

1785-44
tab 3

Richtlijnen & m.e.r. procedure Vopak Terminal Westpoort B.V.

Vopak Oil Europe, Middle East & Africa B.V.

September 2007
Definitief rapport
9S2432





HASKONING NEDERLAND B.V.
MILIEU

Hoofdweg 490
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 (0)10 286 54 32 Telefoon
010-456 23 12 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Richtlijnen & m.e.r. procedure
Vopak Terminal Westpoort B.V.
Verkorte documenttitel Richtlijnen & m.e.r. procedure
Status Definitief rapport
Datum September 2007
Projectnaam Richtlijnen & m.e.r. procedure bij MER en
Wm/Wvo/Wwh vergunningaanvraag
Vopak Terminal Westpoort B.V.
Projectnummer 9S2432
Auteur(s)
Opdrachtgever Vopak Oil Europe, Middle East & Africa B.V.
Referentie 9S2432/R0001/HvN/Rott1

Auteur(s) E. Haspels-Neep
Collegiale toets J.R. van Niekerk
Datum/paraaf 7 september 2007
Vrijgegeven door J.R. van Niekerk
Datum/paraaf 7 september 2007

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 VERWIJZING RICHTLIJNEN NAAR HET MER	2
2 RICHTLIJNEN VOOR HET MER	19
3 TOELICHTING M.E.R.-PROCEDURE	33



1 VERWIJZING RICHTLIJNEN NAAR HET MER

In onderstaand overzicht is de verwijzing van de "Richtlijnen voor de Milieu Effectrapportage voor de Tankterminal van Vopak aan de Afrikahaven op het industrieterrein Westpoort te Amsterdam", d.d. 28 september 2006 naar het MER (zowel naar de hoofdtekst als de bijlagen) gegeven.

Richtlijnen	MER	Bijlage
<p>2. Hoofdpunten van de richtlijnen</p> <p>De volgende punten zijn essentiële informatie in het MER. Dit wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als onder meer de volgende informatie ontbreekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd met daarbij een beschrijving van de (bandbreedte van de) samenstelling van de producten; • een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd met een beschrijving van de dampverwerkingsinstallatie en waarbij ook risico's voldoende worden beschreven; • een beschrijving van de gevolgen voor het milieu met name wat betreft externe veiligheid • een beschrijving van de gevolgen voor het milieu met name wat betreft luchtverontreiniging 	<p>Par. 2.1/2.2/2.3: een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd (motivering van het voornemen en de locatiekeuze);</p> <p>Par..5.3: een beschrijving van de (bandbreedte van de) samenstelling van de producten</p> <p>H.5 : beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd;</p> <p>Par. 5.4.7 beschrijving van de dampverwerkingsinstallatie (DVI);</p> <p>Par. 6.4.1: beschrijving van de risico's van de DVI</p> <p>par. 5.7.1: een beschrijving van de te nemen maatregelen ter beperking van de gevolgen voor het milieu wat betreft externe veiligheid;</p> <p>par. 7.2: een beschrijving van de gevolgen voor het milieu wat betreft externe veiligheid en te treffen aanvullende maatregelen;</p> <p>H 9: modellering in Safeti-NL is een belangrijke leemte in kennis.</p> <p>par. 5.7.2: een beschrijving van de emissies en de te nemen maatregelen ter beperking van de</p>	<p>Bijl. 4b: luchtemissie reductie onderzoek</p> <p>Bijl. 5a: externe veiligheid: kwantitatieve risico analyse (QRA)</p> <p>Bijl. 4a: luchtrapportage</p>

Richtlijnen	MER	Bijlage
	<p>gevolgen voor het milieu wat betreft luchtverontreiniging; par. 7.3: een beschrijving van de gevolgen voor het milieu wat betreft luchtverontreiniging</p>	
<ul style="list-style-type: none"> een beschrijving van de gevolgen voor het milieu met name wat betreft emissies naar het water en de bodem; 	<p>par. 5.7.4: een beschrijving van de emissies en de te nemen maatregelen ter beperking van de gevolgen voor het milieu wat betreft water en bodem; par. 7.4: een beschrijving van de gevolgen voor het milieu wat betreft bodem en grondwater par. 7.5: een beschrijving van de gevolgen voor het milieu wat betreft oppervlaktewater</p>	<p>Bijl. 5b: externe veiligheid: milieu risico analyse (MRA) Bijl. 8: bodem: NRB toets Bijl. 12: emissies en immissies naar het oppervlaktewater</p>
<ul style="list-style-type: none"> het meest milieuvriendelijke alternatief waarbij een '0-emissie'-terminal wordt beschreven; 	<p>Par. 6.1 : vaststellingen van de alternatieven; Par. 6.9: definitie van de alternatieven; Par. 6.10: beschrijving van het meest milieuvriendelijke- en het '0'-emissie alternatief; H. 7: beschrijving van de effecten, per milieuaspect, van het meest milieuvriendelijke- en het '0'-emissie alternatief. H. 8: vergelijking tussen de verschillende alternatieven en vaststelling van het voorkeursalternatief</p>	
<ul style="list-style-type: none"> een zelfstandig leesbare samenvatting die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor de bestuurlijke besluitvorming. 	<p>Samenvatting</p>	

Richtlijnen	MER	Bijlage
3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING		
<u>3.1 Probleemstelling en doelen</u>		
<p>Het initiatief van Vopak Oil EMEA is nog niet volledig uitgekristalliseerd. Het is bijvoorbeeld nog niet helder welke stoffen behalve benzine precies zullen worden opgeslagen en indien benzine de belangrijkste stof is welk percentage van de opslagcapaciteit hiervoor beschikbaar zal zijn. Het is daarom wenselijk om de doelen in het MER zo te beschrijven dat ze in twee stadia in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen:</p>	<p>Par. 5.2: overzicht en verdeling opgeslagen stoffen</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • bij de afbakening van te beschrijven alternatieven en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten; 	<p>H.6: de afbakening van de te beschrijven alternatieven en de afweging voor het in beschouwing nemen van oplossingsrichtingen (varianten)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • bij de rangschikking van alternatieven op doelbereik. 	<p>Par. 6.2: overzicht van de technisch uitvoerbare varianten Par. 6.9: definitie van de alternatieven Par. 6.10: beschrijving alternatieven op grond van de variantenvergelijking</p>	
<u>3.2. Beleidskader en wetgeving</u>		
<p>In de startnotitie zijn beleidskaders en toepasselijke wetgeving genoemd. Naast wat er reeds aangegeven is dient aandacht besteed te worden aan:</p>		

