

Opdrachtgever: **Vopak Terminal Europoort B.V.**
Project: **Uitbreiding terminal Vopak Europoort**

Ordernummer: 38113.00
Documentnummer: 123312000
Revisie: 3

Auteur: N. Van Camp
Telefoon: 040 - 265 22 22
Telefax: 040 - 265 22 00
E-mail: n.vancamp@tebodin.nl

Datum: 29 januari 2008

**Startnotitie milieueffectrapportage
uitbreiding olieopslagterminal Vopak
te Rotterdam Europoort**



3	29-01-2008	Startnotitie MER Vopak Midex	N. Van Camp	W. Tichelman
2	14-12-2007	Concept Startnotitie MER Vopak Midex	N.Y. Schuttinga	W. Tichelman
1	13-12-2007	Concept Startnotitie MER Vopak Midex	N.Y. Schuttinga	W. Tichelman
0	13-11-2007	Concept Startnotitie MER Vopak Midex	N.Y. Schuttinga	W. Tichelman
Wijz.	Datum	Omschrijving	Opsteller	Gecontroleerd

© Copyright Tebodin

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze ook zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever.

	Inhoudsopgave	Pagina
1	Inleiding	5
1.1	Onderwerp van deze startnotitie	5
1.2	Het voornemen	5
1.3	Doel van het MER	7
1.4	Het Bevoegd Gezag	7
1.5	Vergunningensituatie	8
1.6	Naam van Initiatief nemer	8
1.7	Adres van de initiatiefnemer	8
1.8	De initiatiefnemer	9
1.9	Vopak en milieu	10
1.10	Leeswijzer	10
2	Aanleiding en doelstelling van de voorgenomen activiteit	11
2.1	Aanleiding	11
2.2	Doelstelling	11
3	De voorgenomen activiteit en alternatieven	12
3.1	De voorgenomen activiteit	12
3.2	Het nulalternatief	14
3.3	Alternatieve locaties	14
3.4	Overige alternatieven en milieubeschermende maatregelen	14
3.5	Technische uitvoeringsvarianten	15
3.6	Het meest milieuvriendelijke alternatief	15
4	Beleid en besluiten	16
4.1	Overzicht van de beleidsaspecten en de relevante wet- en regelgeving	16
4.2	Besluitvormingskader	17
4.3	Genomen besluiten en verleende vergunningen	17
4.4	Te nemen besluiten	18
5	Bestaande situatie en milieuaspecten	19
5.1	Algemeen	19
5.2	Beschermde gebieden	19
5.3	Aanlegfase	19
5.4	Bestaande toestand van het milieu en autonome ontwikkelingen	20
5.5	Primaire milieuaspecten en veiligheid	20
5.6	Natuur en landschap	23
5.7	Overige milieuaspecten	23
5.8	Samenhang met andere activiteiten ter plaatse	23
5.9	Best Beschikbare technieken	23

6	Overige onderdelen van het MER	25
6.1	De werkwijze voor het bepalen van de effecten	25
6.2	Te beschrijven effecten	26
6.3	Overzichtstabel te onderzoeken aspecten	27
6.4	Vergelijking van de alternatieven	28
6.5	Leemten in kennis en informatie	28
6.6	Aanzet tot een evaluatieprogramma	28
6.7	Samenvatting van het MER	28
7	Procedurele aspecten	29
7.1	De m.e.r.-procedure	29
7.2	Tijdplanning voor het vergunningtraject	29
	Bijlage 1: Overzichttekening van Vopak incl. uitbreiding	30
	Bijlage 2: Lijst van afkortingen/verklaringen	31
	Bijlage 3: Lay-out van de uitbreiding	32

1 Inleiding

1.1 Onderwerp van deze startnotitie

Een Startnotitie is de eerste fase van de m.e.r.-procedure. Doel van de Startnotitie is de achtergronden en uitgangspunten van een project op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in de volgende fase onderzocht moeten worden. Ook bakent de Startnotitie het aantal alternatieven af en geeft aan op welke (milieu)effecten de alternatieven worden onderzocht.

In deze Startnotitie zal worden ingegaan op het initiatief van Vopak Terminal Europoort B.V. betreffende de uitbreiding van een opslaglocatie in Rotterdam-Europoort voor vloeibare aardolieproducten met een vlampunt van minder dan 21 °C (Klasse 1-vloeistoffen genoemd), maar ook voor aardolieproducten uit de zogenoemde K2 en K3 klassen, ten gevolge van de toegenomen vraag naar opslag van dergelijke producten vanuit de markt, zowel nationaal als internationaal.

Vopak Terminal Europoort B.V. ziet het uitbrengen van deze Startnotitie als een kans om alle belanghebbenden te informeren over het voorgenomen initiatief.

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage. Gedurende de terinzagelegging kunnen burgers, belangengroeperingen en overheidsinstanties via zienswijzen kenbaar maken op welke alternatieven en (milieu)effecten het verdere onderzoek zich zou moeten richten. Door gebruik te maken van deze mogelijkheden draagt Vopak bij aan een verantwoorde besluitvorming.

1.2 Het voornemen

Om voorraden vloeibare aardolieproducten te kunnen beheren, wil Vopak Terminal Europoort B.V. haar bestaande tankenpark uitbreiden te Vopak Europoort (verder Vopak genoemd). Hiertoe wordt een terrein van 5,5 ha (bulk area) geschikt gemaakt voor de opslag en verlading van vloeibare en gasvormige aardolieproducten door middel van 8 opslagtanks met ieder een inhoud van 50.000 m³, 30 m hoog en 47 m diameter met Floating Roof en Dome. De komende jaren zal alleen Jetfuel worden opgeslagen, maar daarbij wordt dan ook de mogelijkheid geschapen om ook klasse 1 en klasse 3 op te slaan, met als voorbeeldstoffen voor K1, K2 en K3 respectievelijk benzine, jetfuel en gasolie. In het MER zal verder omschreven worden welke stoffen worden opgeslagen en welke maatregelen vereist zijn voor de opslag van de verschillende stofklassen.

Er zal ook blending (toevoegen van kleine hoeveelheden toeslagstoffen) gaan plaatsvinden.

De producten worden met grote Zee Tankers (ook wel vessels genoemd) met een opslagcapaciteit tot maximaal 100.000 m³ aangevoerd. De schepen meren af aan de bestaande Zeesteigers VP2 en VP4.

De producten worden afgevoerd met Binnenvaartschepen (ook wel Lichters of Barges genoemd) die afmeren aan het nieuwe lichtersteiger platform op de bestaande vingerpier 2 of aan een bestaande steiger in de Neckarhaven waarvan de pijpleidingen worden vergroot cq. worden uitgebreid of aan een nieuwe T-steiger (NH-0) in de Neckarhaven of aan de als alternatief beschouwde nieuwe vingerpier 5 lichtersteiger tussen VP2 en VP-4. Een selectie van de mogelijkheden zal in de ontwerpfase worden gemaakt.

Het Midex-project omvat onderstaande aanpassingen aan de bestaande infrastructuur ten behoeve van de Jetties:

- Uitbreiding van het bestaande leiding tracé naar Vingerpier 2 en Vingerpier 4 op een nieuw aan te leggen pijpenbrug.
- Nieuwe Lichtsteiger platform op de bestaande Vingerpier 2 (optioneel).
- Nieuwe Lichtsteiger vingerpier tussen vingerpier 2 en vingerpier 4, i.p.v. de T3 steiger (optioneel).
- Aanpassingen aan de Neckarhaven om de Jetfuel doorzet te vergroten (optioneel).
- Nieuwe T-steiger (NH-0) in de Neckarhaven (optioneel).

Ook wordt voorzien in een pompplateau en zal er een verbinding worden gemaakt met de bestaande DPO pijpleiding naar Schiphol om Jetfuel naar de AFS terminal te verpompen. Figuur 1.1 geeft de locatie aan van het toekomstige tankenpark.

Tevens zal een deel van het bestaande contractorpark verplaatst worden naar de Isarweg ten noorden van put 16.

Op het terrein is ook de noodzakelijke aanvulling van de voorziening van een blussysteem gepland.



Figuur 1.1.: Tekening van Vopak, incl. de uitbreiding en de bestaande pier VP2.

1.3 Doel van het MER

De oprichting cq uitbreiding van een inrichting bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten met een opslagcapaciteit van circa 400.000 ton is ingevolge onderdeel C25 van de bijlage van het Besluit milieu-effectrapportage m.e.r-plichtig.

Het doel van de milieueffectrapportage is om alle milieugevolgen van activiteiten in een keer inzichtelijk te maken en het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Deze Startnotitie vormt het begin van de m.e.r.-procedure.

1.4 Het Bevoegd Gezag

Voor het uitvoeren van het initiatief zijn diverse vergunningen en besluiten nodig. Het m.e.r.-plichtigbesluit is de vergunning in het kader van de Wet milieubeheer (Wm). De provincie Zuid-Holland is Bevoegd Gezag voor de Wm-vergunning. Rijkswaterstaat is het Bevoegd Gezag voor de Wvo vergunning.

