



TEBODIN
Consultants & Engineers

Tebodin B.V.

Laan van Nieuw Oost-Indië 25 • 2593 BJ Den Haag

Postbus 16029 • 2500 BA Den Haag

Telefoon 070 348 09 11 • Fax 070 348 06 45

denhaag@tebodin.nl • www.tebodin.com

Opdrachtgever: **Vopak Terminal Europoort B.V.**

Project: **MER, aanvraag veranderingsvergunning Wm en nieuwe vergunning Wvo voor de uitbreiding van de terminal**

Ordernummer: 38113.00

Documentnummer: 3312001

Revisie: 4

Auteur: A.Walbroek/W. Tichelman

Telefoon: 070 348 03 16

Telefax: 070 348 05 91

E-mail: a.walbroek@tebodin.nl

Datum: 23 december 2008

**Milieueffectrapport voor de uitbreiding van de terminal
van Vopak te Rotterdam Europoort**

	Inhoudsopgave	Pagina
1	Inleiding	6
1.1	Algemeen	6
1.2	Aanleiding milieueffectrapportage	7
1.3	Afwijkingen ten opzichte van de startnotitie	8
1.4	Tijdschema	9
1.5	Gegevens initiatiefnemer en inrichting	9
2	Motivatie en doel van het project	10
2.1	Motivatie	10
2.2	Doel van het project	10
2.3	Locatiekeuze	11
3	Besluitvorming, beleid en wettelijk kader	12
3.1	Besluitvorming	12
3.2	Beleid	15
3.3	Wettelijk kader	22
3.4	Buitenwettelijk kader en richtlijnen	37
3.5	Toetsingskader en emissiecriteria	41
4	Bestaande toestand van het milieu en autonome ontwikkeling	43
4.1	Beschrijving planlocatie	43
4.2	Abiotische kenmerken	55
4.3	Biotische kenmerken	63
5	Voorgenomen activiteit	68
5.1	Inleiding	68
5.2	Beschrijving van de locatie	68
5.3	Beschrijving van de transportroutes	69
5.4	Beschrijving van de voorgenomen activiteit	70
6	Voorzieningen, maatregelen en emissies	80
6.1	Inleiding	80
6.2	Vorbereidingsfase	80
6.3	Gebruiksfase	81
7	Alternatieven	93
7.1	Inleiding	93
7.2	Nulalternatief	93
7.3	Alternatieve uitvoering van de tankput	94
7.4	Alternatieve processen	94
7.5	Varianten constructieactiviteiten	95
7.6	Productvarianten	96
7.7	Uitvoeringsvarianten	97

7.8	Nul emissie tankput	106
7.9	Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	108
8	Gevolgen voor het milieu	110
8.1	Aanlegfase	110
8.2	Gebruiksfase	111
8.3	Abandonneringsfase	131
9	Vergelijking alternatieven en keuze van het voorkeursalternatief	132
9.1	Inleiding	132
9.2	Algemene vergelijking van de alternatieven	132
9.3	Voorkeursalternatief	134
10	Leemten in kennis en evaluatie	140
10.1	Inleiding	140
10.2	Leemten in kennis en informatie	140

Bijlage 1	Overzichttekening van Vopak incl. uitbreiding én Regionale ligging	150
Bijlage 2	Richtlijnen van de Provincie Zuid-Holland	150
Bijlage 3	Transponeringstabel Richtlijnen MER vs. MER	150
Bijlage 4-1	Kwantitatieve risicoanalyse – QRA MER	150
Bijlage 5	Natuurstudie	150
Bijlage 6	Overzicht opgeslagen stoffen MiDEx	150
Bijlage 7	Datasheets representatieve stoffen K2 en K3 en Stadis	150
Bijlage 8	Riolerings-tekening	150
Bijlage 9	Milieurisicoanalyse – MRA	150
Bijlage 10	Luchtkwaliteitsstudie	150
Bijlage 11	Rapport Nederlandse richtlijn bodembescherming - NRB	150
Bijlage 12	Akoestisch onderzoek	150
Bijlage 13	Wijzigingen Veiligheidsrapport (VR)	150
Bijlage 14	Processchema MiDEx	150



1 Inleiding

1.1 Algemeen

Koninklijke Vopak N.V. 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.

Om aan de stijgende vraag naar opslagcapaciteit voor vloeibare aardolieproducten te kunnen voldoen, wil Vopak Terminal Europoort B.V. (verder Vopak genoemd) haar bestaande terminal uitbreiden. Hiertoe wordt een terrein van 5,5 ha naast de bestaande inrichting van Vopak geschikt gemaakt voor de opslag en verlading van vloeibare olieproducten door middel van een tankput met 8 opslagtanks van elk een inhoud van 50.000 m³, 30 m hoog en 47 m diameter met een vrij ventilerend koepeldak (dome) met een op de vloeistof drijvend dak. Vopak beschouwt het drijvende dak als een inwendig drijvend dak.

In de te realiseren tanks kunnen klasse 2 (K2) olieproducten worden opgeslagen, waarbij de opslagtanks ook geschikt kunnen worden gemaakt voor de opslag van klasse 3 (K3) olieproducten. Aangezien de doelstelling van Vopak is het opslaan van K2 olieproducten, wordt voor de verdere beschrijving in het MER alleen K2 genoemd. Er zal ook blending (onder meer het toevoegen van kleine hoeveelheden toeslagstoffen) en homogeniseren kunnen plaatsvinden.

De producten worden met zeeschepen van maximaal 100.000 m³ laadinhoud aangevoerd. De schepen meren af aan de bestaande zeesteigers Vingerpier 2 (verder VP2 genoemd) en Vingerpier 4 (verder VP4 genoemd). Op VP2 wordt gebruik gemaakt van de bestaande voorzieningen. Naar VP4 wordt een nieuw leidingwerk aangelegd en wordt een 10" laadarm vervangen door een 16" laadarm.