Richtlijnen	MER	Bijlage
<ul style="list-style-type: none"> De wet- en regelgeving in verband met Schiphol en de eventueel daarmee samenhangende beperkingen op grond van het Luchthavenindelingsbesluit. De bebouwingsbeperkingen en risicocontouren ten gevolge van Schiphol op de beoogde locatie zijn niet aan de orde maar in het MER kan voor de duidelijkheid een belemmeringskaartje worden opgenomen; 	<p>Par. 3.5.1: relevantie van het luchthavenindelingsbesluit Schiphol voor het plangebied</p> <p>Par. 4.3: belemmeringskaartje van Schiphol met daarop de PR contouren</p>	
<ul style="list-style-type: none"> De bij de Europese IPPC-richtlijn behorende BREF's; 	<p>Par. 3.5.1: overzicht van de voor VTW relevante BREF's</p>	<p>Bijl. 11: BBT toets</p>
<ul style="list-style-type: none"> De Nota mobiliteit; 	<p>Par. 3.4: beschrijving van de Nota Mobiliteit en relevantie hiervan voor VTW</p>	
<ul style="list-style-type: none"> De Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de daarbij behorende circulaire; 	<p>Par. 3.5.2: beschrijving van de relevantie van deze wet en bijbehorende circulaire als onderdeel van het toetsingskader externe veiligheid</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Het beleid ten aanzien van Rijksbufferzones zoals dat uit de Nota Ruimte volgt; 	<p>Par. 3.4: beschrijving van de Rijksbufferzones en de relevantie hiervan voor VTW</p>	
<ul style="list-style-type: none"> De beschrijving van de planologische situatie, waarbij uit gegaan wordt van het vigerende bestemmingsplan en de in voorbereiding zijnde herziening hiervan. Betrek daarbij ook de planologische status van Ruigoord. 	<p>Par. 4.2: beschrijving van de huidige planologische situatie</p> <p>Par. 4.7: beschrijving van de planologische status van Ruigoord</p>	
<p><u>3.3. Te nemen besluiten</u></p>		
<p>Het MER dient duidelijk aan te geven voor welke besluiten het MER opgesteld wordt. In ieder geval moet dit ten behoeve van de te verlenen vergunningen op</p>	<p>Par. 3.1: overzicht van de te nemen besluiten</p> <p>Par. 5.7.3: beschrijving ontheffing(en) op grond</p>	<p>Bijl. 3: toelichting m.e.r. procedure, richtlijnen en verwijzing naar het</p>

Richtlijnen	MER	Bijlage
<p>grond van de Wm en de Wvo gebeuren. Ten einde tot daadwerkelijke oprichting en exploitatie over te gaan, zijn mogelijk een of meer ontheffingen noodzakelijk op grond van de Flora- en faunawet (Ffw)(zie paragraaf 5.3 van deze richtlijnen). Ook dit dient in het MER te worden beschreven.</p>	<p>van de Flora- en faunawet</p>	<p>milieueffectrapport Bijlage 10: Natuur: toets vogel – en habitatrichtlijn</p>
<p>4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN</p>		
<p>4.1. Algemeen</p>		
<p>De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het verdient daarbij aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en die plaatsvinden in de gebruiksfase (gebruik en beheer). Beschrijf ook de fasering in de realisatie.</p>	<p>H. 5: beschrijving van de voorgenomen activiteit H. 6: beschrijving van de alternatieven en varianten Par. 5.5: beschrijving van de activiteiten gedurende de realisatiefase Par. 5.5: beschrijving van de fasering in de realisatie</p>	
<p>In de MER dient de (bandbreedte van de) samenstelling van de in de terminal op- en overgeslagen producten, alsmede de te verwachten herkomst en bestemming van de producten besproken te worden. Geef hierbij inzicht in de maximaal te verwachten c.q. te accepteren en de meest waarschijnlijke gehalten aan toxische en stankverwekkende stoffen die in de producten aanwezig kunnen zijn (met name zwavelverbindingen, benzeen en kwik). Beschrijf voorts hoe geborgd zal worden dat geen producten met hogere concentraties</p>	<p>Par. 5.2: overzicht van de producten Par. 5.3: beschrijving van de samenstelling van producten, de gehalten aan toxische- en stankverwekkende stoffen en de acceptatie van producten Par. 5.7.2: beschrijving van de emissies naar de lucht inclusief stankverwekkende en toxische stoffen</p>	

Richtlijnen	MER	Bijlage
<p>van deze stoffen in opslag worden genomen of worden doorgezet.</p>		
<p><u>4.2. Alternatieven</u></p> <p>Zinnige combinaties van varianten van de elementen van het voornemen kunnen als alternatieven worden onderscheiden. Dit betekent dat naast alternatieven voor de luchtmissie- en afvalwaterbehandeling bijvoorbeeld ook opslagvarianten moeten worden beschreven. Beschrijf met name ook de toepassing van 'inner-floaters' met een open dakventilatie versus een gesloten uitvoering met stikstofdeken en aansluiting op een dampverwerkingsinstallatie (DVI).</p>	<p>Par. 6.2: overzicht van de technisch uitvoerbare varianten</p> <p>Par. 6.4: uitwerking van de varianten voor luchtmissiebehandeling</p> <p>Par. 6.5.3 uitwerking van de varianten voor afvalwaterbehandeling</p> <p>Par. 6.4.1 : uitwerking van de opslagvarianten</p> <p>H.7 en H.8: beschrijving van de '0'-emissiealternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief</p>	<p>Bijl. 4b: Luchtmissie reductie onderzoek</p> <p>Bijl. 12: emissies en immissies naar het oppervlaktewater</p>
<p><u>4.3. Referentie</u></p> <p>Voor deze locatie is er geen reëel nulalternatief. Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling. Het beschrijven van de autonome ontwikkeling op een bedrijventerrein in ontwikkeling is vaak niet eenvoudig. Gebruik daarom een vergelijkbare, bestaande situatie als belangrijkste referentie bij het beschrijven van de milieugevolgen. Bij de autonome ontwikkeling moet in ieder geval in beeld worden gebracht wat de gevolgen zijn van andere activiteiten en initiatieven in het studiegebied waarover reeds concrete besluiten zijn genomen. <u>Betrek hierbij gegevens met betrekking tot</u></p>	<p>H.4: beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling</p> <p>Par. 4.2: beschrijving van de huidige situatie, inclusief de naast het studiegebied op te richten kolenterminal</p> <p>Par. 4.3 beschrijving van de omliggende bedrijven en activiteiten</p>	

Richtlijnen	MER	Bijlage
een naast het studiegebied op te richten kolenterminal.		
4.4. <u>Meest milieuvriendelijk alternatief</u>		
Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) moet:		
<ul style="list-style-type: none"> • uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu; 	Par. 6.9: definitie van het MMA	
<ul style="list-style-type: none"> • binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen. 	Par. 6.9: definitie van het MMA	
De startnotitie bevat een goede aanzet voor een MMA. In aanvulling hierop dient een '0-emissie'-terminal beschreven te worden, dat wil zeggen een geheel gesloten uitgevoerde terminal waarbij alle vrijkomende dampen (inclusief toxische en stankverwekkende stoffen) uit opslagtanks en scheepstanks worden opgevangen en met een zeer hoog rendement worden verwerkt dan wel vernietigd in een DVI.	<p>Par. 6.9: definitie van de '0'-emissie terminal</p> <p>Par. 6.10: overzicht van opgenomen varianten in de '0'-emissie terminal</p> <p>H. 7: beschrijving van de effecten op het milieu van de '0'-emissie terminal</p>	
In het MMA moet primair aandacht besteed worden aan die maatregelen die het meest bijdragen aan het verminderen van benzeen- en PM2,5-concentraties en daarmee aan de gezondheidseffecten.	<p>Par. 6.4: beschrijving van de maatregelen ter reductie van benzeenemissie</p> <p>Par. 3.5.3: beschrijving van de maatregelen ter reductie van PM2,5-emissie</p>	
De emissies PM10, NOx en SO2 zijn in het MMA te verlagen door walstroom toe te passen. Beschrijf in het MMA de (on)mogelijkheden van de toepassing van walstroom. Werk in het MMA ook de mogelijkheid uit om producten met behulp van pijpleidingen aan- en/of	Par. 6.4.4: beschrijving van de toepasbaarheid walstroom en de aan- en/of afvoer per pijpleidingen	

