.3 Doelstelling van het voornemen

Vopak OIL EMEA gaat bij het ontwerp en de ontwikkeling van de terminal aan de Afrikahaven uit van een state-of-the-art terminal waarbij de focus enerzijds ligt op het kostenefficiënt investeren in installaties en anderzijds op een laag niveau van operationele kosten. Binnen deze kaders wordt gestreefd naar een minimale milieubelasting. Vopak Oil EMEA beoogt de ontwikkeling van een uiterst efficiënte, veilige doorzetterminal met een lage kans op vertragingen (demurrages). Ondersteunende processen en activiteiten zoals onderhoud zullen hierbij worden uitbesteed.

2.4 Beoogde locatie

De terminal zal gebouwd worden op het industrieterrein Westpoort in de Afrikahaven; zie bijlage 3 voor een locatietekening en een luchtfoto van het gebied. Dit gebied ligt ten noordwesten van Amsterdam aan het Noordzeekanaal, havennummer 8600 - 8700. Het is een 35 ha groot, braakliggend terrein. Gedurende de eerste fase zal er naar schatting 25 hectare gebruikt worden voor de bouw van tanks met een totale opslagcapaciteit van 720.000 kubieke meter. In de tweede fase zal nog eens 10 hectare in gebruik worden genomen, voor waarschijnlijk 380.000 kubieke meter opslagcapaciteit.

3 BELEID EN BESLUITEN

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op het beleid en de besluiten die van belang zijn voor de uitbreiding van Vopak Oil EMEA in Amsterdam. Het beleid en de besluiten vormen de kaders waarbinnen Vopak Oil EMEA kan opereren. Hierbij is een indeling te maken naar internationaal, nationaal, provinciaal en lokaal beleid. Voor de voorgenomen uitbreiding van Vopak Oil EMEA is vooral het Provinciaal Milieubeleidsplan van de provincie Noord-Holland van belang. Internationaal zijn de harmonisering van de Europese normen en het creëren van een gelijkwaardig concurrentieel speelveld belangrijke aspecten.

3.2 Internationaal beleid

Relevant voor de voorgenomen activiteit zijn:

- Europese Kaderrichtlijn luchtkwaliteit;
- Besluit uitvoering EG-kaderrichtlijn luchtkwaliteit;
- De Vogelrichtlijn;
- De Habitatrichtlijn;
- Europese Kaderrichtlijn water;
- EU-richtlijn Omgevingslawaaï;
- EU-richtlijn MER;
- MARPOL 73/78, annex I;
- EU Zwavelrichtlijn.

3.3 Nationaal (landelijk) beleid

Relevant voor de voorgenomen activiteit zijn:

- Wet milieubeheer;
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- Besluit luchtkwaliteit 2005;
- Regeling saldering luchtkwaliteit 2005;
- Nederlandse Emissierichtlijn Lucht;
- ~~Besluit externe veiligheid inrichtingen;~~
- Publicatierreeks Gevaarlijke Stoffen, in het bijzonder PGS-29;
- Besluit Risico Zware Ongevallen 1999;
- Regeling op-, overslag en distributie benzine;
- De Wet geluidhinder;
- De Nederlandse Richtlijn Bodembescherming bedrijfsmatige activiteiten, inclusief de BoBo Richtlijn;
- De Flora- en faunawet;
- De Natuurbeschermingswet;
- De Scheepvaartwet;
- Het ADN;
- De Ontgrondingswet;
- Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Relevant voor het nationale beleid zijn:

- Het Nationale Milieubeleidsplan 4;
- De Vierde Nota Waterhuishouding;
- Diverse nota's van de Commissie Integraal Waterbeheer.

3.4 Provinciaal en regionaal beleid

Het provinciale beleid is vastgelegd in:

- Het streekplan Noord-Holland-Zuid;
- Het provinciaal milieubeleidsplan Noord-Holland;
- Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006-2010;
- Masterplan Noordzeekanaalgebied;
- Tweede emissiebeheerplan, Rijkswaterstaat Noord-Holland.

3.5 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid is vastgelegd in de volgende documenten:

- Structuurplan Amsterdam;
- Gemeentelijk milieubeleidsplan van Amsterdam;
- Bestemmingsplan Afrikahaven;
- MER Afrikahaven.

