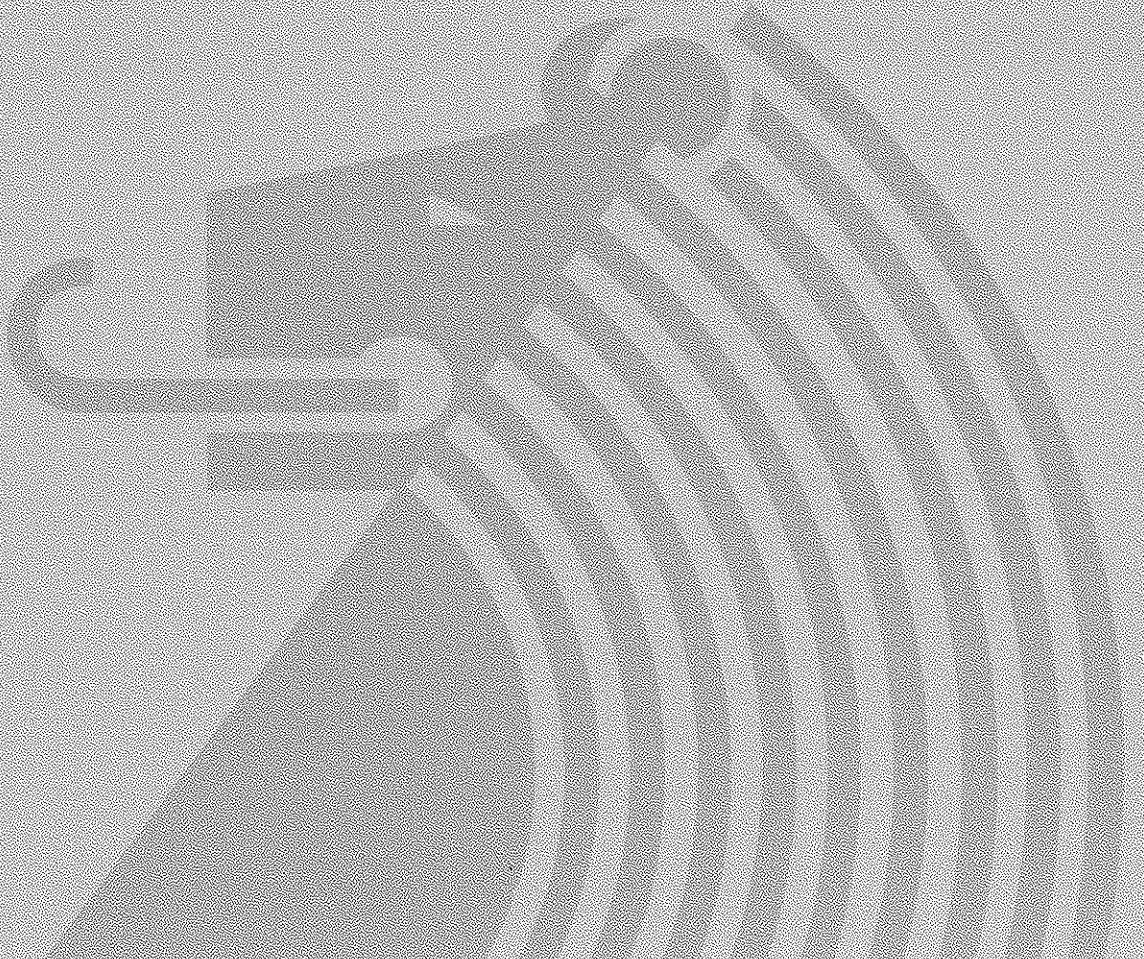


## Richtlijnen MER Mercuria Terminals Flushing B.V.



**RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEUEFFECTRAPPORT  
VAN MERCURIA TERMINALS FLUSHING B.V.**

**UITBREIDEN OPSLAG VLOEIBARE AARDOLIEPRODUCTEN  
LOCATIE VLISSINGEN OOST**

**Gedeputeerde Staten van Zeeland**

15 januari 2009

## **INHOUDSOPGAVE**

<b>1. INLEIDING</b>	<b>3</b>
<b>2. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER.</b>	<b>4</b>
<b>3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING</b>	<b>5</b>
3.1 Achtergrond en doel	5
3.2 Beleidskader en te nemen besluiten	5
<b>4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN</b>	<b>6</b>
4.1 Algemeen	6
4.2 Referentiesituatie	6
4.3 Varianten en alternatieven	6
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)	7
<b>5. MILIEUGEVOLGEN</b>	<b>8</b>
5.1 Algemeen	8
5.2 Externe veiligheid	8
5.3 Lucht	9
5.4 Bodem en Water	9
5.5 Natuur	10
5.6 Vervoer over land	11
5.7 Overige milieuaspecten	11
<b>6. OVERIGE ASPECTEN</b>	<b>12</b>
<b>BIJLAGEN</b>	
1) Brief van 23 oktober 2008 waarin de Commissie m.e.r. in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.	
2) Kennisgeving van de startnotitie in de Faam van 29 oktober 2008.	
3) Lijst van inspraakreacties en adviezen	
4) Brief van 10 november 2008, van Rijkswaterstaat Zeeland met betrekking tot de Richtlijnen voor het m.e.r.	

## 1. INLEIDING

Mercuria Terminals Flushing B.V. heeft het voornemen om de opslagcapaciteit van vloeibare aardolieproducten op de locatie MTF3 op industrieterrein Vlissingen Oost uit te breiden met in totaal 350.000 m<sup>3</sup>. De uitbreiding zal in twee fasen plaatsvinden. In de eerste fase wordt een opslagcapaciteit van 150.000 m<sup>3</sup> bijgebouwd voor de strategische opslag van gasolie. In de tweede fase wordt de overige 200.000 m<sup>3</sup> bijgebouwd voor de opslag van verschillende aardolieproducten (klasse 1 tot en met 4).

Dit initiatief is m.e.r.-plichtig op grond van het Besluit milieueffectrapportage 1994, onderdeel C.25. De m.e.r.-procedure wordt doorlopen ten behoeve van de verlening van de vergunning ingevolge de Wet milieubeheer (Wm) door de provincie Zeeland en de vergunning ingevolge de Wet verontreiniging oppervlaktewater (Wvo) door Rijkswaterstaat Zeeland. Gedeputeerde Staten van provincie Zeeland treedt op als coördinerend bevoegd gezag.