De voorgenomen activiteit betreft de uitbreiding van een inrichting met betrekking tot de volgende categorieën van het Inrichtingen- en vergunningbesluit (Ivb):

- Categorie 5.1. (Inrichtingen voor het vervaardigen, bewerken, verwerken, opslaan of overslaan van zeer licht ontvlambare, licht ontvlambare, ontvlambare of brandbare vloeistoffen).
- 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).

In overleg met DCMR en RWS is er besloten dat Vopak in 2008 een veranderingsvergunning aanvraagt in het kader van de Wm waarin naast de voor het initiatief relevante zaken ook andere zaken, de gehele inrichting betreffend, zullen worden opgenomen. Daarnaast wordt voor de gehele site een Wvo-aanvraag ingediend.

Derhalve is er ook sprake van coördinatieverplichting. Rijkswaterstaat wordt aldus betrokken bij de m.e.r.-procedure. De wateraspecten worden uiteraard wel meegenomen in het MER.

Tevens is een bouwvergunning vereist van de Gemeente Rotterdam. Voordat de bouwvergunning wordt afgegeven moet de vergunning ingevolge de Wm zijn verleend en getoetst aan het bestemmingsplan.

Voor de niet-m.e.r.-plichtige besluiten zal DCMR namens de provincie Zuid-Holland optreden als coördinator. Met betrekking tot de bouw en het in gebruik nemen van de opslaglocatie is mogelijk een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 vereist. Tevens speelt ook nog een mogelijke ontheffingsplicht op basis van de Flora- en Faunawet. Het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit is hiertoe het Bevoegd Gezag.

1.5 Vergunningensituatie

In tabel 1.1 is een overzicht opgenomen van de relevante vigerende milieuvergunningen ten behoeve van de vergunningaanvraag voor Vopak Terminal Europoort B.V.

Tabel 1.1 Overzicht vergunningen en meldingen Vopak Terminal Europoort B.V.

Vergunning	Datum verlening	Bevoegd gezag	Soort
Wm revisievergunning (265800/20228275)	15 juni 2007	Provincie Zuid-Holland	Revisievergunning
Melding art. 8.19 (uitbreiding opslagcapaciteit fase VIII + infrastructuur)	12 december 2007	Provincie Zuid-Holland	Melding
Wet verontreiniging oppervlaktewateren (lozen afvalwater op 7 ^e Petroleumhaven) (AWU/88851I)	18 augustus 1992	Rijkswaterstaat Zuid-Holland	Vergunning
Wvo-vergunning (AWU/142246)	7 november 1994	Rijkswaterstaat Zuid-Holland	Vergunning
Wvo-vergunning (wijziging artikel 5) (AWU/13596 I)	15 september 1998	Rijkswaterstaat Zuid-Holland	Vergunning
Wvo-vergunning (AWU/112989) ambtshalve wijziging op vergunning i.v.m. wijziging analysemethoden)	04 oktober 1993	Rijkswaterstaat Zuid-Holland	Wijziging dd 21-06-2004
Wvo- gedoogbeschikking (AWH/2005.12482 G) Verruiming gemiddeld lozingsdebiet op 7 ^e petroleumhaven	24 november 2005	Rijkswaterstaat Zuid-Holland	Gedoogbeschikking

1.6 Naam van Initiatief nemer

Naam initiatiefnemer : Vopak Terminal Europoort B.V.
 Aard van de inrichting : Op- en overslagbedrijf
 Adres : Moezelweg 75 (Havennr. 5530)
 : 3198 LS Europoort-Rotterdam
 Telefoon : 0181 24 02 68
 Telefax : 0181 24 02 25
 Internet : www.vopak.nl
 Contactpersoon : Marc van Gijzel (Manager SHEQ)

1.7 Adres van de initiatiefnemer

Plaats : Europoort-Rotterdam
 Adres : Moezelweg 75
 Postcode : 3198 LS
 Provincie : Zuid - Holland
 Havennummer : 5530
 Kadastraal bekend : Gemeente Rotterdam
 Sectie AK nr. 995 (gedeeltelijk), sectie AL nrs. 157 (gedeeltelijk), 158, 159 (gedeeltelijk), 161 (gedeeltelijk), 307 (gedeeltelijk), 356 (gedeeltelijk), 387 (gedeeltelijk) en 388 (gedeeltelijk)

Zie ook bijlage 1, hierin is de situering van de inrichting weergegeven.

1.8 De initiatiefnemer

Koninklijke Vopak N.V. (verder Vopak genoemd) is 's werelds grootste onafhankelijke tankterminal operator, en is gespecialiseerd in de opslag en overslag van vloeibare en gasvormige chemie- en olieproducten. Met een historie van bijna vier eeuwen is Vopak wereldmarktleider op het gebied van onafhankelijke opslag en aan- en afvoer van vloeibare olieproducten, chemicaliën, plantaardige oliën en vloeibaar gemaakte gassen. In de meest strategische havens van de wereld heeft Vopak terminals met gespecialiseerde faciliteiten:

- Opslagtanks.
- Aanlegsteigers.
- Laadstations voor tankauto's.
- Pijpleidingen.
- Aansluitingen op het (spoor)wegennet.

Op de terminals worden de producten gedurende enige tijd voor de klant opgeslagen onder vaak zeer specifieke voorwaarden, bijvoorbeeld qua temperatuur, of gemengd om een gewenste specificatie te bereiken. De terminals van Vopak spelen een centrale rol bij de doorvoer: vanuit de terminal wordt het product per schip, tankwagon, tankauto of pijpleiding naar de eindgebruikers vervoerd.

Vopak exploiteert meer dan 70 terminals met een opslagcapaciteit van meer dan 20,8 miljoen m³ in 29 landen. Deze liggen op strategische plaatsen ten opzichte van de gebruikers en de belangrijkste vaarroutes. Klanten zijn overwegend ondernemingen uit de chemische en olie-industrie voor wie Vopak een grote verscheidenheid aan producten opslaat die zijn weg naar een groot aantal industrieën vindt. Daarnaast zijn overheden klanten van Vopak voor het beheer van strategische voorraden.

Vopak investeert in langdurige relaties met klanten, strategische partners, overheden, aandeelhouders en medewerkers. Duurzaamheid is een integraal onderdeel van de bedrijfsprocessen en bedrijfsvoeringen.

Dit komt vooral tot uiting in het consequent hanteren en handhaven van strikte normen, regels, codes en procedures op het gebied van Safety, Health, Environment & Quality (SHEQ). De normen van Vopak sluiten aan bij die van ondernemingen in de olie- en petrochemische industrie die op dit gebied de toon aangeven en de klantenbasis van Vopak vormen. De Vopak-normen voldoen daarbuiten ten minste aan de lokale wettelijke regelgeving.

Voor het organogram en meer informatie, zie ook: <http://www.vopak.nl>

1.9 Vopak en milieu

Binnen Vopak staan veiligheid en milieu hoog in het vaandel. In haar beleid staan onder andere:

- De bescherming van het milieu, en de veiligheid en gezondheid van de medewerkers, klanten, leveranciers en alle betrokkenen maakt een integraal deel uit van de activiteiten van Vopak.
- Vopak is voortdurend bezig met het verbeteren van de processen die haar prestaties op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu bepalen.
- Vopak draagt bij aan de continuïteit van de onderneming door de systematische preventie, aanpak en eliminatie van risico's. Vopak streeft naar nul incidenten en het vermijden van elke schade aan het milieu.
- Ten aanzien van veiligheid, gezondheid en milieu zal Vopak strikt alle overheidsregels daaromtrent als uitgangspunt hanteren.
- Het lijnmanagement zal zichtbaar verantwoordelijkheid tonen voor, zorgen voor naleving van en adequate hulpmiddelen beschikbaar stellen bij de uitvoering van Vopaks veiligheids-, gezondheids- en milieubeleid.
- Veiligheid is ieders verantwoordelijkheid. Vopak verwacht dat iedere medewerker een bijdrage levert aan het voorkomen van ongevallen door het melden, analyseren en beheersen van risico's op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu. Dit zal ondersteund worden met efficiënte en effectieve trainingsprogramma's en de ontwikkeling van jaarlijkse verbeterplannen op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu.

1.10 Leeswijzer

Deze Startnotitie is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. Na de inleiding volgt in Hoofdstuk 2 de verdere uitwerking van het initiatief van Vopak om de uitbreiding in Europoort te realiseren. Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op de voorgenomen activiteit en bespreekt welke mogelijke alternatieven en technische uitvoeringsvarianten onderzocht gaan worden. Een overzicht van relevant beleid en de van toepassing zijnde wet- en regelgeving is opgenomen in Hoofdstuk 4. Veiligheid is een belangrijk milieuaspect dat naast lucht, bodem- en grondwater, oppervlaktewater en geluid nadrukkelijk aan de orde komt in Hoofdstuk 5. Ook wordt ingegaan op de effecten op natuur en landschap. In Hoofdstuk 6 worden de overige onderdelen van het MER besproken en in het laatste hoofdstuk (7) wordt ingegaan op de procedurele aspecten.