3.6 Besluitvormingskader

3.6.1 Inleiding

De Wet milieubeheer en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren vormen het kader voor de besluitvorming over de voorgenomen activiteit. De m.e.r.-procedure maakt deel uit van de vergunningverlening ingevolge deze beide wetten.

Tijdens de m.e.r.-procedure worden keuzemogelijkheden geëxpliciteerd, waarbij de voorgenomen keuzes met name worden beoordeeld op de milieuaspecten. Specifieke keuzes worden zonodig (her)overwogen. De keuzevrijheid wordt beperkt door eerder genomen besluiten. Tevens zijn er besluiten die in de toekomst moeten worden genomen om het voornemen te kunnen realiseren. Deze verschillende besluiten worden in deze paragraaf benoemd.

3.6.2 Genomen besluiten

Twee soorten besluiten beïnvloeden de keuzevrijheid voor verschillende opties. Bestaand overheidsbeleid, weergegeven in de paragrafen 3.2, 3.3, 3.4 en 3.5, begrenst de keuzes.

Daarnaast spelen de aan te vragen vergunningen een belangrijke rol bij het beoordelen van de voorgenomen activiteit. Het gaat daarbij om vergunningen in het kader van:

- de Wet Milieubeheer;
- de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo);

3.6.3 Te nemen besluiten

De voorgenomen activiteit is volgens het Inrichtingen- en vergunningenbesluit (Ivb) een inrichting die behoort tot de volgende categorieën:

- Categorie 1.3 lid a (inrichtingen waarbij een of meer elektromotoren of verbrandingsmotoren aanwezig zijn met een totaal geïnstalleerd vermogen van 15 MW of meer);
- Categorie 5.3 lid a (het opslaan of overslaan van aardolie of koolwaterstoffen in vloeibare toestand met een capaciteit voor de opslag van deze stoffen of producten van 100.000 m³ of meer);
- Categorie 27.1 (het opslaan, behandelen of reinigen van afvalwater).

Voor zo'n inrichting zijn vergunningen nodig en de belangrijkste publiekrechtelijke besluiten daarover zijn beschikkingen van het bevoegd gezag over:

- een vergunning ingevolge de Wet milieubeheer. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland zijn voor deze vergunningsprocedure bevoegd gezag;
- een vergunning ingevolge de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Bevoegd gezag is Rijkswaterstaat, directie Noord Holland;
- een bouwvergunning ingevolge de Woningwet. Bevoegd gezag is de gemeente Amsterdam. Een randvoorwaarde voor het verlenen van de bouwvergunning is, dat het bouwwerk past in het bestemmingsplan;

Naar verwachting is een vergunning van de provincie Noord-Holland voor tijdelijke grondwateronttrekking tijdens de bouw niet nodig, omdat de benodigde grondwateronttrekking beneden de daarvoor geldende grens blijft. Mogelijk is een melding bij het waterschap nodig voor lozing van bemalingswater op riolering/oppervlaktewater.

Of er besluiten noodzakelijk zijn in het kader van de Wet bodembescherming en de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, moet nog nader worden onderzocht.

4**BESTAANDE SITUATIE**

Vopak Oil EMEA is een actief netwerk van bedrijven dat wil bijdragen aan het succes van zijn klanten en dat gezien wil worden als dé partner voor tankopslagcapaciteit en gerelateerde diensten voor olieproducten in de regio Europa, Midden-Oosten en Afrika.

Om haar missie te realiseren richt Vopak Oil EMEA zich op drie strategische doelen: "Improve, growth and network". De nieuw te bouwen terminal aan de Afrikahaven in Amsterdam draagt daaraan bij door groei binnen het eigen netwerk. Ook bij andere productgroepen en terminals binnen het netwerk vinden groeiprojecten plaats door zowel nieuwbouw als ombouw en verbeteringen van het bestaande terminalnetwerk. In Rotterdam bijvoorbeeld wordt nieuwe opslagcapaciteit voor 240.000 kubieke meter stookolie en 200.000 kubieke meter jet fuel gebouwd en op het terrein van Vopak Terminal Botlek Noord wordt een biodieselfabriek gebouwd. Ook in Fujairah (Verenigde Arabische Emiraten) wordt nieuwe stookoliecapaciteit bijgebouwd.