Bij brief van 23 oktober 2008 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport. Op 19 december 2008 hebben wij het advies van de Commissie ontvangen. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in huis-aan-huisblad De Faam van 29 oktober 2008.

Gedurende de tervisielegging zijn adviezen ontvangen van Rijkswaterstaat Zeeland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten. De onderhavige richtlijnen zijn opgesteld op basis van de startnotitie, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de ingekomen inspraakreacties.

De brief met het advies van Rijkswaterstaat Directie Zeeland, namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat inzake de inhoud van deze richtlijnen is bijgevoegd<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 4

## 2. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

Wij beschouwen de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- kwantitatieve informatie over milieueffecten met bijzondere aandacht voor externe veiligheid, luchtkwaliteit en geur, inclusief mogelijke mitigerende maatregelen;
- een duidelijke beschrijving van de autonome ontwikkeling en andere relevante geplande activiteiten in het havengebied Vlissingen Oost en de samenhang met dit voornemen;
- de effecten van het voornemen op de nautische veiligheid;
- de gevolgen van het voornemen voor natuurwaarden in de omgeving, met name Natura 2000-gebied Westerschelde & Saefthinghe;
- een goede samenvatting. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken geven wij in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. Wij bouwen met onderhavige richtlijnen voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in deze richtlijnen niet wordt ingegaan op de punten die naar onze mening in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

Geef in het MER een lijst met verklaring van specifieke termen, afkortingen en definities waardoor eenduidigheid ontstaat over bijvoorbeeld "het gebied" en "het voornemen"

### 3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

#### **3.1 Achtergrond en doel**

In de startnotitie is de achtergrond en de doelstelling van het voornemen duidelijk beschreven. Neem deze informatie in het MER over. Beschrijf ook de maximale verwachte verdeling tussen langdurige strategische opslag van olieproducten en niet-strategische opslag van (bio)brandstofcomponenten met veel meer frequente handelingen dan de strategische opslag.