Vanuit de zeeschepen wordt het product via pijpleidingen naar de tanks verpompt. Vanuit de opslagtanks gaat het product via leidingen naar binnenvaartschepen of voor vliegtuigbrandstof (jet fuel of kerosine) rechtstreeks via de bestaande DPO (Defensie Pijpleiding Organisatie)-pijpleiding naar Schiphol. De verlading van binnenvaartschepen verloopt via de Neckarhaven of VP4 of met zeeschepen vanaf VP2 of VP4.

Figuur 1.1 geeft de locatie aan van de terminal.

Deze uitbreiding wordt door Vopak aangeduid als het MiDEx-project (Middle Distillates Expansion).

De uitbreiding vindt plaats op een terrein naast de bestaande inrichting van Vopak (zie bijlage 1). Voor de realisatie en het in bedrijf nemen van de tanks zijn vergunningen vereist ingevolge de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo).

Binnen Vopak hebben veiligheid, gezondheid en milieu continue aandacht en Vopak hecht grote waarde aan het hebben van inzicht in de effecten van de bedrijfsmatige activiteiten op mens en milieu.



Figuur 1.1: Luchtfoto van Vopak, incl. de locatie van de uitbreiding en de bestaande pier VP2 en VP4 en Neckarhaven

1.2 Aanleiding milieueffectrapportage

Op grond van artikel 7.8a van de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage 1994 worden in onderdeel C van de bijlage activiteiten benoemd waarvoor het opstellen van een MER vereist is. Voor een tankopslag is een MER vereist in het volgende geval:

Activiteit:

C 25: De oprichting, wijziging of uitbreiding van een inrichting bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een inrichting met een opslagcapaciteit van 200.000 ton of meer.

De uitbreiding van de inrichting van Vopak wordt aangemerkt als een uitbreiding bestemd voor de opslag van aardolieproducten. Hoewel aardolieproducten hier niet als zodanig benoemd worden, wordt ervan uitgegaan dat met aardolie ook aardolieproducten, niet zijnde petrochemische producten, worden bedoeld.

De voorgenomen opslagcapaciteitsuitbreiding van 400.000 m³ door het plaatsen van 8 nieuwe opslagtanks met ieder een inhoud van 50.000 m³ is groter dan 200.000 ton, zoals aangegeven in bovengenoemde activiteit onder C 25. Volgens het Besluit milieueffectrapportage 1994, onderdeel C, rubriek 25, onderdelen 25.1 t/m 25.4 moet daarom de aanvraag om vergunning ingevolge de Wet milieubeheer (verder genoemd Wm-vergunning) zijn voorzien van een milieueffectrapport (MER).

Naast de wettelijke verplichting tot het opstellen van het MER wordt door Vopak tevens van de gelegenheid gebruik gemaakt om de bestaande kennis verder uit te bouwen om zo een duurzame bedrijfsvoering en ontwikkeling van de terminal voort te zetten.

Omdat recentelijk op 2 augustus 2007 een Wm-revisievergunning is afgegeven, zal Vopak voor deze uitbreiding een aanvraag om een veranderingsvergunning Wm indienen. Parallel aan de Wm-aanvraag en het m.e.r.-traject wordt voor de gehele inrichting van Vopak een aanvraag voor een nieuwe Wvo-vergunning ingediend. In overleg met de bevoegde gezagen is afgesproken dat er coördinatie van de beide aanvragen wordt toegepast.

Omdat de inrichting geen IPPC-installatie is, is er geen verplichte integratie van de Wm- en Wvo-vergunning.

Het MER dient als ondersteunend document voor de besluitvorming tot het verlenen van de Wm-vergunning en verschaft belanghebbenden informatie over het MiDEx-project en de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Hiertoe behoren vooral de gevolgen voor de externe veiligheid, de effecten op de luchtkwaliteit en de gevolgen voor natuur en landschap. Het MER wordt samen met de vergunningaanvragen Wm en Wvo ingediend.

De startnotitie voor de m.e.r.-procedure is door de initiatiefnemer Vopak Terminal Europoort B.V. ingediend op 5 februari 2008 bij het coördinerend bevoegd gezag, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. De provincie heeft het voornemen gepubliceerd en tevens ter beoordeling toegezonden aan de Commissie voor de m.e.r. en de overige wettelijke adviseurs. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 15 april 2008 een bezoek aan de locatie Europoort gebracht en vervolgens advies uitgebracht over de richtlijnen voor het op te stellen MER.

Op 19 mei 2008 heeft het bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER vastgesteld. Het bevoegd gezag heeft het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. overgenomen en aangevuld met de BREF 'Common Waste Water and Waste Gas Treatment' onder 3,2 Water. De richtlijnen voor het MER zijn opgenomen in Bijlage 2. In Bijlage 3 is een transponeringstabel richtlijnen MER versus MER opgenomen waarin wordt aangegeven waar in het onderhavige MER welk onderwerp van de richtlijnen aan de orde komt.