Getracht is de tekst van deze Startnotitie voor iedereen toegankelijk te maken. Het gebruik van vakjargon is echter niet uit te sluiten. In Bijlage 2 is daarom een verklarende woordenlijst/afkortingenlijst opgenomen. Daarnaast zijn als bijlagen overzichten van het gebied en de locaties opgenomen.

2 Aanleiding en doelstelling van de voorgenomen activiteit

2.1 Aanleiding

Vopak is 's werelds grootste onafhankelijke tankterminal operator, en is gespecialiseerd in de opslag en overslag van vloeibare en gasvormige chemie- en olieproducten. Met een historie van bijna vier eeuwen is Vopak wereldmarktleider op het gebied van onafhankelijke opslag en aan- en afvoer van vloeibare olieproducten, chemicaliën, plantaardige oliën en vloeibaar gemaakte gassen. In de meest strategische havens van de wereld heeft Vopak terminals met gespecialiseerde faciliteiten.

Op de terminals worden de producten gedurende enige tijd voor de klant opgeslagen onder vaak zeer specifieke voorwaarden, bijvoorbeeld qua temperatuur, of gemengd om een gewenste specificatie te bereiken. De terminals van Vopak spelen een centrale rol bij de doorvoer: vanuit de terminal wordt het product per schip, tankwagon, tankauto of pijpleiding naar de eindgebruikers vervoerd.

Vopak exploiteert meer dan 70 terminals met een opslagcapaciteit van meer dan 20,8 miljoen m³ in 29 landen. Deze liggen op strategische plaatsen ten opzichte van de gebruikers en de belangrijkste vaarroutes. Klanten zijn overwegend ondernemingen uit de chemische en olie-industrie voor wie Vopak een grote verscheidenheid aan producten opslaat die zijn weg naar een groot aantal industrieën vindt. Daarnaast zijn overheden klanten van Vopak voor het beheer van strategische voorraden.

Vopak investeert in langdurige relaties met klanten, strategische partners, overheden, aandeelhouders en medewerkers. Duurzaamheid is een integraal onderdeel van de bedrijfsprocessen en bedrijfsvoeringen.

De westerse wereld is voor de energievoorziening in belangrijke mate afhankelijk van olie. Een ongestoorde aanvoer van aardolieproducten is essentieel voor het functioneren van de Nederlandse samenleving en industrie. Nederland moet, net zoals de meeste andere West-Europese landen, grote hoeveelheden aardolie betrekken uit regio's waar meer kan worden geproduceerd dan voor de plaatselijke behoefte nodig is. De afhankelijkheidspositie van de olieconsumerende landen wordt versterkt door de politieke risico's waaraan olieleveranties uit de producerende landen bloot staan als gevolg van een meestal minder stabiele politieke klimaat in die landen.

Zoals hierboven aangegeven spelen de terminals van Vopak een centrale rol bij de doorvoer. Vanuit de terminal wordt het product per schip, tankwagon, tankauto of pijpleiding naar de eindgebruikers vervoerd.

Het initiatief van Vopak om haar opslagterminal te Europoort uit te breiden is het directe gevolg van de vraag van de eindgebruikers naar meer opslagcapaciteit en het feit dat Vopak haar positie wil versterken in de wereld.

2.2 Doelstelling

Realisatie van de uitbreiding van de olieopslagterminal heeft voor Vopak belangrijke positieve gevolgen. De uitbreiding voorziet in een deel van de behoefte naar meer opslagcapaciteit.

Sinds het begin van de jaren vijftig is de Europoort aangewezen als een ideale locatie voor energie gerelateerde activiteiten. De uitbreiding van de olieopslagterminal past daarom uitstekend in de gewenste ontwikkelingen van de Europoort.

Voor Vopak is de realisatie van de uitbreiding van de olieopslagterminal een belangrijk middel om haar eigen strategische doelstellingen te realiseren en de continuïteit van de onderneming te versterken.

3 De voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 De voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit van Vopak betreft de uitbreiding van de opslagterminal in Rotterdam Europoort voor vloeibare aardolieproducten. De bouw betreft 8 opslagtanks van ieder 50.000 m³. De komende jaren zal alleen Jetfuel worden opgeslagen, maar daarbij wordt dan ook de mogelijkheid geschapen om ook klasse 1 en klasse 3 op te slaan, met als voorbeeldstoffen voor K1, K2 en K3 respectievelijk benzine, jetfuel en gasolie.

Daarbij wordt er van uitgegaan bij het ontwerpen en bouwen van het toepassen van de best beschikbare technieken (BBT) voor de bescherming van het milieu, BAT technieken in het kader van de IPPC, dit geldt voor alle klassen 1 tot en met 3.

Mocht de voorraad worden aangesproken, dan wordt deze afgevoerd via water (zee en binnenvaart) of pijpleiding.



Figuur 3.1.: Voorbeeld van een opslagtank

De producten worden in hoofdzaak met grote Zeeschepen (Vessels) met een opslagcapaciteit tot maximaal 100.000 m³ en een diepgang van maximaal 23 m (Eurogeul). De schepen kunnen aanlanden aan de bestaande Zeesteigers VP2 en VP4 van Vopak en zullen een maximale lengte (LOA) van 280 m voor hebben.

De producten worden afgevoerd met Binnenvaartschepen (ook wel Lichters of Barges genoemd) die afmeren aan het nieuwe Lichtersteiger platform op de bestaande Vingerpier 2 of aan een bestaande steiger in de Neckarhaven waarvan de pijpleidingen worden vergroot cq. worden uitgebreid of aan een nieuwe T-steiger (NH-0) in de Neckarhaven of aan de als alternatief beschouwde nieuwe vingerpier 5 lichtersteiger tussen VP2 en VP-4. Een selectie van de mogelijkheden zal in de ontwerpfase worden gemaakt.

Voor een veilige aanlanding zullen zeeschepen onder begeleiding van sleepboten de haven ingaan.

Het Midex-project omvat onderstaande aanpassingen aan de bestaande infrastructuur ten behoeve van de Jetties:

- Uitbreiding van het bestaande leiding tracé naar Vingerpier 2 en vingerpier 4 op een nieuw aan te leggen pijpenbrug.
- Nieuwe Lichtersteiger platform op de bestaande vingerpier 2 (optioneel).
- Nieuwe Lichtersteiger vingerpier tussen vingerpier 2 en vingerpier 4, i.p.v. de T3 steiger (optioneel).
- Aanpassingen aan de Neckarhaven om de Jetfuel doorzet te vergroten (optioneel).
- Nieuwe T-steiger (NH-0) in de Neckarhaven (optioneel).

Ook wordt voorzien in een pompplateau en zal een verbinding worden gemaakt met de bestaande DPO pijpleiding naar Schiphol om Jetfuel naar de AFS terminal te verpompen. Figuur 1.1 geeft de locatie aan van het toekomstige tankenpark.

Daarbij wordt er van uitgegaan bij het ontwerpen en bouwen van het toepassen van de best beschikbare technieken (BBT) voor de bescherming van het milieu, BAT technieken in het kader van de IPPC, dit geldt voor alle klassen 1 tot en met 3 met betrekking tot laden en lossen, daarbij moet worden gedacht aan dampverwerking (DVI).



Figuur 3.2.: Huidige situatie Neckarhaven

Er worden pijpleidingen aangelegd van de steigers naar de tanks, via een pompplateau waarop de pompen en alle verbindingen (manifold) staan opgesteld en leidingtracés. Vanaf het manifold worden de producten door middel van leidingen naar de tanks gepompt. In geval de voorraad benut gaat worden, kan deze worden afgevoerd via water of pijpleiding.

Tevens zal een deel van het bestaande contractorpark gevestigd worden langs de Isarweg ten noorden van put 16.

Op het terrein is ook de noodzakelijke aanvulling van de voorziening van een blussysteem gepland.
De locaties van de uitbreidingen zijn aangegeven op de lay-out in bijlage 2.

3.2 Het nulalternatief

Het nulalternatief is de situatie waarbij de voorgenomen activiteit niet wordt gerealiseerd. In dat geval verandert de situatie als gevolg van de autonome ontwikkeling op de beoogde locatie. Gezien de ligging van het terrein is het dan mogelijk dat andere industriële activiteiten hier ontplooid kunnen worden.

3.3 Alternatieve locaties

Vanwege de samenhang met de reeds bestaande opslagterminal van Vopak, worden andere locaties verder in het MER buiten beschouwing gelaten.

3.4 Overige alternatieven en milieubescherpende maatregelen

In het MER zullen de verschillende alternatieven en milieubescherpende maatregelen voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase worden onderzocht.