Met een totale opslagcapaciteit van 9,3 miljoen cbm zijn de operating companies van Vopak Oil EMEA gevestigd in Nederland, Duitsland, Zweden, Zwitserland, Estland, Verenigde Arabische Emiraten en Saudi Arabië. Onder Vopak Oil EMEA vallen de volgende operating companies:

Nederland:

- Vopak Terminal Europoort: 3 miljoen cbm ruwe olie en olieproducten, hub-functie voor ruwe olie, stookolie, jet fuel en naphtha. Ook benzineopslag, maar hiervoor geen hub-functie.
- Vopak Terminal Laurens haven: 925.000 cbm gasolie.
- Vopak Terminal Botlek-Noord: 118.000 cbm zware stookolie, marine diesel.
- Vopak Terminal Amsterdam; 85.000 cbm stookolie, zware stookolie, gasolie (strategische opslag).
- MOT (16,7% aandeel): 708.000 cbm voor ruwe olie.
- Vopak Agencies.
- Interstream Barging.

Duitsland:

- Vopak Terminal Hamburg: 715.000 cbm olie (en chemie/plantaardige) producten, voornamelijk gasolie, diesel, stookolie.

Zweden:

- Vopak Terminals Gotenburg: 780.000 cbm olie- en chemieproducten, met name stookolie, gasolie (speculatieve + strategische opslag), benzinedistributie (importen o.a. vanuit Amsterdam).
- Vopak Terminal Södertälje: 50.000 cbm olie (m.n. bitumen) en chemieproducten
- Vopak Terminal Malmö: 66.000 cbm olie (m.n. bitumen) en chemieproducten
- Vopak Terminal Gävle: 195.000 cbm olie en chemieproducten (met name specialistisch product Tallpitch), waarvan 100.000 cbm wordt omgebouwd naar opslag voor jet fuel voor de luchthaven van Stockholm.

Zwitserland:

Vopak Terminal Basle: 347.000 cbm olieproducten.

Estland:

Pakterminal (50% aandeel; JV): 305.000 kubieke meter, diverse olieproducten, met name ruwe olie, stookolie en gasoliestromen vanuit Rusland naar Europa.

Verenigde Arabische Emiraten:

Vopak Horizon Fujairah Limited (30% aandeel; JV): 1,1 miljoen cbm olieproducten, met name stookolie en benzine, ook naphtha, gasolie en jet fuel.

Saudie Arabië:

- Sabtank Al Jubail (10% aandeel): 890.000 cbm met name chemische producten.
- Sabtank Yanbu (10% aandeel): 115.000 cbm met name chemische producten.

5 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de voorgenomen activiteit van Vopak Oil EMEA in Amsterdam en de mogelijke alternatieven. Voor de voorgenomen activiteit wordt kort ingegaan op de milieueffecten. Voor de alternatieven worden het nulalternatief, het meest milieuvriendelijke alternatief en de verschillende alternatieven en varianten voor deelaspecten kort benoemd. De uitwerking van de alternatieven en het vaststellen van de Beste Beschikbare Technieken (BBT) sluit aan bij het Integrale Milieukader Op- en overslagbedrijven 2 (IMKO-2).

5.2 Voorgenomen activiteit

5.2.1 Grondstoffen / producten

De beoogde terminal is geschikt voor de opslag van benzine, benzineadditieven en middle-distillates met een opslagvolume van 1,1 miljoen cbm en een doorzet van maximaal 16,5 miljoen cbm per jaar.

5.2.2 Voorgenomen installaties

De plannen omvatten twee fasen, waarin de volgende aantallen tanks en hoeveelheden opslagcapaciteiten zullen worden gerealiseerd:

Fase 1				Fase 2			
	Aantal tanks	Inhoud per tank (cbm)	Totale opslag-capaciteit (cbm)		Aantal tanks	Inhoud per tank (cbm)	Totale opslag-capaciteit (cbm)
	4	10.000	40.000		-	10.000	-
	10	20.000	200.000		7	20.000	140.000
	12	40.000	480.000		6	40.000	240.000
Totaal	26		720.000	Totaal	13		380.000

Tankleidingen verbinden de tanks met een tweetal centrale koppelplaatsen. Daar worden de tankleidingen via verbindingsleidingen (headers) gekoppeld aan pompen. Via de headers zijn ook verbindingen te maken met de steigerleidingen. Dit waarborgt de vereiste flexibiliteit van de inzet van tanks, pompen, leidingsystemen en steigers.