1.3 Afwijkingen ten opzichte van de startnotitie

1. In de startnotitie is niet aangegeven dat ook product vanuit de opslagtanks wordt afgevoerd met zeeschepen vanaf VP2 of VP4. Vopak verwacht dat klanten in de toekomst vragen om deze mogelijkheid. Dit zal verder in het MER worden beschreven, omdat voor deze activiteit ook vergunning wordt aangevraagd. Hierbij zijn vooral de emissies van belading van belang;
2. Het bestaande contractpark wordt niet verplaatst naar de Isarweg ten noorden van de tanks van MiDEx, in tegenstelling tot hetgeen in de startnotitie is vermeld;
3. Ter plaatse van de Neckarhaven vindt geen uitbreiding plaats van het aantal ligplaatsen. Er vindt wel debottlenecking plaats van de bestaande (leiding)systemen. Hierbij wordt een geautomatiseerd manifold geïnstalleerd in plaats van de handmatige koppelbakken. Vopak is voornemens het project debottlenecking van de Neckarhaven eerder uit te voeren en wil dit project niet koppelen aan het project

MiDEx. De mening van Vopak is dat dit project alleen maar positieve milieueffecten oplevert, waardoor Vopak dit project voorrang wil verlenen en eerder wil realiseren;

4. In de startnotitie is uitgegaan van een multipurpose tankput, waarin ook K1 wordt opgeslagen. Gezien de concrete en specifieke vraag uit de markt naar K2 (jet fuel) en de extra voorzieningen, maatregelen en emissies die K1 met zich meebrengt heeft Vopak besloten de mogelijkheid voor opslag van K1 buiten beschouwing te laten. Er zullen geen producten uit de klasse 1 worden opgeslagen en dus ook niet worden aangevraagd.

In deze tanks kunnen klasse 2 en klasse 3 olieproducten worden opgeslagen, voor de verdere beschrijving in het MER wordt alleen K2 genoemd.

1.4 Tijdschema

Het tijdschema voor MER- en vergunningtraject neemt naar verwachting circa 12 maanden in beslag na het indienen van de startnotitie.

1.5 Gegevens initiatiefnemer en inrichting

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)
Plaats	: Europoort-Rotterdam
Adres	: Moezelweg 75
Postcode	: 3198 LS
Provincie	: Zuid-Holland
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)

2 Motivatie en doel van het project

In dit hoofdstuk worden de motivatie en de doelstelling nader omschreven.

2.1 Motivatie

In Noordwest-Europa neemt de vraag naar opslagcapaciteit voor benzine, gasolie, diesel, jet fuel en kerosine toe. Het gebied Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (ARA) is een belangrijk doorvoergebied voor deze producten. De toename in vraag naar opslagcapaciteit wordt mede veroorzaakt door de toenemende productie en raffinage van olieproducten. Deze feitelijke toename veroorzaakt een toenemende vraag naar opslag in, onder andere, Noordwest-Europa.

Door toename van de vraag naar opslagcapaciteit is er behoefte aan uitbreiding van de installaties van Vopak. Om voorraden vloeibare olieproducten te kunnen beheren, wil Vopak haar bestaande terminal uitbreiden. Deze uitbreiding naast de bestaande inrichting van Vopak wordt door Vopak aangeduid als het MiDEx-project.

De specifieke aanleiding voor deze uitbreiding is een vraag uit de markt om jet fuel op te slaan (K2). In het kader van een efficiënte en flexibele bedrijfsvoering is Vopak voornemens de tankput zodanig in te richten dat de tanks ook voor de opslag van gasolie (K3) geschikt zijn.

2.2 Doel van het project

Op basis van de hiervoor beschreven motivatie en in afwijking van hetgeen is aangegeven in de startnotitie, wordt het doel van het initiatief als volgt geformuleerd:

Het bouwen en bedienen van een tankput met 8 tanks van 50.000 m³ op een naastgelegen terrein als uitbreiding van de bestaande terminal en inrichting in de Europoort ten behoeve van de opslag van K2 aardolieproducten, met de daarbij behorende infrastructuur voor aanvoer, blenden, homogeniseren en afvoer.

Voor Vopak heeft de realisatie van de uitbreiding van de terminal belangrijke positieve gevolgen en is een belangrijk middel om haar eigen strategische doelstellingen te realiseren. Vopak beoogt met deze uitbreiding haar positie in de regio als hub terminal te verstevigen. De uitbreiding voorziet in een deel van de behoefte aan meer opslagcapaciteit.

Om aan zowel de vraag van de klanten als aan de wet- en regelgeving te voldoen, is Vopak voornemens een moderne olieopslagterminal, conform de stand der techniek, te bouwen.

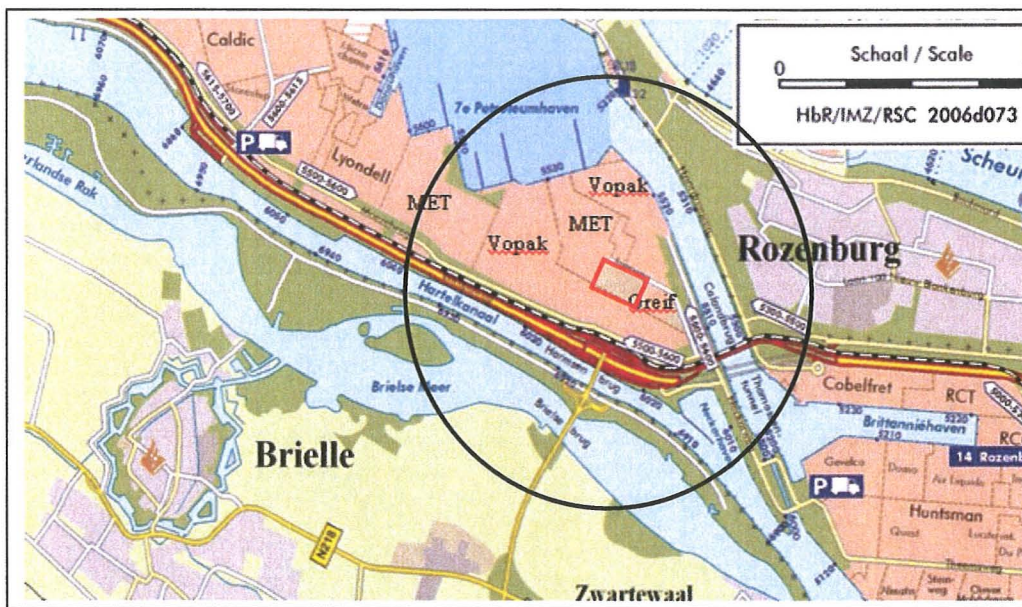
2.3 Locatiekeuze

Doordat in Europa de vraag naar jet fuel (kerosine) groter wordt dan de productie, worden de olieproducten vooral geleverd vanuit het Midden-Oosten en Azië. Vanuit het Midden-Oosten en Azië zijn geen pijpleidingen beschikbaar en is aanvoer per spoor niet mogelijk. Om deze reden wordt de olie aangevoerd in schepen.