#### **3.2 Beleidskader en te nemen besluiten**

In de startnotitie wordt een overzicht gegeven van het relevante beleid en de relevante wet- en regelgeving, met uitzondering van het beleid voor de binnenvaart. Neem dit in het MER over en geef daarbij aan welke randvoorwaarden en eisen hieruit volgen. Besteed in aanvulling op dit overzicht ook aandacht aan relevant Nederlands beleid met betrekking tot de binnenvaart<sup>2</sup>.

Beschrijf in het MER hoe dit initiatief past binnen de besluitvorming over het geheel van activiteiten en projecten in het havengebied van Vlissingen Oost.

---

<sup>2</sup> Het is de ambitie van het kabinet om een permanente verbetering van de veiligheid in de binnenvaart te realiseren en daarbij maximaal beroep te doen op de eigen verantwoordelijkheid van partners in die vervoersketen (conform de V&W beleidsnotitie "Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart").

## 4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

### 4.1 Algemeen

Voor de beschrijving van milieueffecten wordt onder de voorgenomen activiteit naast de realisering van de opslagterminal, ook de toename van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde en in de Sloehaven gerekend.

Geef inzicht in de gefaseerde toename van het aantal scheepvaartbewegingen op de Westerschelde en in de Sloehaven als gevolg van het initiatief ten opzichte van het verwachte totaal zonder uw initiatief.

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

Vermeld in het MER de (bandbreedte van de) samenstelling van de in de terminal op- en overgeslagen producten, alsmede de te verwachten bestemming van de producten. Maak een duidelijk onderscheid in pure producten, mengsels en verontreinigingen.

Geef inzicht in de maximaal te verwachten c.q. te accepteren en de meest waarschijnlijke gehalten aan toxische en stankverwekkende stoffen die in de producten aanwezig *kunnen* zijn (waaronder zwavelverbindingen, benzeen, MTBE<sup>3</sup> en kwik). Beschrijf voorts hoe geborgd wordt dat geen producten met hogere dan de te accepteren concentraties van deze stoffen in opslag worden genomen of worden doorgezet.

### 4.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie beschrijft de toekomstige situatie zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschrijf de huidige en de te verwachten toestand van het milieu in de referentiesituatie. Breng wanneer relevant een scenario in beeld waarin een kanaalverbinding tussen Schelde en Seine deel uitmaakt van de autonome ontwikkeling. Geef een getalsmatige onderbouwing voor het al dan niet relevant zijn van veranderingen.

In de startnotitie is ook aangegeven dat de Westerschelde Containerterminal (WCT) geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie, omdat het nog niet bekend is of de WCT daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Wij bevelen aan om in het MER een inschatting op te nemen van de effecten van de WCT en andere relevante ontwikkelingen<sup>4</sup> op de referentiesituatie, eventueel middels een scenario<sup>5</sup>. Besteed hierbij aandacht aan de gevolgen voor nautische veiligheid en transportverbindingen over land.

### 4.3 Varianten en alternatieven

In de startnotitie wordt ingegaan op milieu- en veiligheidsvoorzieningen waarmee de tanks uitgerust kunnen worden. Werk de in de startnotitie genoemde milieu- en veiligheidsvoorzieningen uit en presenteer deze als uitvoeringsvarianten voor het reduceren van emissies bij zowel het laden en lossen als bij de tanks. Ga daarbij in op de relatie met de producten die worden opgeslagen.