Richtlijnen	MER	Bijlage
af te voeren.		
Beschrijf bij het MMA welke van de te treffen preventieve en repressieve maatregelen om verontreiniging van bodem en grondwater te voorkomen, het meest bijdragen aan het principe van een '0-emissie'-terminal.	Par. 8.1: beschrijving van het MMA en de 0-emissie terminal Par. 8.2: vergelijking van het MMA en de 0-emissie terminal	
<u>4.5. Voorkeursalternatief</u>		
Op basis van de in de startnotitie gekozen aanpak dient eerst een MMA te ontwikkeld te worden. Deze kan dan worden vergeleken met het in de startnotitie opgenomen voorkeursalternatief. Op basis van die vergelijking kan het uiteindelijke voorkeursalternatief worden bepaald.	Par. 8.1: overzicht van de alternatieven Par. 8.2: vergelijking tussen de alternatieven Par. 8.3: afleiding van het voorkeursalternatief	
5. MILIEUASPECTEN		
<u>5.1. Externe veiligheid</u>		
In het MER dienen de veiligheidsrisico's voldoende te worden beschreven. Hierbij dienen de risico's voor Ruigoord specifiek te worden weergegeven.	Par. 7.2: beschrijving en weergave van de veiligheidsrisico's voor de omgeving en specifiek Ruigoord	Bijl. 5a: externe veiligheid: kwantitatieve risico analyse (QRA)
Bij de beschouwing over veiligheid moet ingegaan worden op incidenten als in Buncefield (gaswolkexplosie) en op kleinere incidenten, ook als die geen slachtoffers eisen maar wel grote stankwolken opleveren die noodzaken tot evacuatie.	Par. 3.5.2: het Buncefield-rapport is als referentiekader gebruikt Par. 5.7.1: beschrijving van de te nemen maatregelen gebaseerd op de aanbevelingen uit Buncefield	Bijl. 5a, H.7: externe veiligheid: kwantitatieve risico analyse (QRA)
Ook dient aandacht besteed te worden aan de	Par. 4.3: beschrijving van de verhoogde kans op	

Richtlijnen	MER	Bijlage
<p>verhoging van de kans op calamiteiten door overkomend vliegverkeer. Betrek hierbij ook de uitvoeringsbesluiten inzake Schiphol.</p>	<p>calamiteiten door overkomend vliegverkeer en de uitbreiding van Schiphol Par. 3.5.1: Luchthavenindelingenbesluit Schiphol voor het plangebied</p>	
<p>Ga in op de kans op en de gevolgen van een aanvaring als gevolg van langskomende vaartuigen.</p>	<p>Par. 4.3: verwijzing naar het externe veiligheidsaspect van langskomende vaartuigen</p>	
<p>Tevens dient te worden ingegaan op rampen en rampbestrijdings plannen. Beschrijf ook welke maatregelen in het algemeen worden genomen om onbevoegden te verhinderen het terrein te betreden.</p>	<p>Par. 5.5: beschrijving van rampbestrijdingsplannen / bedrijfsnoodplan Par. 5.4.9: beschrijving van maatregelen om onbevoegden te verhinderen het terrein te betreden</p>	
<p>In het kader van de verruimde reikwijdte dient ook aan het gevaarsaspect van het vervoer over water aandacht gegeven te worden. Zullen er op andere plaatsen, zoals bijvb. bij woonkernen of sluizen, door de toename van het aantal schepen met gevaarlijke stoffen, onaanvaardbare risico's ontstaan?</p>	<p>Par. 4.3: verwijzing naar het gevaarsaspect van vervoer over water bij woonkernen Par. 4.8: verwijzing naar het gevaarsaspect van vervoer over water bij de sluizen</p>	<p>Bijl. 7: Brief HA</p>
<p><u>5.2. Lucht</u></p>		
<p><u>5.2.1. Algemene opmerkingen over luchtkwaliteit</u></p>		
<p>Geef voor de emissies van fijn stof (PM10) en NO2 op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit (Blk 2005) (en plandremfels voor NO2). Houdt hierbij rekening dat ook de emissie veroorzaakt door de verkeersaantrekkende werking (weg en</p>	<p>Par. 7.3: overzicht van de gemodelleerde concentraties PM10 en NO2 en toetsing hiervan aan de grenswaarden</p>	<p>Bijl. 4a: luchtrapportage</p>

Richtlijnen	MER	Bijlage
<p>scheepvaartverkeer) hierin meegenomen wordt. Het is niet te verwachten dat de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 zullen worden overschreden. Echter gezien recente jurisprudentie en de eisen die aan onderzoek op dit gebied worden gesteld, is het aanbevelenswaardig de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER. Beschrijf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De ligging en grootte (in hectare) van eventuele overschrijdingsgebieden; • De hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden; • De hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden; • De mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen. <p>De beperkingen verbonden aan de gekozen methode en de representativiteit van gebruikte modelinput (zoals activiteitsgegevens, emissiefactoren en meteorologische gegevens) en modelaannames (ten aanzien van bijvoorbeeld verspreiding en omzetting van luchtverontreiniging in de atmosfeer) moeten beschreven worden.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • De ligging en grootte (in hectare) van eventuele overschrijdingsgebieden; 	<p>Par. 7.3: niet van toepassing, aangezien er geen overschrijding van grenswaarden plaatsvindt</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • De hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden; 	<p>Par. 7.3: niet van toepassing, aangezien er geen overschrijding van grenswaarden plaatsvindt</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • De hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden; 	<p>Par. 7.3: niet van toepassing, aangezien er geen overschrijding van grenswaarden plaatsvindt</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • De mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen. 	<p>Par. 7.3: niet van toepassing, aangezien er geen overschrijding van grenswaarden plaatsvindt</p>	
<p>De beperkingen verbonden aan de gekozen methode en de representativiteit van gebruikte modelinput (zoals activiteitsgegevens, emissiefactoren en meteorologische gegevens) en modelaannames (ten aanzien van bijvoorbeeld verspreiding en omzetting van luchtverontreiniging in de atmosfeer) moeten beschreven worden.</p>	<p>H.9: referentie naar gekozen methode en representativiteit van gebruikte modelinput</p>	<p>Bijl. 4a: luchtrapportage</p>
<p>Onzekerheidsmarges in de eindresultaten, als ook in de berekende achtergrondconcentraties en de effecten</p>	<p>H.9: referentie naar onzekerheidsmarges H.7: de effecten van mitigerende maatregelen</p>	<p>Bijl. 4a: luchtrapportage</p>

Richtlijnen	MER	Bijlage
van mitigerende maatregelen moeten gepresenteerd worden.	worden per milieueffect gepresenteerd	
Conform het Blk 2005 moeten bij normoverschrijding maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit genomen worden zodat de luchtkwaliteit per saldo niet verslechtert. In situaties zonder normoverschrijding hoeven maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit geen onderdeel te zijn van het voorkeursalternatief, maar kunnen wél onderdeel uitmaken van het MMA . (Zie paragraaf 4.4.)	Par. 7.3: niet van toepassing, aangezien er geen overschrijding van grenswaarden plaatsvindt	
<u>5.2.2. Algemene opmerkingen over luchtkwaliteit</u>		
In het MER dient, in verband met emissies vanuit de inrichting, de toe te passen DVI beschreven te worden en aangegeven te worden welke opslagtanks en (scheeps)beladingen hierop zullen worden aangesloten.	Par. 5.4.7/6.4.2.: beschrijving DVI en de uitvoeringsvarianten Par. 5.7.2/6.4.2: beschrijving van de aansluitingen in de voorgenomen activiteit en de uitvoeringsvarianten	Bijl. 4b: luchtemissie reductie onderzoek
Beschrijf de uitvoering en effectiviteit van overige emissiebeperkende voorzieningen (bijvoorbeeld van toe te passen 'inner-floaters').	Par. 6.4: uitwerking van de varianten voor luchtemissiebeperkende voorzieningen	
Geef aan hoe de dampen worden afgevoerd bij het beladen van een zeeschip dat niet voorzien is van aansluitingen voor een DVI. Geef aan welk percentage van de te beladen zeeschepen naar verwachting zal zijn voorzien van deze aansluitingen.	Par. 5.4.3: schepen zonder de mogelijkheid tot aansluiting op een DVI worden geweigerd	
Beschrijf alle onderdelen van de inrichting waarbij emissies naar de buitenlucht kunnen optreden (zoals	Par. 5.7: beschrijving van alle onderdelen van de inrichting waarbij emissies naar de buitenlucht	