De uitbreiding met de locatie en nieuwe opslagtanks in de Europoort sluit tevens aan op de bestaande inrichting van Vopak en op de daar aanwezige voorzieningen. Vopak heeft een jarenlange ervaring met olieproducten (inclusief jet fuel). De locatie is uitstekend geschikt voor het aanmeren van grote zeeschepen en aansluiting op de dichtbij gelegen bestaande DPO pijpleiding voor jet fuel naar Schiphol is goed mogelijk.

Vopak heeft besloten de nieuwe opslagcapaciteit te realiseren op een terrein naast haar bestaande inrichting te Europoort. Voor alternatieve locaties zoals de havens van Amsterdam, Antwerpen en de Eemshaven zijn in het verleden locatiestudies uitgevoerd. Uiteindelijk bleek Europoort de meest geschikte locatie voor de uitbreiding met opslagtanks voor jet fuel.

De ligging van de locatie Vopak Europoort (cirkel) en de uitbreiding (rechthoek) is zichtbaar in figuur 2.1.



Figuur 2.1 Vopak Terminal Europoort en omliggende bedrijven (bron: Havenbedrijf Rotterdam, 2008)

Gezien de zeer beperkte overige ruimte op het bestaande terrein zijn er geen alternatieve locaties binnen de terreingrenzen van Vopak voor de bouw van 8 opslagtanks. Vanwege de omvang van de uitbreiding naast de inrichting van Vopak en de ligging en integratie met de bestaande terminal is de voorgenomen locatie tevens de beste locatie voor het MiDex-project.

Omdat het bedrijf Greif binnen de invloedssfeer van Vopak is gelegen, wordt in het MER rekening gehouden met de mogelijke gevolgen van de uitbreiding voor Greif.

Uit het bovenstaande volgt dat er geen locatiealternatieven zijn die aan de doelstelling van het project beantwoorden. Er worden dan ook geen locatiealternatieven beschouwd.

3 Besluitvorming, beleid en wettelijk kader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op besluitvorming en de m.e.r.-procedure, alsmede welk beleid en welke wet- en regelgeving van toepassing zijn op de voorgenomen activiteit. Daarbij zijn van belang de besluiten die nog moeten worden genomen en de beleidskaders waarbinnen die worden genomen.

3.1 Besluitvorming

Voor de uitvoering van de voorgenomen activiteit moeten besluiten worden genomen door diverse bevoegde instanties. De mogelijk nog te nemen besluiten worden hieronder nader aangeduid.

3.1.1 Te nemen besluiten

Voor Vopak zijn Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland het bevoegd gezag wat betreft de Wm-vergunning. De uitvoering berust bij de Milieudienst Rijnmond DCMR (verder DCMR). Voor het verlenen van de Wvo-vergunning is de Staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat het bevoegd gezag. De uitvoering berust bij Rijkswaterstaat (RWS). Voor het verlenen van de vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 zijn Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland het bevoegd gezag.

Besluiten die voor de uitvoering van de voorgenomen activiteit genomen dienen te worden en van belang zijn:

- Besluit op de vergunningaanvraag op grond van de Wm;
- Besluit op de vergunningaanvraag op grond van de Wvo;
- Besluit op de bouwvergunningaanvragen op grond van de Woningwet.

In overleg met DCMR en Rijkswaterstaat (RWS) is besloten dat Vopak in 2008 een veranderingsvergunningaanvraag indient in het kader van de Wm waarin naast de voor het initiatief van het MiDEx-project relevante zaken ook andere zaken, de gehele inrichting betreffend, worden opgenomen.

Daarnaast dient Vopak voor de gehele site van Vopak Europoort een aanvraag om een nieuwe Wvo-vergunning in. De Wm- en Wvo-vergunning worden gecoördineerd behandeld. Rijkswaterstaat wordt aldus betrokken bij de m.e.r.-procedure. De wateraspecten van het MiDEx-project worden uiteraard wel meegenomen in het MER, doch alle overige wateraspecten worden in het MER minder uitvoerig besproken.

Tevens is een bouwvergunning vereist van de Gemeente Rotterdam. Voordat de bouwvergunning wordt afgegeven moet de vergunning ingevolge de Wet milieubeheer zijn verleend.

Met betrekking tot de bouw en het in gebruik nemen van de nieuwe tanks is mogelijk een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 vereist.

Tevens speelt ook een mogelijke ontheffingsplicht op basis van de Flora- en Faunawet. Het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit is hiertoe het Bevoegd Gezag.

3.1.2 Beoordelingskaders, procedures en besluiten

Het tijdsplan dat nodig is voordat met de voorgenomen activiteit kan worden begonnen, is afhankelijk van de termijn waarbinnen de vergunningen worden verkregen en besluiten zijn genomen in verband met ruimtelijke procedures.

Het MER zal samen met de aanvragen voor de Wm-veranderingsvergunning (voor MiDEx) en een Wvo-aanvraag voor de gehele inrichting van Vopak worden ingediend. De procedure als bedoeld in hoofdstuk 8 van de Wm is van toepassing. In tabel 3.1 is de procedure voor het opstellen van de milieueffectrapportage schematisch weergegeven. De tijdbepalende vergunningen zijn de gecoördineerde Wm- en Wvo-vergunning.