Betrek hierbij in ieder geval:

- uitvoeringsvorm en gebruik van de tanks (drijvend dak tanks al of niet voorzien van "domes", vast-dak tanks al of niet met drijvend dek al of niet voorzien van stikstofsuppletie);

<sup>3</sup> Methyl-tertiair-butylether wordt toegevoegd om de klopvastheid te verhogen.

<sup>4</sup> Betrek daarbij ook de andere containerterminal projecten in de omgeving, de Scaldiaterminal en de Verbrugge containerterminal. Daarnaast wijzen wij op onze recente publicatie: 'Goederenvervoer Zeeland 2007'.

<sup>5</sup> Met dit scenario wordt geen uitgebreide modelstudie bedoeld, maar een kwalitatieve analyse op basis van de beschikbare informatie, zodat inzicht ontstaat in mogelijke samenhang en cumulatie van milieueffecten. Op basis daarvan kan bepaald worden of er ten behoeve van het MER nadere studie nodig is..

- dampretoursystemen;
- dampbalanssystemen;
- dampverwerking (thermische dan wel katalytische verbranding, actief-kool adsorptie, membraanfiltratie, absorptie, condensatie) voor zowel de emissies uit opslagtanks als uit de te beladen zee- en binnenvaartschepen;
- minimalisatie van (zowel diepte als frequentie van) daklandingen cq daklandingsemissies<sup>6</sup> (indien relevant);
- toepassing van walstroom;
- afvalwaterbehandeling.

#### **4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)**

Wij adviseren bij het mma een 'nul-emissie'-terminal te benaderen, dat wil zeggen dat er gestreefd wordt naar een zoveel als technisch mogelijk "gesloten" uitgevoerde terminal waarbij alle vrijkomende dampen (inclusief toxische en stankverwekkende stoffen) uit opslagtanks en scheepstanks worden opgevangen en met een hoog rendement worden verwerkt dan wel worden vernietigd in een dampverwerkingsinstallatie (DVI).

Besteed bij het benaderen van een 'nul-emissie' terminal naast de in paragraaf 3.3 genoemde onderwerpen ook aandacht aan voorzieningen (bijvoorbeeld vlamterugslagbeveiligingen en stikstofsuppletie) voor een veilige wijze van dampopvang en -verwerking.

Maatregelen om de emissie van dampen te reduceren kunnen gepaard gaan met veiligheidsrisico's. Aanbevolen wordt om de afweging tussen emissiereductie en externe veiligheid in dergelijke situaties inzichtelijk te maken. Geef bij de beschouwing van de externe veiligheid aan of de in het mma beschreven terminal een relevante invloed heeft op het risico in vergelijking met het voorkeursalternatief.

Werk daarnaast in het mma uit op welke wijze de overige milieueffecten geminimaliseerd worden.

---

<sup>6</sup> De daklanding is het hoogteverschil tussen de bodem van de opslagtank en het dak van de opslagtank, in een leeggepompte 'drijvend-dak' tank. In dit hoogteverschil ontstaat bij het vullen van de opslagtank een VOS damp die uiteindelijk naar de lucht geëmitteerd wordt. Hoe lager de daklanding hoe lager ook de uiteindelijke emissie naar de lucht.



## 5. MILIEUGEVOLGEN

### 5.1 Algemeen

De bestaande milieutoestand, de autonome ontwikkeling en de milieueffecten van de alternatieven moeten worden beschreven. Geef per milieuaspect aan of er mitigerende maatregelen mogelijk zijn, die de verwachte negatieve effecten op dat aspect kunnen wegnemen of verzachten.

### 5.2 Externe veiligheid

Uit de startnotitie blijkt dat het uitgangspunt is dat wordt voldaan aan de richtlijn PGS 29.