Richtlijnen	MER	Bijlage
ventilerende 'inner-floater' opslagtanks, overige type tanks, drainsystemen, waterzuivering, scheepstanks en de uitlaat van de DVI).	kunnen optreden	
Vergelijk de toe te passen emissiebeperkende maatregelen met de technologie die is vastgelegd in de BREF Storage en het binnenkort ook door Vopak Oil EMEA te ondertekenen Imko-2.	Par. 3.5.1: overzicht van voor VTW relevante BREFs	Bijl. 11: BBT toets
Kwantificeer de emissies naar de buitenlucht van vluchtige organische stoffen en van de bovengenoemde stankverwekkende en toxische stoffen vanuit de bovengenoemde onderdelen van de inrichting. Voer voor de aldus vastgestelde emissies een immissietoets uit voor eventuele gevoelige bestemmingen in het gebied rondom de terminal. Presenteer daarbij ook de maximale geurcontour die verwacht kan worden en geef aan in hoeverre geur buiten het bedrijfsterrein waarneembaar kan zijn.	Par. 5.7.2: kwantificering van de emissies naar de lucht Par. 7.3.1: beschrijving van de resultaten van de immissietoets Par. 7.3.2: beschrijving van de effecten van de inrichting ten aanzien van geur	Bijl. 4a: luchtrapportage
<u>5.2.3. (Scheepvaart)verkeer</u>		
Scheepvaartbewegingen maken een onlosmakelijk deel uit maken van de activiteit. Breng daarom in kaart welke effecten uitgaan van het scheepvaartverkeer ten behoeve van de op- en overslag van de producten.	Par. 5.6: beschrijving van het scheepvaartverkeer Par. 7.3.1: beschrijving van de effecten op emissies naar de lucht als gevolg van het scheepvaartverkeer	Bijl. 4a: luchtrapportage
Kijk ook naar scheepvaartbewegingen, het stilliggen van schepen en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Kwantificeer indien aan de orde tevens het aantal tankautotransporten en geef aan welke route dan gevolgd zal worden.	Par. 5.6: beschrijving van het scheepvaartverkeer en tankautotransporten Par. 7.3.1: beschrijving van de effecten op emissies naar de lucht als gevolg van het	Bijl. 4a: luchtrapportage

Richtlijnen	MER	Bijlage
	scheepvaartverkeer en tankautotransporten	
<u>5.3. Levende natuur</u>		
<u>5.3.1. Gebiedsbescherming</u>		
De voor het beschermde gebied 'Polder Westzaan' vastgestelde ontwikkelingsdoelstellingen hebben vooral betrekking op het openhouden van het landschap, handhaven van de drooglegging en de ontwikkeling van brakwaterruigtes. Beschrijf in het MER de mogelijke invloed van de activiteit hierop.	Par. 7.7: beschrijving van de mogelijke invloed op het beschermde gebied 'Polder Westzaan'	
<u>5.3.2. Soortenbescherming</u>		
Op grond van de Ffw is een aantal planten- en diersoorten beschermd. Ga na of de activiteit zal leiden tot in de Ffw genoemde verboden gedragingen. Indien dat het geval is, zal een ontheffing op grond van artikel 75 Ffw moeten worden aangevraagd. Voor het ontheffingsverzoek dient een inventarisatie van de ruimtelijke verspreiding van alle in het studiegebied voorkomende soorten te worden gemaakt. In het MER kan worden volstaan met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten van het natuurbeleid, of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten.	Par. 7.6: beschrijving van de effecten van de voorgenomen activiteit op beschermde planten- en diersoorten	Bijl. 10: Natuur: toets vogel- en habitatrictlijn
<u>5.4. Bodem en water</u>		
Bijna alle voor het watersysteem relevante aspecten worden in de startnotitie genoemd om in het MER te onderzoeken zoals het onderzoek naar de mogelijke risico's van verontreiniging van de bodem en het	Par. 5.4.6 / 5.7.4: beschrijving van de herkomst en inzameling van (deels verontreinigd) hemelwater en verdeling vanuit tankputten	Bijlage 5b: externe veiligheid: milieu risico analyse (MRA) Bijlage 12: emissies en

Richtlijnen	MER	Bijlage
grondwater en de preventieve en repressieve maatregelen. Beschrijf in aanvulling hierop de wijze waarop het (deels verontreinigde) hemelwater wordt ingezameld en behandeld.		immissies naar oppervlaktewater
Beschrijf de herkomst en samenstelling van het verontreinigde hemelwater en geef aan hoe de verdeling van het afvalwater uit de tankputten naar het schoon- en vuilwatersysteem plaats vindt.	Par. 5.7.4: beschrijving van de samenstelling van verontreinigd hemelwater en verdeling vanuit de tankputten	Bijlage 5b: externe veiligheid; milieu risico analyse (MRA) Bijlage 12: emissies en immissies naar oppervlaktewater
Ga in op de ontwerpuitgangspunten en dimensionering van de voorgenomen biologische afvalwaterzuivering.	Par. 5.4.6 / 5.7.4: dimensionering van de voorgenomen afvalwaterzuivering	
Ga na of een (eenvoudige) behandeling van het schone hemelwater gewenst is.	Par. 5.7.4: eventuele behandeling van schoon hemelwater	
Ga ook in op het bluswatersysteem en de wijze waarop het bluswater wordt afgevoerd. Ga in op de mogelijke effecten van het lozen van bluswater op het oppervlaktewater.	Par. 5.4.6: bluswater onttrekking aan de Afrikahaven Par. 5.7.1: bluswater voorzieningen Par. 7.5: lozen van bluswater	Bijlage 5b: externe veiligheid; milieu risico analyse (MRA) Bijlage 12: emissies en immissies naar oppervlaktewater
Om de effecten op water goed in beeld te brengen is het nodig eerst inzicht te geven in welke preventieve en repressieve maatregelen getroffen worden om verontreiniging van bodem en grondwater te voorkomen. Aan de hand van literatuurgegevens dienen de mogelijke effecten van het lozen van ballastwater op oppervlaktewater bijvoorbeeld in verband met mogelijke import van exoten beschreven	Par. 5.7.4: beschrijving van preventieve en repressieve maatregelen Par. 4.6: mogelijke effecten van het lozen van ballastwater	Bijlage 12: emissies en immissies naar oppervlaktewater

Richtlijnen	MER	Bijlage
te worden.		
<u>5.5. Recreatie, cultuurhistorie en landschappelijke inpassing</u>		
Het westelijk van de locatie gelegen terrein is ook in gebruik als recreatiegebied. Beschrijf de mogelijke effecten hierop. Ga hierbij met name in op de risico's voor de (zwem)waterkwaliteit in het gebied.	Par. 7.7: beschrijving van de mogelijke effecten op het recreatiegebied en de zwemwaterkwaliteit	
Bezie in overleg met het Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam of en zo ja hoe het effect de voorgenomen activiteit op de mogelijk nog aanwezige archeologische waarden kan worden vastgesteld.	Par 7.7: beschrijving van de mogelijke effecten op de mogelijk nog aanwezige archeologische waarden	Bijl. 9: archeologische quickscan
Geef ook aan hoe het initiatief landschappelijk wordt ingepast, met name gezien vanuit de optiek van de recreant in het naastgelegen recreatiegebied	Par 5.7.5 / 7.7: beschrijving van de landschappelijke inpassing	
6. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER		
Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven' en 'samenvatting van het MER' dienen de wettelijke voorschriften gevolgd te worden.	Par. 8.2: vergelijking van de alternatieven Samenvatting	
Bij het onderdeel 'leemten in milieu-informatie' dient beschreven te worden:		
<ul style="list-style-type: none"> • welke onzekerheden eventueel blijven bestaan en wat hiervan de reden is; • in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie; 	H.9: beschrijving van de onzekerheden H.9: overzicht van de leemten in informatie	

Richtlijnen	MER	Bijlage
<ul style="list-style-type: none">• welke consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor de besluiten.	H.9: consequenties van de leemten en onzekerheden op de besluiten	
7. VORM EN PRESENTATIE		
Bij het opstellen van het MER moet gebruik gemaakt worden van recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen.		