Het besproken beleid en de toepasselijke normen en richtlijnen in paragraaf 3.2 tot 3.5 van het MER worden gebruikt als beoordelingskaders voor de verschillende activiteiten en milieuaspecten. Daarbij zal per milieuaspect het worst-case product voor dát aspect worden beschreven. Hierna volgt een beoordeling van de aanvaardbaarheid van het MER en de ontvankelijkheid van de aanvraag voor de veranderingsvergunning Wm. Daaropvolgend zal de procedure worden toegepast die in tabel 3.1 is aangegeven. Voor zover dat in verband met de uitvoering van het project en de kwaliteit van de besluitvorming nuttig is, zullen andere vergunningaanvragen hiermee zoveel mogelijk samenvallen.



TEBODIN
Consultants & Engineers

Tebodin B.V.

Ordernummer: 38113.00

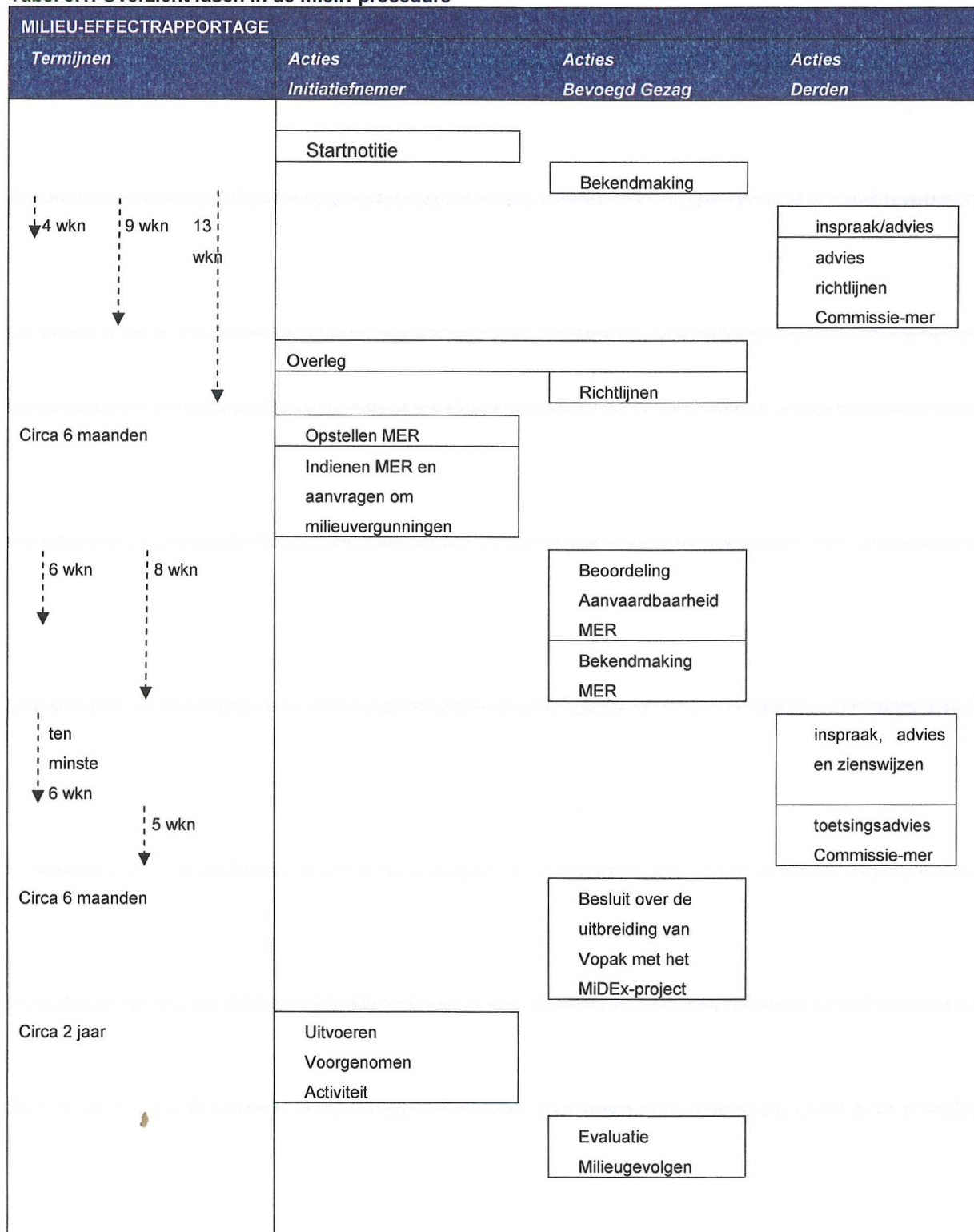
Documentnummer: 3312001

Revisie: 4

Datum: 23 december 2008

Pagina: 14 van 150

Tabel 3.1: Overzicht fasen in de m.e.r.-procedure



3.2 **Beleid**

Hoewel in dit MER de mogelijkheden voor een zo laag mogelijke milieubelasting worden onderzocht, vormen het van toepassing zijnde beleid en bijhorende wet- en regelgeving het uiteindelijke toetsingskader voor dit MER. Daarom wordt in de navolgende paragrafen ingegaan op internationaal, Europees, landelijk, regionaal en gemeentelijk beleid en daaruit voortvloeiende wet- en regelgeving, waarbij iedere keer de relevantie voor de voorgenomen activiteit is beoordeeld. De gevonden relevante wetten en regels vormen het concrete toetsingskader zoals verwoord in paragraaf 3.5 en bevatten de criteria (zoals grenswaarden) waaraan de milieueffecten in verdere hoofdstukken worden getoetst.

3.2.1 **Internationaal**

Het van toepassing zijnde internationale beleidskader telt vijf onderwerpen:

1. Klimaatbeleid (Verdrag van Kyoto [1] enz.);
2. Reductie van ozonlaag aantastende stoffen (VOS);
3. Zesde milieuactieprogramma (2002) [2];
4. Natuurbescherming;
5. Zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen.