Ga bij de beschouwing over veiligheid in op:

- een gedetailleerd overzicht van veiligheidsmaatregelen en richtlijnen waaraan de opslagterminal moet voldoen;
- de relatie met bestaande rampbestrijdingsplannen, en maak daarbij onderscheid tussen rampen op het binnenwater en in de haven;
- een beschrijving van de incident scenario's en de wijzen van bestrijding;
- incidenten als in Buncefield (gaswolkexplosie) en wanneer relevant kleinere incidenten;
- eventuele domino-effecten ten gevolge van externe risico's (andere aanwezige of geprojecteerde risicovolle inrichtingen);
- het laad- en losplatform en de daar aanwezige veiligheidsmaatregelen;
- de aan- en afvoerleiding van de producten met de bijbehorende risico's (inclusief een afweging tussen een boven- of ondergrondse uitvoering);
- de risico's van het transport van gevaarlijke producten per schip in de Sloehaven, op de Westerschelde, en voor zover relevant op de Schelde en op het kanaal Gent - Terneuzen;
- de risico's van het transport van gevaarlijke producten per as en per spoor, met aandacht voor tunnelveiligheid (indien relevant);
- de nadelige invloed van de toename van het aantal scheepvaartbewegingen op het huidige niveau van nautische veiligheid en de mitigerende maatregelen welke mogelijk zijn om het huidige veiligheidsniveau zo mogelijk nog te verbeteren.

Presenteer in het MER het berekende risico (plaatsgebonden risico en groepsrisico). Besteed tevens aandacht aan de extra risico's die ontstaan door een gefaseerde realisering van de terminal. In het MER moet duidelijk zijn met welke maatregelen een aanvaardbaar risico bereikt wordt. De berekende risico's dienen getoetst te worden aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde van het groepsrisico uit het BEVI<sup>7</sup>. Beschouw hierbij expliciet de toename van het risico ten aanzien van eventueel aanwezige dan wel geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten buiten de inrichtingsgrens.

Beschrijf in relatie tot de gefaseerde toename van het aantal scheepvaartbewegingen van en naar de olieopslagterminal wat de gevolgen van het initiatief, voor zover relevant, zullen zijn voor de nautische veiligheid. Beschrijf hoe met betrekking tot de nautische veiligheid de samenwerking met Zeeland Seaports en de Belgische instanties zal verlopen en bij wie welke verantwoordelijkheden zullen liggen.

---

<sup>7</sup> Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen.

### 5.3 Lucht

#### *Emissies<sup>8</sup>*

Geef in het MER inzicht in de emissiebronnen (inclusief toekomstige effecten afkomstig van de toename van scheepvaartverkeer<sup>9</sup> en verkeer over land). Neem in het onderzoek de emissies van schepen mee op het relevante deel van de vaarroute. Betrek daarbij ook emissies van afgemeerde en aangekoppelde schepen en het effect van eventueel gebruik van walstroom.

Geef voor zinvolle combinaties van uitvoeringsvarianten van de typen opslagtanks en emissiebeperkende maatregelen (zie ook § 4.3) de totale emissie van VOS<sup>10</sup> per jaar cq de piekmissies bij laden en lossen, alsmede de zogenaamde "daklandingsemissies" weer. Besteed ook aandacht aan de kans op en maximale omvang van accidentele (dus ongeplande) emissies die niet direct calamiteus zijn (kleine emissies van de DVI die om technische redenen uitvalt).

#### *Immissies*

Beschrijf de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen met betrekking tot de luchtkwaliteit voor het studiegebied. Maak in het MER aannemelijk dat het voornemen (inclusief eventuele mitigerende maatregelen) realiseerbaar is binnen de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

De verwachte bijdragen aan immissies aan fijn stof (PM<sub>2,5</sub><sup>11</sup> en PM<sub>10</sub>), NO<sub>x</sub>, VOS, benzeen, MTBE en stankverwekkende stoffen, die door het voornemen kunnen worden geëmitteerd moeten voor alle relevante alternatieven worden gekwantificeerd. Geef in het MER de immissies op kaart weer.