2 RICHTLIJNEN VOOR HET MER

In dit hoofdstuk zijn de "Richtlijnen voor de Milieu Effectrapportage voor de Tankterminal van Vopak aan de Afrikahaven op het industrieterrein Westpoort te Amsterdam", d.d. 28 september 2006 weergegeven.

Richtlijnen voor de Milieu Effectrapportage

Tankterminal van VOPAK
aan de Afrikahaven op het industrieterrein
Westpoort te Amsterdam

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	21
1. INLEIDING	22
2. HOOFDPUNTEN VAN DE RICHTLIJNEN	23
3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING	24
3.1 Probleemstelling en doelen	24
3.2. Beleidskader en wetgeving	24
3.3. Te nemen besluiten	24
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	25
4.1. Algemeen	25
4.2. Alternatieven	25
4.3. Referentie	25
4.4. Meest milieuvriendelijk alternatief	26
4.5. Voorkeursalternatief	26
5. MILIEUASPECTEN	27
5.1. Externe veiligheid	27
5.2. Lucht	27
5.2.1. Algemene opmerkingen over luchtkwaliteit	27
5.2.2. Algemene opmerkingen over luchtkwaliteit	28
5.2.3. (Scheepvaart)verkeer	29
5.3. Levende natuur	29
5.3.1. Gebiedsbescherming	29
5.3.2. Soortenbescherming	29
5.4. Bodem en water	29
5.5. Recreatie, cultuurhistorie en landschappelijke inpassing	30
6. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER	30
7. VORM EN PRESENTATIE	31
BIJLAGEN	32

1. INLEIDING

Vopak Oil Europe, Middle East & Africa (Vopak Oil EMEA) is voornemens een nieuwe tankterminal voor olieproducten in de Afrikahaven van Amsterdam te ontwikkelen. De Afrikahaven ligt aan het Industrierterrein Westpoort ten noordwesten van Amsterdam aan het Noordzeekanaal naast het zogenoemde Ruigoord. De voornaamste producten die zullen worden opgeslagen zijn benzine (en benzinecomponenten), gasolie en diesel, met eventuele uitbreiding naar andere producten zoals jet fuel en nafta. De terminal zal een opslagcapaciteit van 1,1 miljoen m³ hebben met een doorzet van maximaal 16,5 miljoen m³ per jaar. In twee fasen worden in totaal 39 tanks met leidingensystemen, twee steigers en twee kades gebouwd. Voor de besluitvorming over het voornemen tot het oprichten van een tankterminal moet een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld op grond van het Besluit milieueffectrapportage, Staatsblad 1994, nummer 540 (laatstelijk gewijzigd bij besluit van 7 mei 1999, Staatsblad 1999, nummer 224). De opslagcapaciteit is meer dan 200.000 ton, waardoor het initiatief m.e.r.-plichtig is ingevolge categorie 25 van onderdeel C van de Bijlage bij het Besluit M.E.R.

Bevoegd gezag in het kader van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) is Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn bevoegd gezag in het kader van de Wet milieubeheer (Wm), en tevens coördinerend bevoegd gezag.

De m.e.r.-procedure is van start gegaan met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant, de Echo (editie West en Centrum-West), de Zaankanter en het Haarlems Weekblad (editie Noord) van 6 juli 2006¹. Bij brief van 30 juni 2006 is de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport².

Het advies voor de richtlijnen is vervolgens opgesteld door de Commissie en op 5 september 2006 door ons ontvangen. Het doel van dit advies is om aan te geven welke informatie het MER ten minste zou moeten bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in onze besluitvorming mee te wegen. De richtlijnen zijn opgesteld door de bevoegde gezagen in het kader van de Wvo en de Wm.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

Bij de opstelling van de richtlijnen is rekening gehouden met het advies van de Commissie en met de zienswijzen van:

- De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
- De gemeente Zaanstad
- De Milieufederatie Noord-Holland
- De rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek
- Dhr. F. Rodenburg als coördinator van het project onderhoudswerk Ruigoord van de Stichting Herstelling
- Oram, vereniging voor Scheepvaart
- Mr. L.D.A Hamer (Hamer advocaten) namens de stichting Ruigoord

De startnotitie bevat reeds informatie over het voornemen en geeft voor onderdelen aan wat in het MER aan de orde zal komen. De richtlijnen hebben betrekking op de wijze waarop aan het bij of krachtens de artikelen 7.10 en 7.11 Wm bepaalde moet worden voldaan. Deze richtlijnen richten zich op die onderwerpen die in het MER aanvulling of een andere aanpak behoeven dan in de startnotitie is beschreven. Voor het overige merken wij de in de startnotitie voorgestelde aanpak aan als de richtlijn voor het MER.

2. HOOFDPUNTEN VAN DE RICHTLIJNEN

De volgende punten zijn essentiële informatie in het MER. Dit wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als onder meer de volgende informatie ontbreekt:

- een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd met daarbij een beschrijving van de (bandbreedte van de) samenstelling van de producten;
- een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd met een beschrijving van de dampverwerkingsinstallatie en waarbij ook risico's voldoende worden beschreven;
- een beschrijving van de gevolgen voor het milieu met name wat betreft externe veiligheid, luchtverontreiniging en emissies naar het water en de bodem;
- het meest milieuvriendelijke alternatief waarbij een '0-emissie'-terminal wordt beschreven;
- een zelfstandig leesbare samenvatting die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor de bestuurlijke besluitvorming.

3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

3.1 Probleemstelling en doelen

Het initiatief van Vopak Oil EMEA is nog niet volledig uitgekristalliseerd. Het is bijvoorbeeld nog niet helder welke stoffen behalve benzine precies zullen worden opgeslagen en indien benzine de belangrijkste stof is welk percentage van de opslagcapaciteit hiervoor beschikbaar zal zijn. Het is daarom wenselijk om de doelen in het MER zo te beschrijven dat ze in twee stadia in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen:

- bij de afbakening van te beschrijven alternatieven en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten;
- bij de rangschikking van alternatieven op doelbereik.

3.2. Beleidskader en wetgeving

In de startnotitie zijn beleidskaders en toepasselijke wetgeving genoemd. Naast wat er reeds aangegeven is dient aandacht besteed te worden aan:

- De wet- en regelgeving in verband met Schiphol en de eventueel daarmee samenhangende beperkingen op grond van het Luchthavenindelingsbesluit. De bebouwingsbeperkingen en risicocontouren ten gevolge van Schiphol op de beoogde locatie zijn niet aan de orde maar in het MER kan voor de duidelijkheid een belemmeringenkaartje worden opgenomen;
- De bij de Europese IPPC-richtlijn behorende BREF's³;
- De Nota Mobiliteit;
- De Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de daarbij behorende circulaire;
- Het beleid ten aanzien van Rijksbufferzones zoals dat uit de Nota Ruimte volgt;
- De beschrijving van de planologische situatie, waarbij uit gegaan wordt van het vigerende bestemmingsplan Afrikahaven en de in voorbereiding zijnde herziening hiervan. Betrek daarbij ook de planologische status van Ruigoord.