De aanlegfase van de terminal bulk area zal naar verwachting circa 2,5 jaar in beslag nemen. Tijdens de bouw van de tanks zullen gelijktijdig ook andere werkzaamheden plaatsvinden waaronder de reallocatie van de contractors alsmede de aanleg van de benodigde infrastructuur en pijpleidingen. De meest bepalende activiteit voor wat betreft milieueffecten is het funderen van de tanklocaties. Uit voorlopig onderzoek blijkt dat de natuurlijke ondergrond voldoende draagkracht heeft voor de tanks. Andere funderingstechnieken als heien zullen slechts dan onderzocht worden indien het definitieve sonderingonderzoek andere resultaten laat zien. Indien heien noodzakelijk is, wordt heien door middel van schroeftechniek overwogen.

De uitbreiding van VP-2 en Neckar haven zullen door Vopak worden geïnitieerd. De aanlegfase omvat ook de fundatie voor de vingerpielen, deze zal worden geheid.

Voor de gebruiksfase zullen de volgende alternatieven worden onderzocht:

- Alternatieven om luchtmissies te voorkomen of behandelen. Hierbij wordt aangesloten bij IMKO-2. aangegeven technieken.
- Alternatieven met betrekking tot bodembescherpende voorzieningen.

3.5 Technische uitvoeringsvarianten

Ten behoeve van het MER zullen onder meer de volgende technische uitvoeringsvarianten in relatie tot milieubelasting worden onderzocht:

- Type en grootte van de schepen; zijn er uitvoeringsvarianten voor olietankers die in gebruik een lagere milieubelasting met zich mee brengen en in hoeverre is de grootte van de tankers bepalend voor enig milieueffect?
- Aanlanden; ten behoeve van de nautische veiligheid zijn alternatieven met betrekking tot de sleepboten en het voor- of achterwaarts de haven binnenvaren mogelijk. Welke alternatieven waarborgen een maximale veilige nautische situatie?
- Alternatieve indeling van de locatie; de indeling van de terminal wordt in belangrijke mate bepaald door de afstanden die in acht moeten worden genomen met betrekking tot externe veiligheid.
- Type en grootte van de opslagtanks; voor het opslaan van vloeibare aardolieproducten zijn verschillende tanktypes te onderscheiden. Aan welke eisen moet een tank minimaal voldoen en welke tanks zijn alternatieven voor de opslag in Rotterdam Europoort, daarbij wordt ook gedacht aan daklandingen.
- Aansluitingen laad/losleidingen; procesbeveiligingen en insluitsystemen zijn mede bepalend voor de grootte van de risicocontour. Eventuele uitvoeringsvarianten zullen worden toegepast om een zo klein mogelijke contour te creëren;
- Mengsysteem; in plaats van elektrisch aangedreven mixers kan ook een circulatiesysteem met jet nozzles worden toegepast of het mengen laten plaatsvinden met behulp van een gasmengsysteem.
- Reinigen pijpleidingen; de pijpleidingen worden gereinigd met het piggingstelsel, door de leidingen continu gevuld te laten zijn is reiniging niet nodig.
- Afvalwaterzuivering; wat zijn de technische consequenties ten gevolge van deze uitbreiding?
- Luchtemissie; zijn er technische varianten om de emissie te beperken? (waarbij een inschatting van de grootte-orde emissies en veiligheid wordt bekeken).

3.6 Het meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) betreft een alternatief of een combinatie van alternatieven en uitvoeringsvarianten waarbij de minste effecten op het milieu optreden.

In het MER wordt aangegeven hoe het MMA tot stand kan komen.

4 Beleid en besluiten

Dit hoofdstuk gaat in op het beleid, de relevante wet- en regelgeving en de besluiten die van belang zijn voor de besluitvorming voor de realisatie van de uitbreiding van een tankenpark.

4.1 Overzicht van de beleidsaspecten en de relevante wet- en regelgeving

Deze paragraaf beschrijft puntsgewijs het voor de voorgenomen activiteit relevante beleidskader op de verschillende schaalniveaus.

4.1.1 Internationaal en Europees Beleid

Belangrijk beleid op internationaal en Europees niveau zijn:

- IPPC-richtlijn 96/61/EG.
- EU-richtlijn 68/414/EEG.
- *Verdrag van Espoo (1991)*.
- Europese Richtlijn Milieu-Effect-Rapportage (MER).
- Europese Seveso-II richtlijn.
- Europese kaderrichtlijn water (KWR).
- Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit.
- Europese richtlijn omgevingslawaaai.
- Europese vogelrichtlijn en de Europese Habitatrichtlijn.

Daarnaast zal onder andere aan de volgende meest relevante internationale technische normen worden gerefereerd afkomstig uit PGS 29:

- NEN EN 14015-1 "Specificatie voor het ontwerpen en de fabricage van ter plekke gebouwde, verticale, cilindrische, bovengrondse, gelaste stalen tanks met vlakke bodem voor de opslag van vloeistoffen bij omgevingstemperatuur en hoger".
- API 650 "Welded steel tanks for oil storage";
- BS 2654 "British Standard Specification for Manufacture of vertical Steel welded non refrigerated storage tanks with butt-welded shells for the petroleum industry";
- DIN 4119 "Oberirdische zylindrische Flachboden Tankbauwerke aus metallischen Werkstoffen: Gindlagen, Ausführung, Prüfungen (Teil 1); Berechnung (Teil 2)".

4.1.2 Nationaal beleid

Op landelijk niveau is er een verscheidenheid aan wet- en regelgeving en beleidsdocumenten. Dit zijn:

- Wet milieubeheer (Wm).
- Wet verontreiniging Oppervlaktewateren (Wvo).
- Wet op de waterhuishouding (Whh).
- Grondwaterwet.
- Waterschapswet.
- Wet bodembescherming (Wbb).
- Wet op de ruimtelijke ordening (Wro).
- Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz).
- Wet voorraadvooring aardolieproducten 2001 (Wva 2001).

- Nationaal milieubeleidsplan (NMP-4).
- Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI).
- Besluit Risico Zware Ongevallen (BRZO).
- Flora- en faunawet.
- Natuurbeschermingswet.
- Publicaties van de Adviesraad gevaarlijke stoffen (PGS).
- Nederlandse richtlijn Bodembescherming (NRB).
- Nota Ruimte.
- Wet geluidhinder (Wgh).
- Woningwet;
- Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR).
- Wet luchtkwaliteit (WLK).
- Bouwstoffenbesluit (BSB).
- Besluit milieueffectrapportage (m.e.r).

4.1.3 Provinciaal beleid

De beleidsdocumenten die een rol spelen bij regionale en provinciale besluitvorming zijn:

- Provinciale milieuverordening.
- Provinciaal Meerjarenprogramma Landelijk gebied 2007-2013 Zuid-Holland.
- Streekplan provincie Zuid Holland Zuid.

4.1.4 Gemeentelijk beleid

Belangrijke beleidsdocumenten bij lokale en gemeentelijke besluitvorming zijn:

- Bestemmingsplan.
- Brandveiligheidsverordening.
- Havenverordening Rotterdam.

4.1.5 Convenanten

Vopak neemt deel aan het IMKO-2 convenant, derhalve wordt daarbij aangesloten.

4.2 Besluitvormingskader

De Wet milieubeheer en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren vormen het kader voor de besluitvorming betreffende de realisatie van de voorgenomen activiteit. De m.e.r.-procedure geeft informatie ten behoeve van de vergunningverlening ingevolge de Wm en de Wvo.

4.3 Genomen besluiten en verleende vergunningen

Op de beoogde locaties zijn op het moment van publiceren van deze startnotitie nog geen besluiten genomen. De beoogde grond is eigendom van het Havenbedrijf Rotterdam en zal door Vopak worden gehuurd. De onderhandelingen over de huurovereenkomst zijn gestart.

4.4 Te nemen besluiten

De voorgenomen activiteit betreft de oprichting van een inrichting met betrekking tot de volgende categorieën van het Inrichtingen- en vergunningbesluit (Ivb)

- Categorie 5.1. (Inrichtingen voor het vervaardigen, bewerken, verwerken, opslaan of overslaan van zeer licht ontvlambare, licht ontvlambare, ontvlambare of brandbare vloeistoffen).
- 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).

Het belangrijkste besluit in het kader van de voorgenomen activiteit betreft de beschikking van de bevoegde gezagen voor de vergunningen in het kader van de Wm en Wvo.

Gedeputeerde Staten (GS) van de Provincie Zuid-Holland zijn voor de voorgenomen activiteit bevoegd gezag om over de Wm-vergunning, inclusief het MER te beslissen, RWS in het kader van de Wvo.

In overleg met DCMR en RWS is er besloten dat Vopak in 2008 een veranderingsvergunning aanvraagt in het kader van de Wet milieubeheer waarin naast de voor het initiatief relevante zaken ook andere zaken, de gehele inrichting betreffend, zullen worden opgenomen. Daarnaast wordt voor de gehele site een Wvo-aanvraag ingediend.