Beschrijf in het MER de beperkingen verbonden aan de gekozen modelleringsmethode, de representativiteit van gebruikte modelinput (zoals activiteitsgegevens, emissiefactoren, achtergrondconcentraties en meteorologische gegevens) en modelaanname (ten aanzien van bijvoorbeeld verspreiding en omzetting van luchtverontreiniging in de atmosfeer). Presenteer onzekerheidsmarges in de eindresultaten, als ook in de berekende achtergrondconcentraties en de effecten van mitigerende maatregelen.

#### *Geur*

Geef in het MER voor alle relevante alternatieven de mate van de geurhinder en geuremissie weer voor de normale bedrijfssituatie en tijdens pieken<sup>12</sup>. Houdt rekening met MTBE en stankverwekkende stoffen. Om de toename van de geurhinder in beeld te brengen dient de autonome ontwikkeling weergegeven te worden, alsmede de situatie na uitbreiding, bij voorkeur door middel van contourlijnen<sup>13</sup> op kaart. Besteed hierbij bijzondere aandacht aan mogelijke (reguliere) piek emissies ter plaatse van de opslagtanks. Geef inzicht in het aantal geurgehinderden. Indien de geurcontouren reiken tot in gevoelige bestemmingen gelden strengere waarden.

### 5.4 Bodem en Water

Beschrijf wat het voornemen kan betekenen voor het stand-still beginsel van de Kaderrichtlijn Water (KRW).

---

<sup>8</sup> Binnen het onderwerp luchtkwaliteit wordt gesproken van emissies, immissies en depositie. Kort gezegd gaat het bij emissies over uitstoot. Bij immissies gaat het om de gevolgen van de emissies op de concentratie van bepaalde stoffen in de lucht. Depositie is de neerslag van de immissies op bijvoorbeeld gevoelige natuur (dit komt terug bij het thema natuur).

<sup>9</sup> Breng hiertoe in beeld welke extra scheepvaartverkeersstromen het voornemen oproept.

<sup>10</sup> VOS staat voor Vluchtige Organische Stoffen.

<sup>11</sup> Naar verwachting zal de nieuwe EU-richtlijn voor PM<sub>2,5</sub> eind 2008 zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving.

<sup>12</sup> Betrek hierbij calamiteiten en incidenten die grote stankwolken opleveren en mogelijk tot evacuatie kunnen noodzaken. Verwijs naar eventuele bijbehorende scenario's binnen het hoofdstuk Externe Veiligheid.

<sup>13</sup> In het Omgevingsplan Zeeland 2006 – 2012 (blz 50/51) wordt het provinciale geurbeleid en toetsingwaarden weergegeven.

Beschrijf voor de emissies naar water de eventuele gevolgen voor het milieu onder normale bedrijfsvoering.<sup>14</sup> Besteed aandacht aan gescheiden riool systemen voor verontreinigd hemelwater, brandstoffen en chemicaliën teneinde lozing en vermenging van water met brandstoffen en chemicaliën te voorkomen.

Beschrijf welke maatregelen in het ontwerp worden opgenomen om de kans van oliemorsingen zoveel mogelijk te beperken (bv. "dry-break" koppelingen bij de laad-losarmen of snelstoppende pompen).

Presenteer in het MER beknopt welke maatregelen worden genomen om bij calamiteiten op de locatie emissies naar (water)bodem en (oppervlakte)water te voorkomen, dan wel te beperken. Beschrijf hierbij ook de oil spill contingency methode en capaciteit en voor welke grotere incidenten op en nabij de terminal deze zal worden uitgevoerd.

### **5.5 Natuur**

Het gebied grenst aan het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe dat onder andere van belang is voor het habitattypen Estuaria, trekvissen, gewone zeehond, sternkolonies en pleisterende groepen steltlopers. In het MER dienen de mogelijke belangrijke nadelige gevolgen van het voornemen voor de natuur beschreven te worden.