3.3. Te nemen besluiten

Het MER dient duidelijk aan te geven voor welke besluiten het MER opgesteld wordt. In ieder geval moet dit ten behoeve van de te verlenen vergunningen op grond van de Wm en de Wvo gebeuren. Ten einde tot daadwerkelijke oprichting en exploitatie over te gaan, zijn mogelijk een of meer ontheffingen noodzakelijk op grond van de Flora- en faunawet

³Best available technology reference documents

(Ffw)(zie paragraaf 5.3 van deze richtlijnen). Ook dit dient in het MER te worden beschreven.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1. Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het verdient daarbij aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en die plaatsvinden in de gebruiksfase (gebruik en beheer). Beschrijf ook de fasering in de realisatie.

In de MER dient de (bandbreedte van de) samenstelling van de in de terminal op- en overgeslagen producten, alsmede de te verwachten herkomst en bestemming van de producten besproken te worden. Geef hierbij inzicht in de maximaal te verwachten c.q. te accepteren en de meest waarschijnlijke gehalten aan toxische en stankverwekkende stoffen die in de producten aanwezig kunnen zijn (met name zwavelverbindingen, benzeen en kwik). Beschrijf voorts hoe geborgd zal worden dat geen producten met hogere concentraties van deze stoffen in opslag worden genomen of worden doorgezet.

4.2. Alternatieven

Zinvolle combinaties van varianten van de elementen van het voornemen kunnen als alternatieven worden onderscheiden. Dit betekent dat naast alternatieven voor de luchtmissie- en afvalwaterbehandeling bijvoorbeeld ook opslagvarianten moeten worden beschreven. Beschrijf met name ook de toepassing van 'inner-floaters' met een open dakventilatie versus een gesloten uitvoering met stikstofdeken en aansluiting op een dampverwerkingsinstallatie (DVI).

4.3. Referentie

Voor deze locatie is er geen reëel nulalternatief. Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling. Het beschrijven van de autonome ontwikkeling op een bedrijventerrein in ontwikkeling is vaak niet eenvoudig. Gebruik daarom een vergelijkbare, bestaande situatie als belangrijkste referentie bij het beschrijven van de milieugevolgen. Bij de autonome ontwikkeling moet in ieder geval in beeld worden gebracht wat de gevolgen zijn van andere activiteiten en initiatieven in het studiegebied waarover reeds concrete besluiten zijn genomen. Betrek

hierbij gegevens met betrekking tot een naast het studiegebied op te richten kolenterminal⁴.

4.4. Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) moet:

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;
- binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

De startnotitie bevat een goede aanzet voor een MMA. In aanvulling hierop dient een '0-emissie'-terminal beschreven te worden, dat wil zeggen een geheel gesloten uitgevoerde terminal waarbij alle vrijkomende dampen (inclusief toxische en stankverwekkende stoffen) uit opslagtanks en scheepstanks worden opgevangen en met een zeer hoog rendement worden verwerkt dan wel vernietigd in een DVI.

In het MMA moet primair aandacht te besteed worden aan die maatregelen die het meest bijdragen aan het verminderen van benzeen- en PM_{2,5}-concentraties en daarmee aan de gezondheidseffecten. De emissies PM₁₀, NO_x en SO₂ zijn in het MMA te verlagen door walstroom toe te passen. Beschrijf in het MMA de (on)mogelijkheden van de toepassing van walstroom. Werk in het MMA ook de mogelijkheid uit om producten met behulp van pijpleidingen aan- en/of af te voeren.

Beschrijf bij het MMA welke van de te treffen preventieve en repressieve maatregelen om verontreiniging van bodem en grondwater te voorkomen, het meest bijdragen aan het principe van een '0-emissie'-terminal.

4.5. Voorkeursalternatief

Op basis van de in de startnotitie gekozen aanpak dient eerst een MMA te ontwikkeld te worden. Deze kan dan worden vergeleken met het in de startnotitie opgenomen voorkeursalternatief. Op basis van die vergelijking kan het uiteindelijke voorkeursalternatief worden bepaald.

⁴ Hierop wordt in verschillende inspraakreacties gewezen (bijvoorbeeld in de reactie van de gemeente Haarlemmerliede d.d. 9 augustus 2006)

5. MILIEUASPECTEN

5.1. Externe veiligheid

In het MER dienen de veiligheidsrisico's voldoende te worden beschreven. Hierbij dienen de risico's voor Ruigoord specifiek te worden weergegeven. Bij de beschouwing over veiligheid moet ingegaan worden op incidenten als in Buncefield (gaswolkexplosie) en op kleinere incidenten, ook als die geen slachtoffers eisen maar wel grote stankwolken opleveren die noodzaken tot evacuatie. Ook dient aandacht besteed te worden aan de verhoging van de kans op calamiteiten door overkomend vliegverkeer. Betrek hierbij ook de uitvoeringsbesluiten inzake Schiphol. Ga in op de kans op en de gevolgen van een aanvaring als gevolg van langskomende vaartuigen. Tevens dient te worden ingegaan op rampen en rampbestrijdingsplannen. Beschrijf ook welke maatregelen in het algemeen worden genomen om onbevoegden te verhinderen het terrein te betreden.

In het kader van de verruimde reikwijdte dient ook aan het gevaarsaspect van het vervoer over water aandacht gegeven te worden. Zullen er op andere plaatsen, zoals bijvb. bij woonkernen of sluizen, door de toename van het aantal schepen met gevaarlijke stoffen, onaanvaardbare risico's ontstaan?

5.2. Lucht

5.2.1. Algemene opmerkingen over luchtkwaliteit

Geef voor de emissies van fijn stof (PM10) en NO₂ op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit (Blk 2005) (en plandrempels voor NO₂⁵). Houdt hierbij rekening dat ook de emissie veroorzaakt door de verkeersaantrekkende werking (weg en scheepvaartverkeer) hierin meegenomen wordt. Het is niet te verwachten dat de grenswaarden voor de overige stoffen uit het BLK 2005 zullen worden overschreden. Echter gezien recente jurisprudentie en de eisen die aan onderzoek op dit gebied worden gesteld, is het aanbevelenswaardig de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER. Beschrijf:

- De ligging en grootte (in hectare) van eventuele overschrijdingsgebieden;
- De hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;

⁵ Overschrijding van deze plandrempels is toegestaan, maar verplichten wel tot het opstellen van een verbeterplan.

- De hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden⁶;
- De mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

De beperkingen verbonden aan de gekozen methode en de representativiteit van gebruikte modelinput (zoals activiteitsgegevens, emissiefactoren en meteorologische gegevens) en modelaannames (ten aanzien van bijvoorbeeld verspreiding en omzetting van luchtverontreiniging in de atmosfeer) moeten beschreven worden. Onzekerheidsmarges in de eindresultaten, als ook in de berekende achtergrondconcentraties en de effecten van mitigerende maatregelen moeten gepresenteerd worden.

Conform het Blk 2005 moeten bij normoverschrijding maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit genomen worden zodat de luchtkwaliteit per saldo niet verslechtert⁷. In situaties zonder normoverschrijding hoeven maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit geen onderdeel te zijn van het voorkeursalternatief, maar kunnen wél onderdeel uitmaken van het MMA. (Zie paragraaf 4.4.)