De uitvoering van de steigers is als volgt voorzien:

- Fase 1:
 - Eén vingerpier met twee ligplaatsen geschikt voor zeeschepen tot max. 115.000 dwt;
 - Eén vingerpier met vier ligplaatsen geschikt voor lichters en coasters tot max. 20.000 dwt.

- Fase 2:
 - Extra bijgebouwd worden:
 - Eén kademuur met twee ligplaatsen voor lichters tot max. 15.000 dwt;
 - Eén insteekhaven met twee ligplaatsen voor lichters tot max. 15.000 dwt.
 - De vingerpier voor lichters en coasters wordt aan één zijde geschikt gemaakt om ook zeeschepen tot 115.000 dwt te kunnen ontvangen.

Dat de installaties voldoen aan de vigerende wetgeving zal worden gewaarborgd door:

- technische voorzieningen aan alle tanks (onder ander conform de NRB waaronder inbegrepen de 'BoBo Richtlijn');
- een dampbalanceersysteem van de steigers (vingerpier en kademuur) naar de tanks, aangesloten op een dampverwerkingsunit;
- een afvalwaterverwerkingssysteem (biologische afvalwaterzuivering);
- een brandwater- en schuimsysteem.

De overige installaties omvatten:

- een stikstofgeneratieunit voor leverantie van de benodigde hoeveelheid stikstof;
- een installatie geschikt voor het lossen van butaan vanuit tanktrucks en butaanlichters, ten behoeve van de benzineblending.

De foto's in bijlage 4 verduidelijken de voorgenomen activiteit. Ze zijn genomen op de Vopak Terminal Europoort en tonen een aangekoppeld schip aan een vingerpier en een overzicht van een koppelplaats.

5.2.3 Milieuvoorzieningen

Lucht

Het dampbalanceersysteem zal alle laad-/los- en adememissies afvangen, en een kleine Dampverwerkingsinstallatie (DVI) verwerkt alle emissies. Er is gekozen voor een dampbalanceersysteem vanwege het behandelen van dampen van zeeschepen en de daarmee samenhangende zeer grote variëteit in capaciteit bij gebruik van een stand-alone DVI.

Eventuele eisen voor preventie van fijnstofemissie worden nog onderzocht.

Bodem

Het bodemrisico zal verwaarloosbaar zijn omdat de installaties onder andere conform PGS-29 worden gebouwd.

Afvalwater

Naar de haven zal uitsluitend schoon water worden afgevoerd. Het afvalwater zal voornamelijk zijn verontreinigd met olieproductresten, wat leidt tot een verhoogd gehalte Chemisch Zuurstof Verbruik (CZV). Potentieel verontreinigde vloeistoffen zullen via het rioolsysteem naar de eigen afvalwaterzuivering worden afgevoerd.

5.3 Nulalternatief

De situatie waarbij noch de voorgenomen activiteit, noch één van de alternatieven wordt gerealiseerd, wordt nulalternatief genoemd.

De milieueffecten van het nulalternatief voor de locatie worden beschreven op basis van de bestaande toestand en de autonome ontwikkelingen.

5.4 Alternatieven

5.4.1 Algemeen

In het MER zullen alternatieven en varianten worden uitgewerkt voor de luchtemissie- en afvalwaterbehandeling.

Voor de luchtemissiebehandeling wordt onder andere gedacht aan:

- Ademlucht en verdrijvingslucht door product op – en overslag:
 - tanks uitgevoerd met inwendig drijvende daken in combinatie met een dampverwerkingsinstallatie;
 - katalytische verbranding;
- Emissie van fijn stof door scheepsgeneratoren:
 - Walstroom.

Voor de afvalwaterbehandeling zal het alternatief van fysisch-chemische afvalwaterzuivering worden onderzocht.

5.4.2 Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is een combinatie van alternatieven en varianten waarbij de integrale milieubelasting minimaal is. Het MMA is in principe gebaseerd op toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor de bescherming en verbetering van het milieu. Het MMA kan worden samengesteld als de effecten van de alternatieven bekend zijn.

6 BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN MILIEUASPECTEN

6.1 Luchtkwaliteit

Emissies van bedrijven, woningen en verkeer beïnvloeden de lokale luchtkwaliteit. Deze kan worden beoordeeld uit de meetgegevens van het landelijke meetnet van het RIVM. Uit deze meetgegevens blijkt dat (op de voorziene locatie) de gemiddelde concentraties voor de meeste componenten onder de landelijke gemiddelden liggen. Het MER zal een overzicht geven van de meetgegevens uit het landelijke meetnet.