Ad.1. Met het verdrag van Kyoto zijn industrielanden overeengekomen om de uitstoot van broeikasgassen in de periode 2008-2012 met gemiddeld 5% te verminderen ten opzichte van het niveau in 1999. De reductiepercentages verschillen van land tot land. De Europese Unie moet 8% verminderen en heeft vervolgens de emissiereducties per lidstaat bepaald. Voor Nederland is dit beleid vertaald in de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid [3]; hierin staat per sector een basispakket beleidsinstrumenten dat moet leiden tot een reductie van de broeikasgasemissies.

Relevantie:

Het internationale klimaatbeleid zal invloed hebben op de mondiale oliesector. Dit kan gevolgen hebben voor de exploitatie van de terminal, maar heeft geen directe invloed op de milieueffecten van de voorgenomen activiteit.

Ad 2. Dit beleid heeft geleid tot extra voorzieningen en maatregelen die inmiddels in besluiten, richtlijnen en convenanten zijn vastgelegd. Er is voortgezet beleid gaande als gevolg van een Europese richtlijn. Deze wordt toegelicht in paragraaf 3.3.1.

Ad 3. Het EU-programma geeft vier gebieden aan die prioriteit krijgen, namelijk klimaatverandering, natuur en biodiversiteit, milieu en gezondheid en duurzaam gebruik van natuurlijke bronnen en afvalbeheer. Eén van de doelen van het milieuactieprogramma (MAP) is het verbeteren van de luchtkwaliteit in Europa tot het niveau waarbij 'geen significant negatieve effecten' meer optreden voor de menselijke gezondheid en het milieu. Het 'Clean Air for Europe' (CAFE) programma legt de basis voor de vertaling van deze doelstelling naar de praktijk: het terugdringen van emissies en concentraties van een aantal stoffen die vallen onder verzuring (NO_x , SO_2 , NMVOS en NH_3) en luchtkwaliteit (vele stoffen, waarvan met name fijn stof, NO_2 en ozon, de probleemstoffen zijn). Ambitie van het CAFE-programma is om door een geïntegreerde aanpak gestalte te geven aan de wisselwerking tussen de aanpak van luchtkwaliteitsproblematiek en de aanpak van verzuring.



TEBODIN
Consultants & Engineers

Tebodin B.V.
Ordernummer: 38113.00
Documentnummer: 3312001
Revisie: 4
Datum: 23 december 2008
Pagina: 16 van 150

Ad 4. Internationale verdragen hebben geleid tot de invoering van de Europese Vogelrichtlijn [4] en Habitatrichtlijn [5] en in Nederland tot aanwijzing of aanmelding van zogenoemde Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden).

Relevantie: Het beleid van de punten 2 tot en met 4 is in Nederlands beleid en regelgeving geïmplementeerd.

Ad 5. In november 2002 heeft de Europese Commissie een voorstel ingediend tot wijziging van Richtlijn 1999/32 (Richtlijn betreffende het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen). Deze wijziging heeft betrekking op het zwavelgehalte van brandstoffen die door de zeescheepvaart worden gebruikt. Volgens het voorstel mag het zwavelgehalte van brandstoffen die worden gebruikt in de scheepvaart op de Noordzee, de Oostzee en het Kanaal maximaal 1,5% bedragen vanaf één jaar na de inwerking van de Richtlijn. Deze norm komt overeen met de in het kader van het MARPOL-verdrag (Annex VI) gemaakte (maar nog niet van kracht geworden) afspraken. Met het oog op de lokale luchtkwaliteit en om de vraag naar laagzwavelige brandstoffen te stimuleren gaat op grond van het voorstel vanaf 2007 dezelfde eis gelden voor alle brandstoffen die worden gebruikt door passagiersschepen op geregelde diensten die havens in de EU aandoen. Verder gaat een maximum zwavelgehalte van 0,2% (in 2008 te verlagen tot 0,1%) gelden voor gasolie voor de scheepvaart die in de EU verkocht wordt, alsmede voor scheepsbrandstoffen die worden gebruikt door schepen op binnenwateren en op hun ligplaats in de haven.

Relevantie:

De in dit MER berekende hoeveelheid SO₂ is gebaseerd op het maximaal toegestane zwavelgehalte voor zware stookolie in Nederland (per 1-1-2008), te weten 1% (bron: <http://www.eu-milieubeleid.nl/ch06s19.html>).



TEBODIN
Consultants & Engineers

Tebodin B.V.
Ordernummer: 38113.00
Documentnummer: 3312001
Revisie: 4
Datum: 23 december 2008
Pagina: 17 van 150

3.2.2 Nationaal

Op nationaal niveau zijn de volgende onderwerpen van toepassing, deze worden hieronder toegelicht

- het Structuurschema Groene Ruimte
- het Nationaal Milieubeleidsplan (MNP).

Structuurschema Groene Ruimte [6]

Het Structuurschema Groene Ruimte is een planologische kernbeslissing en heeft kracht van wet: Wet rechtskracht Structuurschema groene ruimte. In het Structuurschema Groene Ruimte heeft het Rijk de ecologische hoofdstructuur (EHS) planologisch verankerd. Dit geeft aan dat de gebieden als onderdeel van de EHS moeten worden beschermd en ontwikkeld door een combinatie van planologische bescherming, aankoop van gronden en het afsluiten van beheersovereenkomsten met particuliere eigenaren en door te zorgen voor een goede kwaliteit van milieu en water.

Relevantie:

De groenstrook ten noorden van de inrichting (aan de Noordzeeweg ter hoogte van Havens 5300-5324) en de Nieuwe Waterweg zijn binnen het Structuurschema Groene Ruimte aangewezen als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (EHS).