5.2.2. Algemene opmerkingen over luchtkwaliteit

In het MER dient, in verband met emissies vanuit de inrichting, de toe te passen DVI beschreven te worden en aangegeven te worden welke opslagtanks en (scheeps)beladingen hierop zullen worden aangesloten⁸. Beschrijf de uitvoering en effectiviteit van overige emissiebeperkende voorzieningen (bijvoorbeeld van toe te passen 'inner-floaters'). Geef aan hoe de dampen worden afgevoerd bij het beladen van een zeeschip dat niet voorzien is van aansluitingen voor een DVI. Geef aan welk percentage van de te beladen zeeschepen naar verwachting zal zijn voorzien van deze aansluitingen. Beschrijf alle onderdelen van de inrichting waarbij emissies naar de buitenlucht kunnen optreden (zoals ventilerende 'inner-floater' opslagtanks, overige type tanks, drainsystemen, waterzuivering, sloopstanks en de uitlaat van de DVI). Vergelijk de toe te passen emissiebeperkende maatregelen met de technologie die is vastgelegd in de BREF Storage en het binnenkort ook door Vopak Oil EMEA te ondertekenen Imko-2.

⁶ Deze informatie is niet relevant voor de toetsing aan de grenswaarden en plandrempels uit het Blk 2005. Deze gelden immers voor de buitenlucht in zijn algemeenheid (met uitzondering van arbeidsplaatsen, waarop de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing is).

⁷ Daarbij geldt dat 'elk bestuursorgaan wordt geacht binnen de grenzen van eigen bevoegdheden beperkende maatregelen te treffen om aan de grenswaarden te voldoen'. Te denken valt aan bronmaatregelen, inrichtingsmaatregelen en gebruiksmaatregelen. Sluit hierbij aan bij het Actieplan Luchtkwaliteit 2006 van de gemeente Amsterdam

⁸ Bekend is dat Vopak Oil EMEA gebruik zal maken van een andere DVI dan in startnotitie is opgenomen.

Kwantificeer de emissies naar de buitenlucht van vluchtige organische stoffen en van de bovengenoemde stankverwekkende en toxische stoffen vanuit de bovengenoemde onderdelen van de inrichting. Voer voor de aldus vastgestelde emissies een immissietoets uit voor eventuele gevoelige bestemmingen in het gebied rondom de terminal. Presenteer daarbij ook de maximale geurcontour die verwacht kan worden en geef aan in hoeverre geur buiten het bedrijfsterrein waarneembaar kan zijn.

5.2.3. (Scheepvaart)verkeer

Scheepvaartbewegingen maken een onlosmakelijk deel uitmaken van de activiteit. Breng daarom in kaart welke effecten uitgaan van het scheepvaartverkeer ten behoeve van de op- en overslag van de producten. Kijk ook naar scheepvaartbewegingen, het stilliggen van schepen en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Kwantificeer indien aan de orde tevens het aantal tankautotransporten en geef aan welke route dan gevolgd zal worden⁹.

5.3. Levende natuur

5.3.1. Gebiedsbescherming

De voor het beschermde gebied 'Polder Westzaan' vastgestelde ontwikkelingsdoelstellingen hebben vooral betrekking op het openhouden van het landschap, handhaven van de drooglegging en de ontwikkeling van brakwaterruigtes. Beschrijf in het MER de mogelijke invloed van de activiteit hierop.

5.3.2. Soortenbescherming

Op grond van de Ffw is een aantal planten- en diersoorten beschermd. Ga na of de activiteit zal leiden tot in de Ffw genoemde verboden gedragingen. Indien dat het geval is, zal een ontheffing op grond van artikel 75 Ffw moeten worden aangevraagd. Voor het ontheffingsverzoek dient een inventarisatie van de ruimtelijke verspreiding van alle in het studiegebied voorkomende soorten te worden gemaakt. In het MER kan worden volstaan met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten van het natuurbeleid, of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten.

5.4. Bodem en water

Bijna alle voor het watersysteem relevante aspecten worden in de startnotitie genoemd om in het MER te onderzoeken zoals het onderzoek naar de mogelijke risico's van verontreiniging van de bodem en het grondwater en

⁹ Weliswaar wordt op p. 13 van de startnotitie aangegeven dat de aan- en afvoer van producten niet over de weg zal plaatsvinden, maar wel zal eventueel de aanvoer van additieven over de weg gaan

de preventieve en repressieve maatregelen. Beschrijf in aanvulling hierop de wijze waarop het (deels verontreinigde) hemelwater wordt ingezameld en behandeld. Beschrijf de herkomst en samenstelling van het verontreinigde hemelwater en geef aan hoe de verdeling van het afvalwater uit de tankputten naar het schoon- en vuilwatersysteem plaats vindt. Ga in op de ontwerpuitgangspunten en dimensionering van de voorgenomen biologische afvalwaterzuivering. Ga na of een (eenvoudige) behandeling van het schone hemelwater gewenst is. Ga ook in op het bluswatersysteem en de wijze waarop het bluswater wordt afgevoerd. Ga in op de mogelijke effecten van het lozen van bluswater en reguliere afvalwaterstromen op het oppervlaktewater

Om de effecten op water goed in beeld te brengen is het nodig eerst inzicht te geven in welke preventieve en repressieve maatregelen getroffen worden om verontreiniging van bodem en grondwater te voorkomen. Aan de hand van literatuurgegevens dienen de mogelijke effecten van het lozen van ballastwater op oppervlaktewater bijvoorbeeld in verband met mogelijke import van exoten beschreven te worden.

5.5. Recreatie, cultuurhistorie en landschappelijke inpassing

Het westelijk van de locatie gelegen terrein is ook in gebruik als recreatiegebied. Beschrijf de mogelijke effecten hierop. Ga hierbij met name in op de risico's voor de (zwem)waterkwaliteit in het gebied. Bezie in overleg met het Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam of en zo ja hoe het effect van de voorgenomen activiteit op de mogelijk nog aanwezige archeologische waarden kan worden vastgesteld¹⁰. Geef ook aan hoe het initiatief landschappelijk wordt ingepast, met name gezien vanuit de optiek van de recreant in het naastgelegen recreatiegebied.

6. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven' en 'samenvatting van het MER' dienen de wettelijke voorschriften gevolgd te worden. Bij het onderdeel 'leemten in milieu-informatie' dient beschreven te worden:

- welke onzekerheden eventueel blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- welke consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor de besluiten.

¹⁰Zie hiervoor ook de inspraakreactie van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek van 16 augustus 2006.

7. VORM EN PRESENTATIE

Bij het opstellen van het MER moet gebruik gemaakt worden van recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen.