Aandachtspunten voor de voorgenomen activiteiten zijn vooral de emissies van stikstofoxiden, fijn stof, benzeen en overige vluchtige organische stoffen.

Als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen relevante lucht- en geuremissies optreden:

- bij de bewerking van producten;
- door adem- en verdrijvingemissies bij het aan- en afvoeren van producten;
- bij de dampverwerkingsinstallaties;
- bij het piggen van leidingen;
- bij het ontluchten van leidingen;
- bij schoonmaakactiviteiten aan tanks en leidingen;
- bij de afvalwaterzuiveringsinstallaties.

Luchtverontreiniging kan met name optreden door het vrijkomen van schadelijke vluchtige stoffen. Uit eerdere studies in deze omgeving blijkt dat de concentratie fijn stof een kritisch punt is. Belangrijk is ook de mogelijke bijdrage van vluchtige organische stoffen aan de lokale luchtverontreiniging.

Voor stikstofoxiden en fijn stof zijn met name de verladingsactiviteiten (aan- en afvoer via schepen) van belang. Het MER zal het effect van de voorgenomen activiteiten op de luchtkwaliteit beschrijven, en aangeven welke maatregelen en voorzieningen worden genomen om emissies te beperken. Deze zullen worden vergeleken met de relevante richtlijnen en normen als genoemd in hoofdstuk 3.

6.2 Geluid en verkeer

De aan- en afvoer van product zal niet over de weg, maar alleen met schepen plaatsvinden. Het verkeer over de weg blijft hierdoor beperkt tot woon-werkverkeer van het personeel, overige voertuigen (bezoekers, leveranciers, installateurs, e.d.), de afvoer van reststoffen en eventueel de aanvoer van additieven.

Het MER zal een beschrijving geven van de door de voorgenomen activiteiten te verwachten geluidsbelasting. Hierbij wordt rekening gehouden met het gegeven dat de Afrikahaven een gezonde gebied is. Het MER geeft tevens een overzicht van de huidige en verwachte verkeersintensiteit op wegen in de nabijheid van de beoogde locatie.

6.3 Natuur en landschap

Vopak Oil EMEA wil haar voorgenomen activiteiten realiseren op een locatie op het industrieterrein Westpoort te Amsterdam. Ter plaatse is bij de nieuw aangelegde Afrikahaven een industrieterrein gerealiseerd.

Voor de voorgenomen activiteit zijn de stiltegebieden en Vogel- en Habitatrichtlijngebieden in de omgeving van belang. De Polder Westzaan, op enkele kilometers ten noorden van de locatie, is het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied.

De geplande locatie ligt aan de rand van het industrieterrein. Het weilandengebied net ten westen van het industrieterrein maakt deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, met als functie Cultuur/natuur. Het wordt omschreven als 'agrarisch gebied met bijzondere natuurwaarden en kleine natuurreservaten, landgoederen en recreatiegebieden'.

Van belang zijn ook de gebouwen die deel uitmaken van de oude dorpskern van het dorp Ruigoord. Deze bebouwing is bij de aanleg van de Afrikahaven gehandhaafd en heeft een culturele functie.

Het MER zal aandacht besteden aan de inpassing van de inrichting en de installatieonderdelen in de omgeving en de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit op de relevante Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en overige relevante gebieden met natuur- en/of landschapswaarde. Ook zal het MER speciale aandacht geven aan de gevolgen voor natuur en landschap bij de aanleg van de installaties.

6.4 Bodem en grondwater

Bij de voorgenomen activiteit – op- en overslag van olieproducten –, vinden geen directe emissies naar bodem en grondwater plaats.

Wel zijn bij dergelijke activiteiten potentiële bodemrisico's aanwezig. Het MER zal een overzicht geven van alle proces- en installatieonderdelen waarbij een emissie naar bodem en grondwater mogelijk zou kunnen optreden. Tevens zal het MER aangeven welke preventieve en repressieve maatregelen getroffen worden om vervuiling van bodem en grondwater te voorkomen. Het sluit daarbij aan bij de Wet bodembescherming, de vereisten uit de Nederlandse richtlijn bodembescherming en de overige relevante wet- en regelgeving (zie ook hoofdstuk 3).

Directe emissies naar bodem en grondwater vinden niet plaats.