Nationaal milieubeleidsplan [41]

Het NMP-4 laat zien wat Nederland kan en moet doen om binnen dertig jaar onderstaande problemen op te lossen en daarmee een duurzame samenleving te bereiken.

- Verlies aan biodiversiteit.
- Klimaatverandering.
- Overexploitatie van natuurlijke hulpbronnen.
- Bedreigingen van de gezondheid.
- Bedreigingen van de externe veiligheid.
- Aantasting van de leefomgeving.
- Mogelijk onbeheersbare risico's.

Relevantie:

Het bevoegde gezag dient in zijn besluit rekening te houden met het beleidsplan.

3.2.3 Provinciaal en regionaal beleid

Hieronder wordt aandacht gegeven aan provinciaal en regionaal beleid die een toetsende betekenis kan hebben voor de nog te nemen besluiten. Het betreft:

- Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010.
- Regio-Masterplan luchtkwaliteit en Regionaal Actieprogramma Luchtkwaliteit Rijnmond.
- Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020.
- Provinciaal Meerjarenprogramma Landelijk gebied 2007-2013 Zuid-Holland.
- Streekplan provincie Zuid-Holland.
- Geurbeleid Rotterdam Rijnmond.

Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010 [7]

Het Beleidsplan Groen, Water en Milieu (BGWM) is op 28 juni 2006 vastgesteld als opvolger van het Beleidsplan Milieu en Water uit 2000. In het BGWM worden het provinciaal beleid voor milieu en water en voor natuur en landschap geïntegreerd. Het omvat daarmee het Milieubeleidsplan (Wm-verplichting) en het Waterhuishoudingsplan (Wwh-verplichting) en werkt zodoende door in de provinciale besluitvorming op het terrein van milieu en water. Het plan geeft de kaders en doelstellingen voor de periode 2006-2010, met doorkijken voor de langere duur.

Relevantie:

Het bevoegd gezag dient in zijn besluit rekening te houden met het beleidsplan.

Regio-Masterplan luchtkwaliteit [8] en Regionaal Actieprogramma Luchtkwaliteit Rijnmond [9]

Het Regio-Masterplan Luchtkwaliteit is verdeeld in drie fasen. In de eerste fase is de problematiek geïnventariseerd. Deze fase is met het verschijnen van het inventarisatierapport (juni 2003) afgesloten. Daarna, in de tweede fase, is een groot aantal mogelijke oplossingen bedacht en gewogen. Uiteindelijk is ervoor gekozen een pakket van veertien maatregelen verder uit te werken (besluit Bestuurlijk Overleg ROM-Rijnmond van 7 december 2004). Het betreft maatregelen waarin wegverkeer, scheepvaartverkeer en industrie een bijdrage moeten leveren die leidt tot een verbetering van de regionale luchtkwaliteit.

Voor nieuwe initiatieven geldt in principe dat er sprake moet zijn van een minimaal nadelig effect op de luchtkwaliteit, waarbij het toepassen van Beste Beschikbare Technieken (BBT) in redelijkheid van bedrijven gevraagd mag worden.

Het regionaal actieprogramma bevat een pakket van maatregelen, onderzoeken en (vervolg)acties om de uitstoot van fijn stof (PM 10) en NO₂ terug te dringen. Speciale aandacht gaat uit naar het weg- en scheepvaartverkeer, industrie en particuliere huishoudens.

Relevantie:

Vopak zal BBT toepassen met betrekking tot dit aspect.

Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 [10]

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) bestrijkt het grondgebied van alle bij de Stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten. RR2020 is op 12 oktober 2005 door Provinciale Staten van Zuid-Holland als streekplan vastgesteld en op 9 november 2005 door de regioraad van de Stadsregio Rotterdam als regionaal

structuurplan aanvaard. Het plan vloeit voort uit de verplichting die is opgelegd aan overheden op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO) en heeft een geldigheidsduur van tien jaar. Met deze vaststelling komt RR2020 in plaats van het Streekplan Rijnmond.

Het RR2020 vormt het kader voor de wenselijk geachte ruimtelijke inrichting van de regio in de periode 2005-2020. De provincie zal bestemmingsplannen en beoogde wijzigingen toetsen aan de uitgangspunten geformuleerd in RR2020. Binnen het RR2020 wordt aangesloten bij de Nota Ruimte, onder meer wat betreft het beter benutten van de ruimte in het bestaande haven- en industriegebied.

Relevantie:

Vopak streeft naar een zo efficiënt mogelijke benutting van de bestaande ruimte, de voorgenomen activiteit is hier een voorbeeld van.

Provinciaal Meerjarenprogramma Landelijk gebied 2007-2013 Zuid-Holland (pMJP) [11]

Om alle doelen in het landelijk gebied in samenhang uit te voeren, is er een breed gedragen programma nodig. Als verantwoordelijk regisseur van het landelijk gebied doet de provincie de aftrap met het provinciaal Meerjarenprogramma Landelijk Gebied 2007-2013 (pMJP). Dit pMJP is een uitwerking van de doelen en prestaties zoals afgesproken in de bestuursovereenkomst met het Rijk tot een provinciebreed programma. De bestuursovereenkomst heeft alleen betrekking op de uitvoering van Rijksdoelen. Het pMJP kent meerdere doelen. Naast die van het Rijk waar ILG-middelen (Investeringsbudget Landelijk Gebied) voor zijn, ook die van de provincie en regiopartijen (gemeenten en waterschappen) waar deze partijen zelf middelen voor beschikbaar stellen. Deze doelen worden in samenhang gerealiseerd.

Dit programma dient ook als vertrekpunt voor afstemming met de regionale partijen. Bovendien bepaalt de provincie met dit programma zelf welke ambities zij met het landelijk gebied heeft. Het pMJP is dan ook mede het resultaat van een brede herijking van de provinciale ambities in het landelijk gebied.