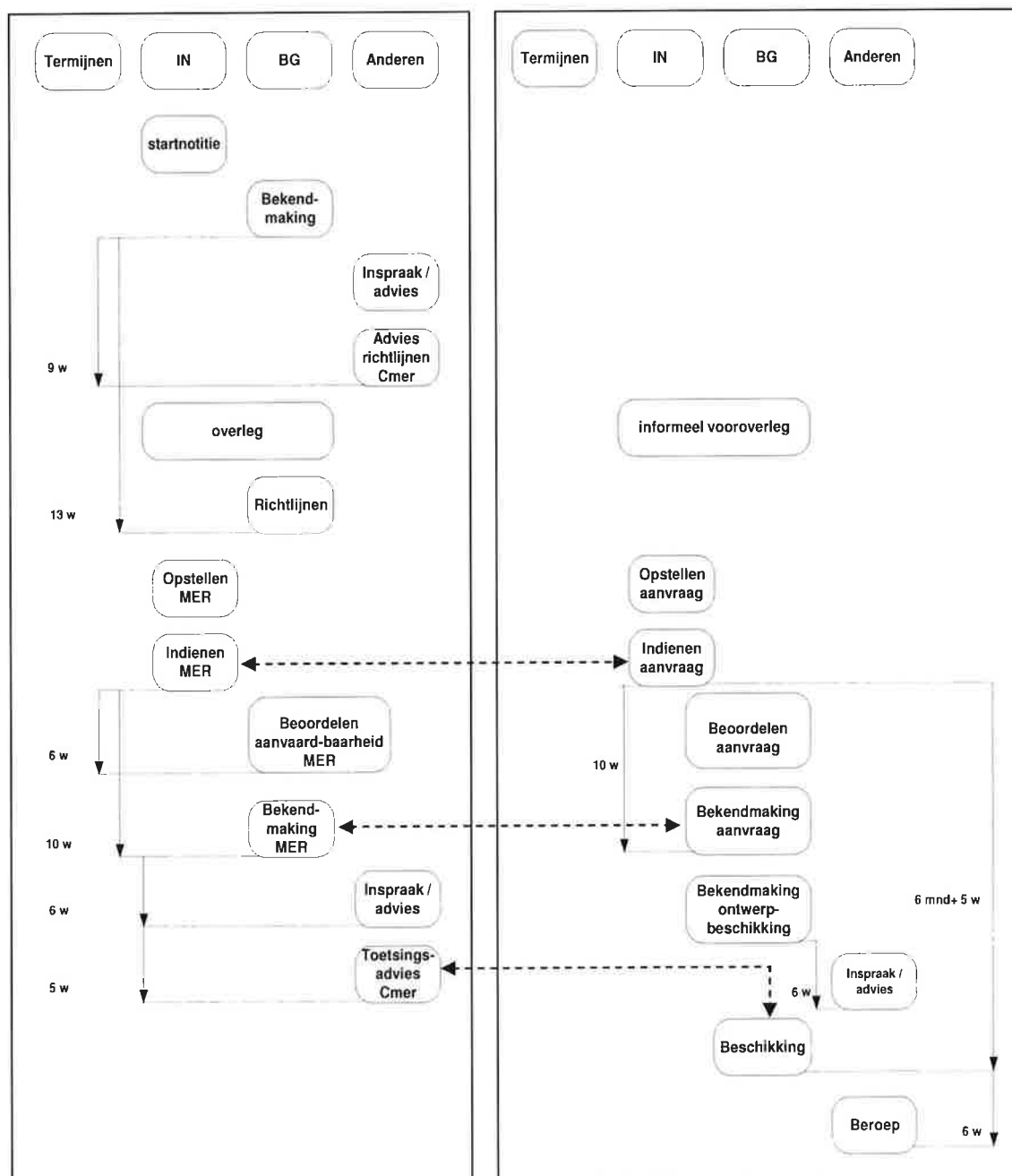
BIJLAGEN

bij de richtlijnen voor het milieueffectrapport Tankterminal Industrierrein Westpoort in de Afrikahaven te Amsterdam:

- Bijlage 1 Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 129 d.d. 6 juli 2006
- Bijlage 2 Brief van het bevoegd gezag d.d. 30 juni 2006 waarin de MER-Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

3 TOELICHTING M.E.R.-PROCEDURE

De m.e.r. en de Wm/Wvo/Wwh-vergunning, waarin het voornemen formeel wordt verankerd, doorlopen een eigen juridische procedure. De m.e.r. en vergunningprocedures zijn weergegeven in figuur 1. Zoals aangegeven in dit schema lopen de procedures grotendeels parallel.



Figuur 1: M.e.r.-procedure gekoppeld aan procedure vergunningaanvragen Wm en Wvo/Wwh

Betrokken partijen

In de m.e.r.-procedure spelen diverse partijen een rol: de initiatiefnemer, het bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage, de wettelijke adviseurs en natuurlijk de insprekers.

Initiatiefnemer (IN): Vopak is initiatiefnemer van het project en de m.e.r.-procedure.

Bevoegd gezag (BG): dit is de overheidsinstantie, die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. In deze m.e.r.-procedure is dat Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland.

Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.): deze onafhankelijke landelijke Commissie adviseert het bevoegd gezag over de inhoud van de Richtlijnen voor het MER en later over de juistheid en volledigheid van het MER ('het toetsingsadvies'). De Commissie m.e.r. betreft de inspraakreacties bij haar adviezen.

Wettelijke adviseurs: BG dient advies te vragen aan de wettelijke adviseurs. Voor dit MER zijn dat de VROM-inspectie noordwest in Haarlem, de inspectie LNV en het Hoogheemraadschap. Zij brengen advies uit over de Richtlijnen voor de inhoud van het MER en na voltooiing van het MER over de kwaliteit en de volledigheid van het MER.

Insprekers: in elke SMB/m.e.r.-procedure zijn twee momenten voorzien waarop insprekers hun zienswijze kenbaar kunnen maken. Bij de inspraak op de Startnotitie kan een ieder voorstellen doen voor onderwerpen die in het MER moeten worden onderzocht. Na bekendmaking van het MER kunnen de insprekers hun mening geven over de inhoud van het document op basis van de vastgestelde richtlijnen.

De belangrijkste resultaten uit de m.e.r. worden vastgelegd in een Milieueffectrapport (MER). De inhoud van het MER is bepaald door de eisen die de wet stelt en door de Richtlijnen van het bevoegd gezag (zie verder in deze bijlage) voor dit MER. In het MER zal geen keuze worden gemaakt tussen de verschillende alternatieven en varianten. Wel wordt aangegeven hoe de verschillende alternatieven op de verschillende milieuaspecten scoren. De uiteindelijke keuze is aan het bevoegd gezag (Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland). Deze keuze wordt juridisch verankerd in de vergunning, voorzien van een toelichting op de uitkomsten van het MER en hoe hiermee is omgegaan.

De Richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet bevatten, zoals de milieuaspecten en de alternatieven en varianten op het voornemen. Daarbij wordt rekening gehouden met de inspraakreacties en adviezen die naar aanleiding van de Startnotitie zijn ingediend.

Met de eisen uit de Wm/Wvo/Wwh en de Richtlijnen stelt de initiatiefnemer het MER op. In het MER vindt een vergelijking van alternatieven en varianten met elkaar plaats op basis van hun gevolgen voor het milieu. Hiermee wordt de bandbreedte van mogelijke milieueffecten van het voornemen inzichtelijk gemaakt. Dit speelt een rol bij de besluitvorming over de inrichting van de locatie van de VTW.

Zodra het MER gereed is, wordt het door de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag aangeboden. Het bevoegd gezag beoordeelt het MER op zijn geschiktheid om een besluit te kunnen nemen. Het MER wordt naast de Richtlijnen gehouden. Nadat het MER is aanvaard

door het bevoegd gezag, volgt de ter inzage legging. Tijdens de periode van de ter inzage legging geldt de wettelijke verplichting (om naast de mogelijkheid tot het geven van schriftelijke reacties) een gelegenheid te creëren voor het geven van mondelinge zienswijzen. Dit kan door middel van een hoorzitting. Tot 6 weken na publicatie is een ieder in de gelegenheid in te spreken op het MER. In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs advies uit.

Binnen 5 weken na het einde van de inspraakperiode brengt de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies uit. De Commissie m.e.r. geeft haar oordeel over de kwaliteit en de volledigheid van het MER. De Commissie m.e.r. baseert zich hierbij mede op de inspraakreacties.

=0=0=0=