Derhalve is er ook sprake van coördinatieverplichting. Rijkswaterstaat wordt al dus betrokken bij de m.e.r.-procedure. De wateraspecten worden uiteraard wel meegenomen in het MER.

Met betrekking tot de bouw en het in bedrijf hebben van de terminal is mogelijk een vergunning vereist op basis van de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998, in het kader van de aangewezen Natura 2000 gebieden. Tevens is ook nog een mogelijke ontheffingsplicht op basis van de Flora- en Faunawet aan de orde. Het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit is hiertoe het bevoegd gezag.

Tevens is een bouwvergunning vereist van de Gemeente Rotterdam. Voordat de bouwvergunning wordt afgegeven moet de vergunning ingevolge de Wm zijn verleend en het bestemmingsplan zijn goedgekeurd.

5 Bestaande situatie en milieuaspecten

5.1 Algemeen

Dit hoofdstuk gaat in op de primaire milieuaspecten zoals onder andere lucht, bodem, water, geluid, licht en veiligheid. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de natuur. Ten slotte wordt nog ingegaan op overige milieuaspecten. Tevens wordt een onderscheid gemaakt tussen de aanleg- en gebruiksfase.

5.2 Beschermde gebieden

Het havengebied van Rotterdam is niet aangewezen of aangemeld als Vogelrichtlijngebied of Habitatrichtlijngebied (Natura 2000-gebieden) of Wetland. Wel zijn op korte afstand een aantal natuurgebieden gelegen die onder bovengenoemde beschermingszones vallen. Deze gebieden zijn speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn) of de Wetlands-Convention. In tabel 5.1 wordt de afstand aangegeven van de inrichting tot de dichtstbijzijnde natuurgebieden.

Tabel 5.1: Afstanden tot aan de natuurgebieden vanaf de inrichting

Gebied	Omvang	Richtlijn	Afstand tot site [km]
Voornes Duin	159 ha	Vogelrichtlijn	Circa 11
Voornse Duin	1.388 ha	Habitatrichtlijn	Circa 11
Voornes Duin	1.388 ha	Wetland	Circa 11
Voordelta	92.267 ha	Habitatrichtlijn	Circa 11
Voordelta	92.267 ha	Vogelrichtlijn	Circa 11
Kapittelduinen	500 ha	Beschermde Natuurmonument	Circa 13,5
Oude Maas	399 ha	Habitatrichtlijn	Circa 10
Haringvliet	11.633 ha	Habitatrichtlijn	Circa 9
Haringvliet	11.633 ha	Vogelrichtlijn	Circa 9

In het MER zal behandeld worden of en in welke mate de voorgenomen activiteit invloed op de habitats in deze beschermde gebieden zal uitoefenen.

5.3 Aanlegfase

De aanleg vindt volledig plaats binnen de bestaande inrichting. De milieueffecten van de aanleg, zoals geluid en de verkeersintensiteit, wijken niet af van die van een gebruikelijk bouwwerk van vergelijkbare omvang. Tijdens de bouw van de tankput en tanks zal een tijdelijke toename van bouwverkeer van en naar de inrichting ontstaan. De aanlegfase duurt circa 2,5 jaar.

Tijdens de aanlegfase zal er algemeen bouwafval vrijkomen. Dit bouwafval kan bestaan uit resten staal van de tanks, kunststoffen etc. Het afval wordt apart verzameld en afgevoerd via het overige afval van de bestaande inrichting.

Tijdens de aanlegfase zullen de werktijden aangepast worden. Hierbij zal geluidsoverlast zoveel mogelijk beperkt worden.

Er wordt vooralsnog géén grondwateronttrekking voorzien tijdens de aanlegfase.

5.4 Bestaande toestand van het milieu en autonome ontwikkelingen

Om de gevolgen voor het milieu ten gevolge van de voorgenomen activiteit te kunnen bepalen is het noodzakelijk de referentiesituatie te definiëren. De referentiesituatie zal de (milieu)kwaliteit, eigenschappen, processen en relaties in het beschouwde gebied karakteriseren. Daarnaast schept de referentiesituatie een referentiekader voor de beschrijving van de mogelijk effecten van de voorgenomen activiteit en wordt de uitgangssituatie vastgelegd om effecten tijdens en na realisatie van de beoogde activiteit te kunnen toetsen. Ten slotte vindt een beschrijving van de autonome ontwikkeling in het beschouwde gebied plaats zonder dat de voorgenomen activiteit ten uitvoer wordt gebracht (nulalternatief), zoals deze is beschreven in paragraaf 3.2.

De beschrijving behandelt de aspecten lucht, bodem en grondwater, oppervlaktewater, geluid, licht, veiligheid, landschap, ecologie en flora en fauna. Het gebied waarop de beschrijving van een aspect zich concentreert kan in omvang variëren, al naar gelang de per aspect te verwachten effecten.

5.5 Primaire milieuaspecten en veiligheid

5.5.1 Lucht

De luchtkwaliteit ter plaatse wordt bepaald door emissies van in de directe omgeving gelegen bedrijven, het wegverkeer en scheepvaartverkeer. Tijdens het in bedrijf zijn van de opslagterminal worden slechts in zeer beperkte mate stoffen geëmitteerd naar de lucht. De opslagtanks worden uitgerust met een inwendig drijvend dak met dubbel seal en een koepeldak (dome shaped roof) waardoor de emissie is geminimaliseerd.

Het MER zal inzicht geven van de bijdrage van de uitbreiding aan de emissies van de opslagterminal en de schepen aan de luchtkwaliteit. Bij feitelijke emissies vanuit de installatie en de vervoersbewegingen zijn NO_x, fijn stof en vluchtige organische stoffen van belang. Daar waar mogelijk worden de relevante emissies naar de lucht gekwantificeerd en getoetst aan de van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

De komende jaren zal alleen Jetfuel worden opgeslagen, maar daarbij wordt dan ook de mogelijkheid geschapen om ook klasse 1 en klasse 3 op te slaan, met als voorbeeldstoffen voor K1, K2 en K3 respectievelijk benzine, jetfuel en gasolie. In het MER zal verder omschreven worden welke stoffen worden opgeslagen en welke maatregelen vereist zijn voor de opslag van de verschillende stofklassen.

Indien Vopak besluit om ook klasse 3-producten op- en over te slaan kan dit geuremissie met zich meebrengen. In verband met deze kans op geuremissies zal de mogelijkheid van een dampbehandelinginstallatie worden onderzocht.

5.5.2 Bodem en grondwater

De voorgenomen activiteit betreft de op- en overslag van vloeibare aardolieproducten. Gezien de aard van de activiteiten zijn vrijwel geen emissies naar de bodem en het grondwater te verwachten. Mogelijk dat emissies naar bodem en grondwater kunnen ontstaan bij eventuele lekkages. In het MER zal een overzicht worden gegeven van alle potentiële emissiemogelijkheden naar bodem en grondwater.

Tevens zal daarbij worden aangegeven welke adequate bodembeschermende maatregelen en voorzieningen getroffen worden om verontreiniging van bodem en grondwater te voorkomen. De bodembeschermende voorzieningen en maatregelen die zullen worden getroffen zijn in overeenstemming met de Nederlandse Richtlijn Bodem-bescherming (NRB), zodat een verwaarloosbaar bodemrisico (categorie A) ontstaat.

5.5.3 Oppervlaktewater

De strategie voor afvalwater is geen verontreinigingen door gebruik van preventieve maatregelen in het ontwerp zoals 'dome' roofs en het overkappen van pomplateau's. Echter indien door incidenten verontreinigd afvalwater ontstaat, zal voor lozing gebruik worden gemaakt van een gescheiden systeem voor niet-verontreinigd en verontreinigd afvalwater.

De afvalwaterstromen die vrijkomen bij de opslagterminal bestaan uit:

- lek-, mors- en drainvloeistoffen.
- schoonmaakwater van tanks.
- hemelwater.

Drains van de tanks worden in een gesloten systeem opgevangen en in een slobtank opgeslagen. Het onderstaande water wordt via de waterzuivering geloosd, tenzij te hoog in verontreiniging dan wordt het naar een erkende verwerker afgevoerd. Bovenstaand product wordt hergebruikt op de locatie.

De afvoer van niet-verontreinigd hemelwater is niet Wvo-plichtig. Van eventueel verontreinigd hemelwater afkomstig van de tankdaken en het hemelwater afkomstig uit de tankputten wordt gewaarborgd dat het niet op het oppervlaktewater terecht zal komen. Dit water zal worden opgevangen, gemeten en geanalyseerd. Wanneer het schoon is zal het net als overig niet-verontreinigd hemelwater worden geloosd. Of afvoer van dit water moet plaatsvinden op oppervlaktewater, dan wel op de gemeentelijke riolering wordt afgestemd met de betrokken instanties. Dit zal nader worden uitgezocht in het MER. Wanneer het opgevangen hemelwater in de tankput verontreinigd blijkt te zijn zal dit evenals het schoonmaakwater van de tanks en de lek-, mors- en drainvloeistoffen worden afgevoerd.