#### *Natura 2000*

Geef weer of het voornemen afzonderlijk of in cumulatie met andere activiteiten en handelingen, waaronder bestaand gebruik, significante gevolgen kan hebben voor instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied de Westerschelde & Saeftinghe. Daarbij dient met name aandacht besteed te worden aan:

- mogelijk tijdelijke effecten in de aanlegfase van de terminal ten gevolge van verstoring door (onderwater)geluid<sup>15</sup> en licht;
- eventuele emissies van toxische stoffen naar het water;
- de effecten van eventuele uitstroom van lading- en bunkerolie of andere producten, als gevolg van calamiteiten;
- depositie van verzurende en vermestende stoffen als gevolg van emissies door extra scheepvaartbewegingen op de hiervoor gevoelige habitattypen in de Westerschelde & Saeftinghe<sup>16</sup>;
- eventuele verstoring (o.a. van pleisterende vogels incl. slaapplaatsen/hoogwatervluchtplaatsen) als gevolg van toenemende lichtemissies in de gebruiksfase;
- geef aan welke projecten en handelingen zijn meegenomen bij de beschrijving van de cumulatieve effecten en waarom.

#### *Ecologische Hoofd Structuur*

Geef weer de ligging en invloedssfeer van het gebied/voornemen ten opzichte van gebieden die onder de aangrenzende en nabije EHS vallen.

Beschrijf of het voornemen gevolgen kan hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.

#### *Soortenbescherming*

Geef in het MER aan welke beschermde plant- en diersoorten in het studiegebied voorkomen. Beschrijf wat de gevolgen van het voornemen kunnen zijn op de staat van instandhouding van eventueel aanwezige beschermde soorten.

<sup>14</sup> Zie hiervoor ook de inspraakreactie van Rijkswaterstaat Zeeland (bijlage 4)

<sup>15</sup> Indien er geheld wordt adviseren wij om ook alternatieve technieken uit te werken die geen onderwatergeluid veroorzaken, zoals bv. boren en schroeven.

<sup>16</sup> Habitattypen 2190B is het meest gevoelig voor vermesting (1420 mol/ha/jaar). Voor verzuring is geen kritische depositiewaarde opgesteld. Vermeld wanneer relevant de toename van de hoeveelheid zuurequivalenten/ha.

Geef aan of voor het voornemen een ontheffing vereist is op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet en zo ja voor welke soorten. Indien een ontheffing vereist is, motiveer dan in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat een ontheffing verleend zal worden.

#### **5.6 Vervoer over land**

Uit de startnotitie blijkt dat in fase 2 ook gebruik gemaakt zal worden van transport per as en per spoor. Als dat niet meer het geval is geef dat dan aan. Geef anders in het MER inzicht in het verwachte aantal vervoersbewegingen, de doorstroming en de aan verkeer gerelateerde milieueffecten (zoals geluid, veiligheid en lucht). Houdt daarbij ook rekening met cumulatie met andere ontwikkelingen in het havengebied van Vlissingen Oost.

#### **5.7 Overige milieuaspecten**

Volg voor de milieueffecten van overige onderdelen (geluid, energie en landschap) de in de startnotitie genoemde werkwijze.

## **6. OVERIGE ASPECTEN**

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven' en 'leemten in milieuinformatie' van het MER hebben wij geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

## BIJLAGEN

bij de richtlijnen voor het milieueffectrapport van Mercuria Terminals Flushing B.V. uitbreiden opslag vloeibare aardolieproducten locatie Vlissingen Oost.  
(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van Provincie Zeeland van 23 oktober 2008 waarin de Commissie m.e.r. in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk: 08030477

afdeling: Milieuhygiëne

bijlage(n): 6

behandeld door: Witkam, P.M.