6.5 Oppervlaktewater

Het kwaliteit- en kwantiteitsbeheer van het lokale oppervlaktewater berust bij Rijkswaterstaat Noord-Holland.

Afvalwater van wegen en algemene gebieden wordt gezien als schoon water, het afvalwater uit de tankputten wordt zowel naar het schoon- als het vuilwatersysteem geleid. Het afvalwater van de manifolds (verzamelleiding) wordt naar het vuilwatersysteem getransporteerd, evenals het afvalwater van het steigerdek (plaats laadarmen).

Het verontreinigde afvalwater zal worden gezuiverd in de eigen Afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI), en vervolgens geloosd op het oppervlaktewater. Het MER zal een overzicht presenteren van de verschillende afvalwaterstromen die op de locatie aanwezig zijn. Verder zal de opzet van de AWZI worden opgenomen.

Er zal één lozingspunt zijn van de AWZI en van het schoonwatersysteem twee of drie. Het sanitaire afvalwater zal worden afgevoerd naar de gemeentelijke riolering. Het MER zal onder ander een beschrijving geven van de te verwachten kwaliteit en kwantiteit van lozingen op oppervlaktewater en riool ten gevolge van de uitbreiding.

6.6 Energie

Het MER zal het energieverbruik van de installatie uitwerken en aangeven hoe wordt gestreefd naar een zo efficiënt mogelijke inzet van energie. In het IMKO-2 is overeengekomen dat een zo doelmatige mogelijke inzet van energie zal worden gerealiseerd met een energiezorgsysteem overeenkomstig het MJA-2.

6.7 Reststoffen

Het MER zal een overzicht geven van de kwantiteit en kwaliteit van de diverse reststoffen en de mogelijkheden voor hergebruik, dan wel de mogelijkheden voor verwijdering.

6.8 Externe Veiligheid

Gezien de aard van de voorgenomen activiteiten zal het MER ruim aandacht schenken aan de risico's voor de directe omgeving. Om inzicht te krijgen in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in de directe omgeving van de inrichting, zal een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) worden uitgevoerd. Hierbij zal rekening worden gehouden met de geplande windmolens ten westen van de inrichting. De resultaten van de QRA worden getoetst aan de van toepassing zijnde richtlijnen uit het 'Besluit externe Veiligheid inrichtingen' (BEVI). Ook het Besluit Risico's Zware Ongevallen 1999 (BRZO 1999) is van toepassing. Het MER zal kort ingaan op de inhoud van het eventueel op te stellen veiligheidsrapport.

Het MER zal ook aandacht besteden aan de nautische veiligheid in relatie tot het door de voorgenomen activiteit toenemende scheepsvervoer.

6.9 Milieuzorg

Voor de milieuzorg zal een milieuzorgsysteem worden geïmplementeerd op het niveau van ISO 14001, overeenkomstig de afspraken in IMKO-2.

7 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

7.1 Vergelijking en beoordeling alternatieven

Het MER vergelijkt de alternatieven en varianten onderling, met als doel inzicht te geven in de verschillen in effecten. De vergelijking is zowel kwantitatief als kwalitatief en besteedt ook aandacht aan de doelmatigheid van een alternatief en de doelstellingen en grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

7.2 Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief bestaat uit een combinatie van alternatieven en varianten waarbij de minste emissies en effecten optreden. Het gaat in principe uit van toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor de bescherming en verbetering van het milieu.

7.3 Toetsing aan het beleidskader

De alternatieven en varianten worden onderling getoetst aan het beleidskader. Dit is in eerste instantie het landelijke en provinciale beleid.

OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER

Het MER zal tevens aandacht besteden aan de hierna genoemde onderwerpen.

Leemten in kennis en informatie

Het MER geeft een overzicht van ontbrekende informatie over onder andere relevante milieuaspecten, voorspellingsmethoden en gevolgen voor het milieu. Aangegeven zal worden in hoeverre deze leemten een rol spelen in de verdere besluitvorming.

Aanzet tot een monitoringsprogramma

Bij de besluitvorming zal worden aangegeven hoe en wanneer een evaluatieonderzoek verricht zal moeten worden. Dit onderzoek heeft tot doel om enerzijds de voorspelde effecten te vergelijken met daadwerkelijk optredende effecten en anderzijds te beoordelen in hoeverre de destijds geconstateerde leemten in kennis en informatie zijn ingevuld. Het MER zal een aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma bevatten.