5.5.4 Geluid

De Europoort ligt in geluidsgezoneerd gebied. Dit betekent dat daarbuiten geen hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A) etmaalwaarde mag worden veroorzaakt.

Het bij het MER te voegen geluidrapport zal een berekening geven van de huidige en toekomstige geluidbelasting ten gevolge van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Verder zal worden ingegaan op de geluidsaspecten ten gevolge van de aanvoer van olieproducten met behulp van schepen en de afvoer van olieproducten via diverse aan- en afvoerroutes.

5.5.5 Licht

Om inzicht te krijgen in de lichtinvloeden van de uitbreiding van het tankenpark wordt een beschouwende lichtstudie uitgevoerd. Vanuit de eventuele berekende verlichtingssterktes wordt gekeken of er effecten te verwachten zijn op de omgeving.

5.5.6 Energie

Energiezorg is een noodzakelijk instrument voor het realiseren van een blijvende verbetering van de energie efficiency. Ondernemingen die aan MJA-2+ meedoen, zijn verplicht om binnen twee jaar na ondertekening of deelname aan de MJA-2+ te beschikken over systematische energiezorg. Vopak neemt deel aan MJA-2+. Hoewel de terminal extensief is, zal Vopak de energie-efficiencydoelstellingen vastleggen met daaraan gekoppeld concrete maatregelen en een planning om de doelstellingen te realiseren.

5.5.7 Externe veiligheid

De strategie van Vopak is het ontwerpen van een veilige terminal. De best beschikbare technieken worden toegepast om risico's voor de omgeving te voorkomen.

In het MER zal ruim aandacht geschonken worden aan de risico's voor de directe omgeving. Hiertoe zal een kwantitatieve risico analyse (QRA) worden opgesteld zodat inzicht wordt verkregen in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in de directe omgeving van de uitbreiding van de terminal. De resultaten van de QRA worden getoetst aan de van toepassing zijnde richtlijnen welke zijn opgenomen in het 'Besluit externe Veiligheid inrichtingen' (BEVI). Tevens is op de opslagterminal het Besluit Risico's Zware Ongevallen 1999 (BRZO 1999) van toepassing. In het MER zal kort op de inhoud van het nog op te stellen veiligheidsrapport worden ingegaan, als onderdeel van de Wm-aanvraag. In het MER zal ook aandacht worden besteed aan de externe veiligheid met betrekking tot het scheepvaartverkeer in relatie tot de omgeving. Hiermee worden bedoeld onder meer de Nieuwe Waterweg, Caland kanaal en de Neckar haven.

Ook wordt in het MER een milieu risico analyse (MRA) opgenomen. Hierin worden de risico's van verspreiding van milieuschadelijke stoffen naar het oppervlaktewater beschreven.

Op het gebied van externe veiligheid zal het MER zowel de aanlegfase als de gebruiksfase van het project beschouwen.

5.5.8 Rampenbestrijdingsplan

Voor het bijzondere geval dat zich een ongeluk voordoet op de opslagterminal zal het bestaande rampenbestrijdingsplan (indien nodig) worden aangepast met de uitbreiding. Tevens zullen het bestaande intern noodplan, het bestaande aanvalsplan en het bestaande calamiteitenplan worden aangevuld waar nodig. Dit zal in samenwerking en overleg met de lokale en regionale Brandweer plaatsvinden.

5.5.9 Nautische veiligheid

In het MER zal aandacht worden besteed aan de nautische veiligheid. Ook wordt, waar dit voor het MER relevant is, de invloed van het specifieke veiligheidsregime op de veilige en vlotte verkeersafwikkeling in beschouwing genomen. Dit om de mogelijke consequenties – het optreden van ongewenste en onveilige situaties – voor het scheepvaartverkeer als gevolg van de voorgenomen activiteit te kunnen inschatten.

5.6 Natuur en landschap

Met betrekking tot de voorgenomen activiteit zijn in de omgeving van de Europoort gelegen natuurgebieden van belang, zie ook tabel 5.1. De gebieden zijn aangewezen als Natura 2000-gebied en vallen onder het beschermingsregime van de Vogel- en Habitatrichtlijn of onder de Wetlands-Convention. Indien op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 een zogenaamde "passende beoordeling" dient te worden opgesteld, vanwege de kans op significant negatieve effecten, kan met het opstellen van het MER inhoudelijk hieraan worden voldaan.

In het MER zal aandacht worden besteed aan de visuele impact van de inrichting, de eventuele landschappelijk impact en de eventuele effecten op beschermde natuurwaarden in de omgeving.

Bij de beschrijving van de mogelijke effecten wordt onderscheid gemaakt tussen de aanlegfase en de gebruiksfase. Daarnaast zal uitgebreid aandacht worden besteed aan mogelijke cumulatie van negatieve effecten met overige initiatieven en de mogelijkheden om de eventuele negatieve effecten te mitigeren.

5.7 Overige milieuaspecten

Naast de hiervoor genoemde milieuaspecten zal in het MER nader worden ingegaan op de effecten op het milieu door bijzondere bedrijfssituaties en het woon- en leefmilieu in de omgeving van de Europoort.

5.8 Samenhang met andere activiteiten ter plaatse

Gezien de reeds bestaande activiteiten van Vopak (grootschalige opslag en verlading van vloeibare en gasvormige chemie- en olieproducten) op het terrein is in het kader van efficiëntie de geprojecteerde indeling de meest geschikte locatie daar het soortgelijke activiteiten betreft. De samenhang met de reeds bestaande activiteiten ter plaatse is dan ook groot.

5.9 Best Beschikbare technieken

De EU Richtlijn 96/61/EG inzake Geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en Wet verontreiniging oppervlaktewateren. De lidstaten worden verplicht om grote milieuvervuulende bedrijven te reguleren door middel van een vergunning gebaseerd op de Best Beschikbare Technieken (BBT).

Op de onderhavige opslag is de IPPC-richtlijn niet rechtstreeks van toepassing, maar via de Regeling aanwijzing BBT-documenten is de BREF "Op- en Overslag Bulkgoederen" van toepassing en de daaraan gekoppelde BREF's.

Tussen de Leden van de Vereniging van Onafhankelijke Tank Opslag Bedrijven (VOTOB), waaronder Vopak, en het bevoegd gezag bestaat er een overstemming over de hierna volgende tekst, die een resultaat is van de onderhandelingen die tot juni 2005 zijn gevoerd over het Milieuconvenant Integrale Milieu Kader Op en Overslag Bedrijven (IMKO2).

Vooruitlopend op ondertekening van het milieuconvenant IMKO2 zullen partijen van overheid en branche de volgende acties uitvoeren: het opstellen van bedrijfsmilieuplannen door de Leden van de Vereniging van Onafhankelijke Tank Opslag Bedrijven (VOTOB) voor 1 maart 2006 waarin de implementatie van de afspraken in de hierna volgende tekst beschreven wordt, het opnemen van een bijzondere regeling voor tankopslagbedrijven in de NeR (Nederlandse emissie Richtlijn) door het bevoegd gezag en het afronden van de tekst van het milieuconvenant IMKO2 door beide partijen en daarop volgend afronden van de bestuurlijke besluitvorming hierover door het bevoegd gezag.

Vanaf dit moment zijn de VOTOB en het Bevoegd Gezag gehouden in de geest van deze overeenkomst te handelen.

De in de toelichting genoemde aandachtspunten 1 tot en met 4 zullen voortvarend ter hand worden genomen met als doel tot een afronding te geraken van het definitieve IMKO-2.

In de overeenkomst in paragraaf 2.1.3 is de BBT welke van kracht zal zijn met betrekking tot de luchtemissies vastgelegd. Daarbij is het tijdpad aangegeven volgens welke de BBT gefaseerd dient te worden ingevoerd.

Hiernaast zijn de volgende Nederlandse informatiedocumenten relevant:

- Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR).
- Nederlandse richtlijn bodembescherming (NRB), inclusief de 'Richtlijn Bodembescherming atmosferische bovengrondse opslagtanks' (BoBo), IMKO-2 paragraaf 2.3.2.
- PGS 29: bovengrondse opslag vloeibare aardolieproducten in verticale cilindrische installaties.

De nieuw te bouwen terminal van Vopak zal voldoen aan de relevante eisen uit het BREF-document.

6 Overige onderdelen van het MER

6.1 De werkwijze voor het bepalen van de effecten

6.1.1 Gebiedsafbakening

Het MER moet inzicht geven in de effecten die de voorgenomen activiteit en de alternatieven en uitvoeringsvarianten hebben voor:

- Natuurlijke omgeving.
- Ruimtelijke ordening.
- Woon- en leefomgeving.