Het pMJP is opgebouwd uit een vijftal deelprogramma's: deelprogramma Recreatie, deelprogramma Natuur, deelprogramma Vitaal Platteland, deelprogramma Bodemsanering en deelprogramma Water.

Relevantie:

Vopak dient het pMJP te respecteren, de relevantie voor de voorgenomen activiteit is echter zeer beperkt.

Streekplan provincie Zuid-Holland Zuid[12]

In een streekplan staat concreet waar er wel of niet gebouwd mag worden en waar er natuur moet komen of blijven. De provincie Zuid-Holland is verdeeld in vier streekplangebieden: Streekplan Zuid-Holland Oost, Streekplan Zuid-Holland Zuid, Streekplan Zuid-Holland West en Streekplan Rijnmond. De laatste ontwikkelingen rondom het Streekplan staan beschreven in het RR2020.

Relevantie:

Het streekplan Rijnmond vormt het kader van het bestemmingsplan. De voorgenomen activiteit past in het bestemmingsplan.

Geurbeleid Rotterdam Rijnmond

Voor het Rijnmondgebied is door de overheid een speciaal geurbeleid ontwikkeld. Dit geurbeleid is vastgesteld in het document "*Beleidsregels voor de geuraanpak in het kerngebied van Rijnmond* (PZH, 2005). De beleidsdoelstellingen met betrekking tot geurhinder in het Rijnmondgebied zijn vastgelegd in zogenoemde maatregelniveaus waaraan een bedrijf moet voldoen. Hierbij worden de volgende vertaalslag gehanteerd in de Rijnmond aanpak:

- **Maatregelniveau I** - Buiten de terreingrens mag geen geur afkomstig van de inrichting waarneembaar zijn. De richtwaarde ligt in de ordegrootte van 1 ge/m^3 ($0,5 \text{ OU}_E/\text{m}^3$) als 99,99 percentiel bij de terreingrens.
- **Maatregelniveau II** - Ter plaatse van een geurgevoelige locatie mag geen geur afkomstig van de inrichting waarneembaar zijn. De richtwaarde ligt in de ordegrootte van 1 ge/m^3 ($0,5 \text{ OU}_E/\text{m}^3$) als 99,99 percentiel ter plaatse van een geurgevoelig object uit categorie I of categorie II.
- **Maatregelniveau III** - Ter plaatse van een geurgevoelige locatie mag geen geuroverlast veroorzaakt worden door de inrichting. De richtwaarde ligt in de ordegrootte van 1 ge/m^3 ($0,5 \text{ OU}_E/\text{m}^3$) als 98 percentiel ter plaatse van een geurgevoelig object uit categorie I of categorie II.

Er wordt voor industriële geuren een tweetal gebiedscategorieën onderscheiden voor geurgevoelige objecten:

Categorie I - Woonwijk, lintbebouwing, ziekenhuizen, sanatoria, bejaarden- en verpleeghuizen, recreatiegebieden (verblijfsrecreatie), woonwagenterreinen, woonboten, asielzoekerscentra en scholen.

Categorie II – Bedrijfswoningen, woningen in het landelijk gebied / verspreide ligging, recreatiegebieden (dagrecreatie) en kantoren (wanneer die in woongebieden liggen, krijgen zij hiermee dezelfde bescherming als het woongebied).

Relevantie:

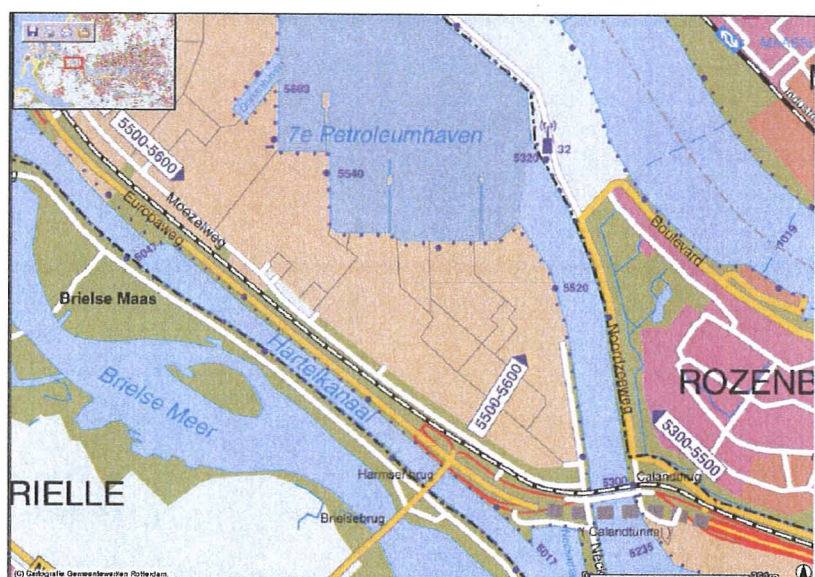
Voor de uitbreiding met het MiDex-project zal worden aangesloten bij het geurbeleid.

3.2.4 Gemeente

Gemeentelijk en supra-gemeentelijk (Rijnmond) beleid overlapt deels het regionale beleid, zoals beschreven in de voorgaande paragraaf. Hieronder wordt aandacht gegeven aan overig gemeentelijk beleid die een toetsende betekenis kan hebben voor de nog te nemen besluiten.

Bestemmingsplan Rotterdam [13]

Figuur 3.1 toont de plankaart bestemmingsplan voor dit deel van de Europoort. Het te ontwikkelen terrein kent op dit ogenblik de bestemming "I-O" zijnde 'industriedoeleinden - olieterminal'.



Figuur 3.1.: Plankaart bestemmingsplan Europoort (Bron: Gemeente Rotterdam)

Relevantie:

Het project past binnen het bestemmingsplan.