Samenvatting

Het MER bevat een zelfstandig leesbare samenvatting waarin de belangrijkste bevindingen uit het MER worden belicht. Het MER en vooral de samenvatting worden geschreven voor een breed publiek.

9 PROCEDURELE ASPECTEN

9.1 M.e.r.-procedure

De gecoördineerde procedure voor de milieueffectrapportage en de totstandkoming van de milieuvergunningen verloopt als volgt (zie tevens het schema op de volgende pagina):

De m.e.r.-procedure start met de bekendmaking van de startnotitie. Daarmee vangt de termijn voor inspraak en advies aan. De commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) stelt een advies op voor de richtlijnen voor de inhoud van het MER. Vervolgens stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast. De initiatiefnemer stelt het MER en de vergunningaanvragen op en dient deze in bij het bevoegd gezag.

Vervolgens maakt het bevoegd gezag het MER en de vergunningaanvragen openbaar, waarmee de gelegenheid voor opmerkingen en adviezen op het MER wordt gegeven. Daarna maakt het bevoegd gezag de ontwerpbeschikking openbaar. Dit opent de mogelijkheid tot het inbrengen van bedenkingen tegen de ontwerpbeschikkingen op de aanvragen van de milieuvergunningen en tot het uitbrengen van adviezen voor de desbetreffende adviserende bestuursorganen. Binnen vijf weken na de openbaarmaking van het MER, dan wel na een door het bevoegd gezag georganiseerde hoorzitting, moet de Commissie voor de milieueffectrapportage een toetsingsadvies voor het MER uitbrengen.

Uiteindelijk zal op de aanvragen voor de milieuvergunningen worden beschikt. Tegen deze beslissing(en) kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ten slotte onderzoekt het bevoegd gezag de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu wanneer of nadat zij is uitgevoerd.

9.2 Tijdplanning

De te volgen stappen voor de vergunningen en m.e.r procedure voor de voorgenomen activiteit zijn globaal als volgt:

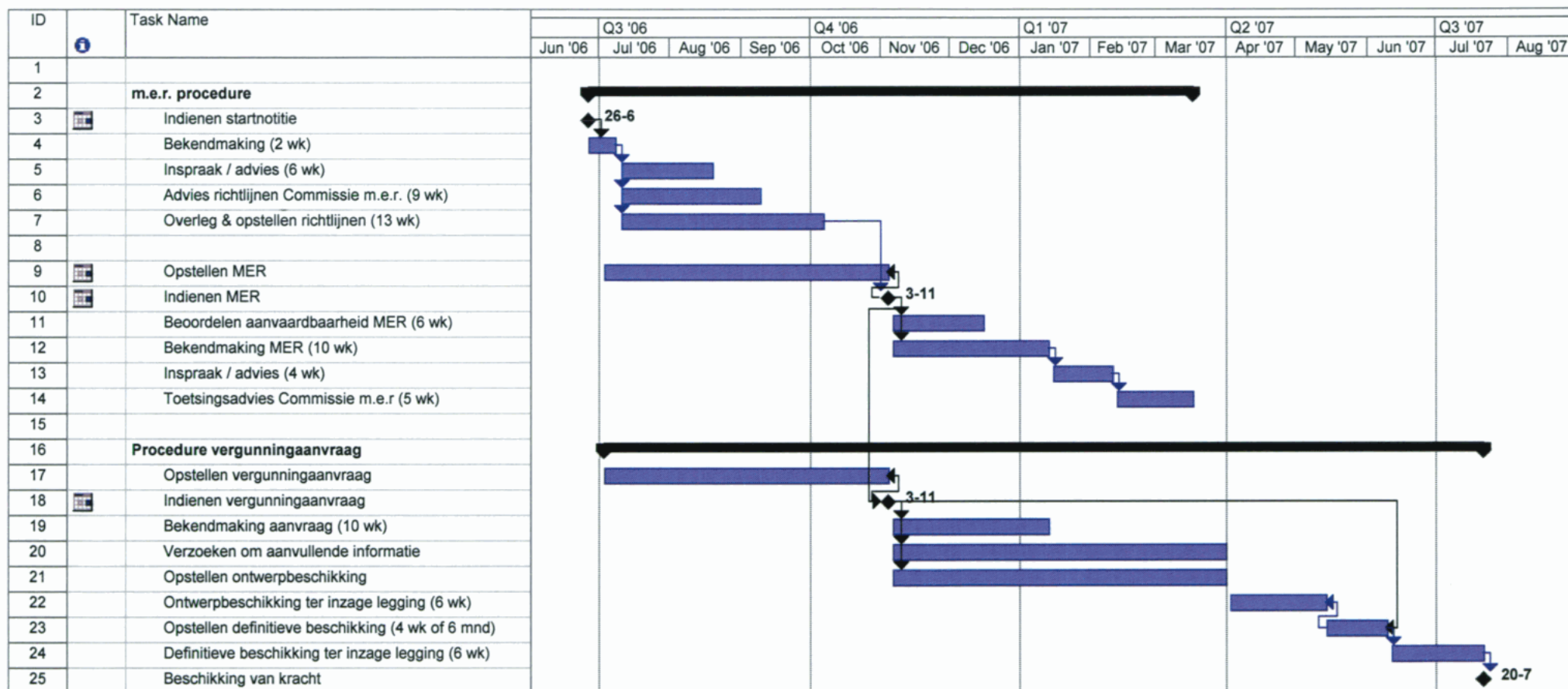
Vergunningen en m.e.r.-procedure

1. Bekendmaking startnotitie
2. Vaststellen richtlijnen
3. Indienen vergunningaanvragen en MER
4. Beschikking op vergunningen

Geplande start exploitatie: 1 juli 2008

Onderstaand is een globale planning van de m.e.r.- en Wm-vergunnings procedure gegeven.

Globale planning m.e.r.- en vergunningsprocedures



Bijlage 1

Gegevens initiatiefnemer en bevoegd gezag

Initiatiefnemer

Vopak

Adres	Moezelweg 75, 3198 LS Europoort-Rt
Contactpersoon	Mevr. M. Blok
Telefoon	+31 (0)181 240 268
Telefax	+31 (0)181 240 225
e-mail adres	margit.blok@vopak.com

Bevoegd gezag Wm

Provincie Noord-Holland (coördinerend bevoegd gezag)

Adres	Houtplein 33, 2001 DA Haarlem
Contactpersoon	Ing. G.J. Kruijs
Telefoon	+31 (0)23 514 3869
Telefax	+31 (0)23 514 3030
E-mailadres	kruijsg@noord-holland.nl

Bevoegd gezag Wvo

Rijkswaterstaat Noord-Holland

Adres	Toekanweg 7, 2001 DC Haarlem (Postbus 3119)
Contactpersoon	W. Bulthuis
E-mailadres	w.bulthuis@dnh.rws.minvenw.nl
Telefoon	+31 (0)23 530 1207
Telefax	+31 (0)23 530 1287

Bijlage 2

Gebruikte afkortingen

Gebruikte afkortingen en symbolen

ARA	Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen
AWZI	Afvalwaterzuiveringsinstallatie
BBT	Beste Beschikbare Technieken
BoBo	Bodembescherming atmosferische Bovengrondse Opslagtanks
BRZO'99	Besluit Risico Zware Ongevallen 1999
cbm	kubieke meters
CZV	Chemisch zuurstofverbruik
DVI	Dampverwerkingsinstallatie
EU	Europese Unie
GS	Gedeputeerde Staten
Hub	Plaats waar de aanvoer van vloeibare bulkgoederen, bewerking en distributie samenkomen (uitsluitend met gebruikmaking van transport over water en niet over spoor of weg)
IMKO	Integrale Milieu Kader Op en Overslag Bedrijven
ISO	International Standard Organization.
Ivb	Inrichtingen en vergunningbesluit
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from ships
m.e.r.	milieueffectrapportage (de procedure)
MER	milieueffectrapport
MMA	meest milieuvriendelijk alternatief
NRB	Nederlandse Richtlijn Bodembescherming
Vopak Oil EMEA	Vopak Oil Europe, Middle East & Africa
PGS	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen
URSOB	
VROM	Ministerie van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer
Wm	Wet milieubeheer
Wvo	Wet verontreiniging oppervlaktewateren

Bijlage 3

Ligging van de locatie in het Amsterdams havengebied



Bijlage 4

Foto's van de Vopak Oil terminal in Europoort



Foto 1: Laadarmen aangekoppeld aan schip



Foto 2: Overzicht koppelplaats Vopak Terminal Europoort