De effecten van alternatieven en uitvoeringsvarianten verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving van de inrichting zoals bijvoorbeeld geluidhinder. Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de MER-studie wordt per type bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn.

6.1.2 Afbakening ontwikkelingsfasen voorgenomen activiteit

De effecten gedurende de aanlegfase verschillen van die gedurende de gebruiksfase. Het MER geeft een beschrijving van de effecten vanaf de start van de bouw van de voorgenomen activiteit tot het volledig in gebruik hebben van de inrichting.

6.1.3 Werkwijze

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven en uitvoeringsvarianten te beoordelen en onderling te vergelijken. Voor de effectbeschrijving in het MER wordt daarom het volgende als uitgangspunt gehanteerd:

- er wordt steeds zo veel mogelijk aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevant beleid, wettelijk kader en internationale technische normen;
- vanwege de vergelijkbaarheid van alternatieven is het nodig bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen;
- het is van belang voor de besluitvorming om te weten op welke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweeg brengen. De effectbeschrijving richt zich dan ook voornamelijk op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

6.1.4 Kwantitatieve en kwalitatieve beschrijving

De milieueffecten kunnen kwantitatief en kwalitatief beschreven worden. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect in cijfers uit. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer beschouwend karakter. Het geeft bijvoorbeeld aan of er sprake is van een verslechtering of verbetering, zonder dat er exacte cijfers worden gebruikt. In het MER zullen de effecten zoveel als mogelijk kwantitatief worden weer gegeven.

6.2 Te beschrijven effecten

6.2.1 (Natuurlijke) omgeving

In het MER nader worden ingegaan op mogelijke effecten door:

- Verstoring door licht.
- Verstoring door geluid en trillingen.

6.2.2 Ruimtelijke ordening

De Europoort is volop in ontwikkeling, waardoor haar industriële karakter verder wordt versterkt. Het landschap staat volledig in het teken van efficiency en grootschalige vormen van transport, overslag en bedrijvigheid. Hierdoor kan worden gesteld dat de aanleg van het tankenpark een versteviging is van de identiteit van het gebied, waarbij deze tanks zullen opgaan in de sky-line van de bestaande Vopak Terminal te Europoort.

Naast ruimtegebruik op land is er ook sprake van ruimtebeslag in de vaargeul. Het betreft een niet zo druk bevaren scheepvaartroute. Met Port of Rotterdam en in samenwerking met RWS en het loodswezen zullen afspraken worden gemaakt met betrekking tot nautische veiligheid.

6.2.3 Woon- en leefomgeving

Lucht

De luchtkwaliteit wordt gedurende de aanlegfase beïnvloed door verbrandingsemissies van mobiele bronnen als vrachtwagens en shovels en tijdelijke apparaten als betonmolens en dergelijke. De bijdrage aan de luchtemissie van vervoersbewegingen op land wordt t.b.v. het MER berekend en getoetst aan de hand van de concentraties NO_x en fijn stof. Voor het bepalen van het effect van veranderingen van de luchtkwaliteit door de voorgenomen activiteit en alternatieven op natuurwaarden en woon- en leefomgeving wordt gebruik gemaakt van bestaande gegevens en studies.

Bodem en grondwater

Zowel ten gevolge van de aanlegfase als de gebruiksfase bestaat de mogelijkheid dat er bodemverontreiniging optreedt. Ten behoeve van het MER wordt een bodemrisicodocument opgesteld en een milieurisicoanalyse uitgevoerd. Door het treffen van bodembeschermende voorzieningen zal het bodemrisico tot een verwaarloosbaar risico worden teruggebracht. Effecten zijn dan ook niet te verwachten.

Er wordt vooralsnog géén grondwateronttrekking voorzien tijdens de aanlegfase.

Externe veiligheid

Externe veiligheid (QRA) heeft betrekking op de risico's van het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen voor de omgeving. Hiervoor zijn twee begrippen bepalend, te weten het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). In een kwantitatief onderzoek zullen de risicocontourlijnen worden bepaald en getoetst worden aan de wettelijke normen. Aan de hand van een MRA worden de risico's van de verspreiding van milieuschadelijke stoffen naar het oppervlaktewater bepaald.

Licht

Om inzicht te krijgen in de lichtinvloeden van de uitbreiding van het tankenpark wordt een beschouwende lichtstudie uitgevoerd. Vanuit de eventuele berekende verlichtingssterktes wordt gekeken of er effecten te verwachten zijn op de omgeving.

Geluid

Ten behoeve van het MER wordt het akoestische ruimtebeslag en de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten bepaald. Toetsing vindt plaats aan de vastgestelde geluidszones, aan de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening, Circulaire geluidhinder veroorzaakt door wegverkeer van en naar de inrichting van 29 februari 1996 en de circulaire bouwlawaai. Ook scheepvaartverkeer zal worden meegenomen in het geluidsonderzoek.

6.3 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten

In tabel 6.1 zijn de te onderzoeken aspecten weergegeven inclusief bijbehorende toetsingscriteria.

Tabel 6.1: overzichtstabel te onderzoeken aspecten

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Natuur	Kwantitatieve achteruitgang van soorten en habitats door habitatverlies;	kwantitatief	Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet
	Achteruitgang kwaliteit door chemische effecten;	kwantitatief	Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet
	Achteruitgang kwaliteit door versturende effecten;	kwantitatief	Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet
	Kwalitatieve achteruitgang door vermindering ruimtelijke samenhang.	kwalitatief	Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet
Landschap	visueel ruimtelijke aspecten	kwalitatief	
	landschappelijke inpassing	kwalitatief	bestemmingsplan
Lucht	NO _x	kwantitatief	WLK 2005
	fijn stof	kwantitatief	WLK 2005
	vluchtige organische stoffen	kwantitatief	NeR/BREF IMKO-2
Externe veiligheid	plaatsgebonden risico (QRA)	kwantitatief	BEVI/REVI
	groepsgebonden risico (QRA)	kwantitatief	BEVI/REVI
Licht	verlichtingssterktes	kwantitatief	Verhoging lichtsterkte
Geluid	geluid op zone	modelstudie	Etmaalwaarde op zone-bewakingspunten
	geluid op geluidgevoelige bestemming	modelstudie	Etmaalwaarde 50 dB(A) op gevel geluidgevoelige bestemmingen
Water	MRA	kwantitatief	RWS en waterschap

6.4 Vergelijking van de alternatieven

De te verwachten milieueffecten van de voorgenomen activiteit van zowel de aanlegfase als de gebruiksfase worden vergeleken met de referentiesituatie, met het nulalternatief horend bij de autonome ontwikkeling en met de overige alternatieven en uitvoeringsvarianten.

Daarbij zal Vopak alleen alternatieven en varianten beschouwen die het binnen de bedrijfsvoering kan toepassen (integrale milieu- en veiligheidsafweging, operabiliteit en kosten). In het MER wordt geen verdere aandacht besteed aan alternatieve locaties daar deze niet voorhanden zijn.

Uit de vergelijking van de voorgenomen activiteit en de alternatieven en uitvoeringsvarianten blijkt welke milieueffecten onderscheidend zijn en in welke mate. Op basis van deze vergelijking wordt het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) gedefinieerd.

6.5 Leemten in kennis en informatie

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

6.6 Aanzet tot een evaluatieprogramma

Op grond van de effectvoorspellingen en de daarbij vastgestelde leemten in kennis en informatie kan een evaluatieprogramma worden opgesteld. In een evaluatieprogramma worden de daadwerkelijke milieuaffecten van de voorgenomen activiteit vergeleken met de in het MER voorspelde milieueffecten. Het MER zal een aanzet bevatten voor een eventueel evaluatieprogramma. Dit programma wordt uitgevoerd na realisatie van de voorgenomen activiteit.

6.7 Samenvatting van het MER

Naast het MER wordt een voor ieder leesbare samenvatting uitgegeven. De samenvatting is een beknopte en heldere weerslag van de inhoud van het MER en maakt duidelijk wat de cruciale punten zijn voor het te nemen besluit. Het MER, en in het bijzonder de samenvatting van het MER, wordt geschreven voor een brede groep belangstellenden en betrokkenen.

7 Procedurele aspecten

In dit laatste hoofdstuk wordt een korte beschrijving van de m.e.r.-procedure gegeven en beschreven en de verwachte planning voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen. Tevens wordt de onderlinge afhankelijkheid besproken met diverse andere activiteiten die buiten de scope van deze m.e.r.-procedure vallen, maar die wel noodzakelijk zijn voor de daadwerkelijke realisatie van het nieuwe tankenpark.

7.1 De m.e.r.-procedure

De procedure voor de milieueffectrapportage en de totstandkoming van de milieuvergunningen (Wm en Wvo) verloopt als volgt:

De m.e.r.-procedure start met de bekendmaking van de startnotitie. Daarmee vangt de eerste termijn voor inspraak en advies aan. Deze termijn bedraagt vier weken.

De commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) stelt een advies op voor de richtlijnen voor de inhoud van het MER. Dit dient plaats te vinden binnen 9 weken na de officiële publicatie van de startnotitie.

De richtlijnen worden vervolgens door het bevoegd gezag vastgesteld (binnen 13 weken na publicatie van de startnotitie).

De initiatiefnemer stelt vervolgens het MER en de vergunningaanvragen op en dient deze in bij het bevoegd gezag. Hier is geen termijn mee gemoeid.

Wanneer de initiatiefnemer het MER en de vergunningaanvragen heeft ingediend, wordt door het bevoegd gezag het MER openbaar bekend gemaakt. Daarmee wordt de gelegenheid gegeven om zienswijzen te geven ten aanzien van het MER.

Binnen vijf weken na de inspraakperiode moet de Commissie voor de milieueffectrapportage een toetsingsadvies met betrekking tot het MER uitbrengen aan het bevoegd gezag.

Het bevoegd gezag stelt vervolgens de ontwerpbeschikkingen op en maakt deze openbaar bekend. Daarmee wordt de mogelijkheid tot het inbrengen van zienswijzen tegen de ontwerpbeschikkingen op de aanvragen van de milieu-vergunningen en tot het uitbrengen van adviezen voor de desbetreffende adviserende bestuursorganen geopend.

Uiteindelijk zal op door de bevoegde gezagen op de aanvragen voor de Wet milieubeheer en Wet verontreiniging oppervlaktewateren definitief worden beschikt.

Tegen deze beschikkingen kan beroep en/of schorsing worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

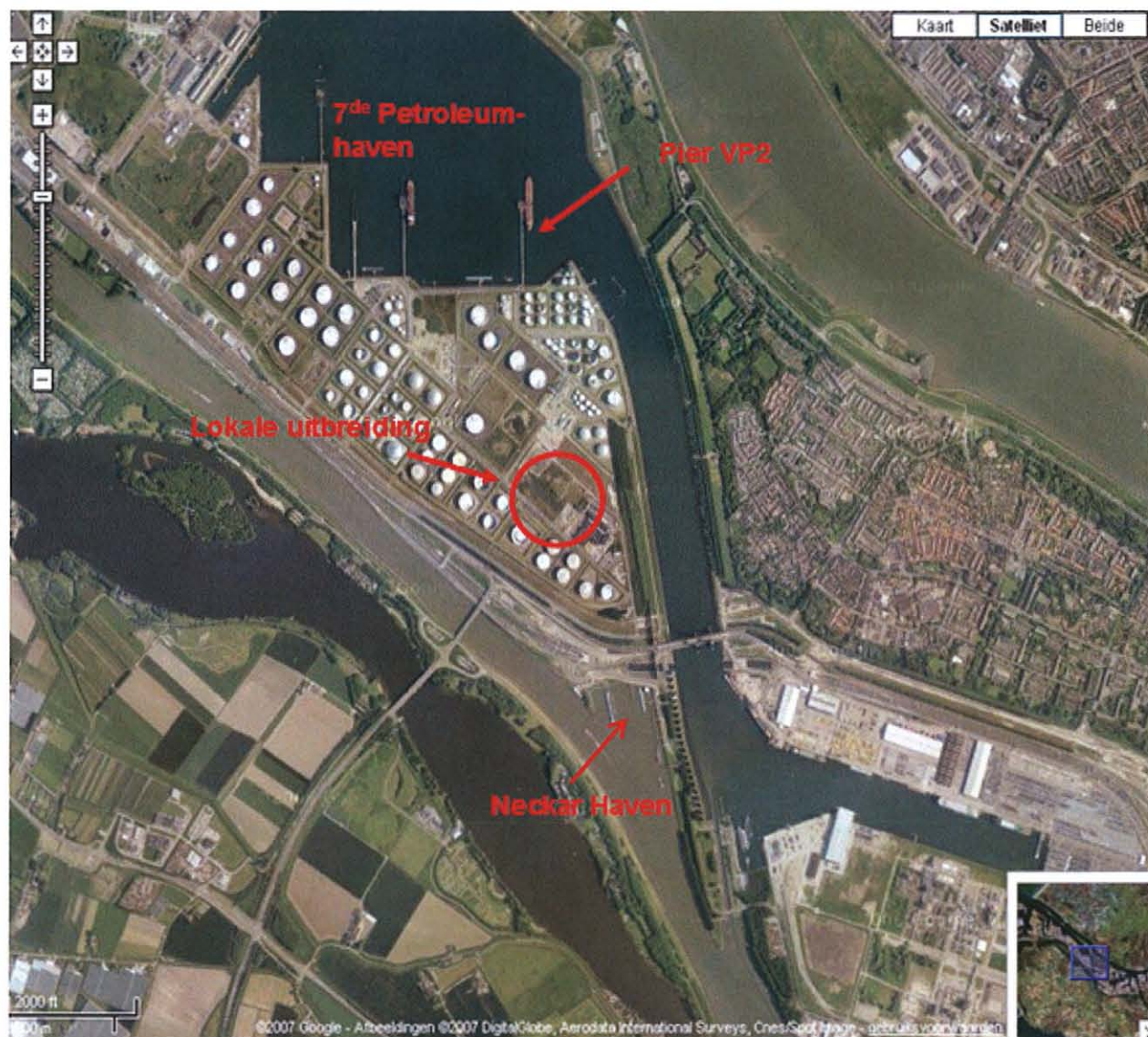
7.2 Tijdsplanning voor het vergunningtraject

Het tijdschema voor het vergunning traject neemt na verwachting circa 12 à 13 maanden in beslag na het indienen van de startnotitie en is globaal als volgt te verdelen:

- | | | |
|----|--|---------------------|
| 1. | Indienen startnotitie | Begin februari 2008 |
| 2. | Vaststellen richtlijnen | Mei 2008 |
| 3. | Indienen vergunningaanvraag Wm, Wvo en MER | Juli 2008 |
| 4. | Beschikking Wm en Wvo | Voor 1 januari 2009 |

Tevens zijn naast de hiervoor genoemde vergunning in het kader van de m.e.r.-procedure ook andere besluiten noodzakelijk.

Bijlage 1: Overzichtstekening van Vopak incl. uitbreiding



Bijlage 2: Lijst van afkortingen/verklaringen

BBT	Best Beschikbare Techniek
Blending	Toevoegen van toeslagstoffen om de statische elektriciteit te verminderen
BREF	BBT-referentie documenten
BRZO '99	Besluit Risico Zware Ongevallen '99
Contractorpark	Gebouwen en keten ten behoeve van externe aannemers
dB(A)	Maat voor de sterkte van een geluidsniveau
Dome shaped	Koepelvormig
ha	Hectare
Inwendig drijvend dak (Floating Roof)	Een dak dat drijft op het vloeistofniveau en heeft aan de rand met de cilindrische tankwand een dubbele afdichting, in vaktermen heet dit extern drijvend dak omdat dit het eigenlijke dak van de tank is. Het dak minimaliseert de emissies (VOS)
IMKO 2	Integrale Milieu Kader Op- en Overslagbedrijven (convenant)
IPPC	Integrated Pollution Prevention Control
Ivb	Inrichting- en vergunningbesluit Wet milieubeheer
Jet nozzles	Een spuitmond
Klasse 1-vloeistof	Vloeistof waarvan vlampunt lager dan 21 °C is gelegen
Klasse 2-vloeistof	Vloeistof waarvan vlampunt tussen 21°C en 55°C is gelegen
Klasse 3-vloeistof	Vloeistof waarvan vlampunt tussen 55 °C en 100 °C is gelegen
Koepeldak	Om de tank te beschermen tegen weersinvloeden wordt het drijvend dak in combinatie met een Aluminium Dome of koepeldak uitgevoerd. Het dak bestaat meestal uit aluminium en heeft aan de rand een open verbinding met de buitenlucht
Manifold	Kleppenpaneel/station
MRA	Milieurisicoanalyse
m.e.r	Milieueffectrapportage (de procedure)
MER	Het milieueffectrapport
MIDEX-project	De uitbreiding van de olieopslagterminal (bouw tankput 16) te Rotterdam Europoort wordt door Vopak aangeduid als het MIDEX-project
MJA	Meerjarenafspraak
MMA	Meest Milieuvriendelijke alternatief
NEN-EN	Europese norm die door Nederland is overgenomen
NO ₂	Stikstofdioxide
NRB	Nederlandse Richtlijn Bodembescherming
Piggingsysteem	Een snelle en effectieve methode om de aangroei en/of vervuiling uit een leidingsysteem te verwijderen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van reinigingsproppen, de zgn. 'pigs', die met behulp van een bepaald medium door de leiding geperst worden
QRA	Kwantitatieve risicoanalyse
Slobtank	Een bezinktank
WLK	Wet Luchtkwaliteit
Wm	Wet milieubeheer
Wvo	Wet verontreiniging oppervlaktewateren