doorkiesnummer: (0118) 63 17 49

onderwerp: toezenden startnotitie Mercuria

Aan de Commissie  
voor de Milieueffectrapportage  
Postbus 2345  
3500 DA Utrecht

verzonden: **23 OKT. 2008**

Middelburg, 22-10-08

Geachte commissie,

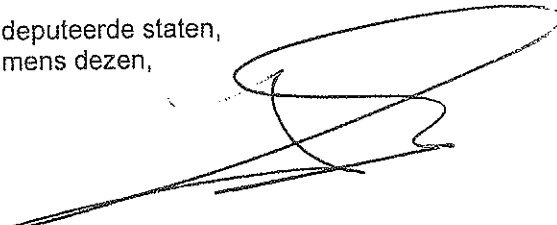
Ingevolge artikel 7.12 lid 3 van de Wet milieubeheer, doen wij u hierbij toekomen 5 exemplaren van de startnotitie en de kennisgeving voor een milieueffectrapport van Mercuria Terminals Flushing B.V. in verband met een nog in te dienen aanvraag om een vergunning op grond van voornoemde wet voor het uitbreiden van de bestaande opslagcapaciteit voor vloeibare aardolieproducten met 350.000 m<sup>3</sup> aan Haven 9890 op industrieterrein Vlissingen-Oost.

De startnotitie is op 20 oktober 2008 ontvangen en wordt bekendgemaakt op 29 oktober 2008. Een exemplaar van de kennisgeving gaat hierbij.

Uw advies omtrent het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport gelieve u zo spoedig mogelijk in te dienen, doch uiterlijk op 31 december 2008. Eventuele inspraakreacties en adviezen over het geven van richtlijnen zullen aan u worden doorgezonden.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,  
namens dezen,



ing. H. Jonker  
coördinator cluster Bedrijven.



BIJLAGE 2  
Kennisgeving van de startnotitie in de Faam van 29 oktober 2008

### Bekendmaking startnotitie Milieu-effectrapportage Mercuria

Mercuria Terminals Flushing B.V. heeft een **startnotitie** ingediend om te komen tot een **Milieu-effectrapportage** (MER) ten behoeve van de verlening van vergunningen ingevolge de Wet milieubeheer en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Het initiatief heeft betrekking op het uitbreiden van de bestaande opslagcapaciteit voor vloeibare aardolieproducten door het bouwen van nieuwe tanks. In totaal wordt 350.000 m<sup>3</sup> aan opslagcapaciteit bijgebouwd. De uitbreiding zal verdeeld worden over een tweetal fasen. In fase 1 wordt 150.000 m<sup>3</sup> aan opslagcapaciteit bijgebouwd en in fase 2 nog eens 200.000 m<sup>3</sup>.

Het initiatief wordt gerealiseerd bij de bestaande inrichting van Mercuria, gelegen aan Haven 9890 op het industrieterrein Vlissingen-Oost.

Voordat het MER door de vergunningaanvrager wordt opgesteld, dient het bevoegd gezag eerst richtlijnen vast te stellen die aangeven welke milieu-aspecten in het MER onderzocht moeten worden. Aan een ieder wordt daarom de mogelijkheid tot inspraak op de startnotitie geboden. Deze inspraak is bedoeld om adviezen en reacties te ontvangen die van belang kunnen zijn bij het formuleren van de richtlijnen.

De startnotitie ligt daartoe van 30 oktober 2008 tot en met 10 december 2008 **ter inzage**:

- bij de **Directie ruimte, milieu en water**, Het Groene Woud 1 te Middelburg, op werkdagen van 8.00-17.00 uur en desgevraagd buiten kantooruren;
- in het **stadhuis van de gemeente Vlissingen** aan de Paul Krügerstraat 1 te Vlissingen, op werkdagen van 9.00-16.00 en op donderdag van 9.00-19.00 uur;
- bij **Rijkswaterstaat Zeeland**, Poelendaelesingel 18 te Middelburg, op werkdagen van 9.00 - 12.00 uur en 13.00 - 16.00 uur en na telefonische afspraak (0118-622428).

**Reacties met betrekking tot de startnotitie** kunnen tot en met 10 december 2008 door een ieder **schriftelijk** worden ingediend bij Gedeputeerde Staten van Zeeland, directie Ruimte, Milieu en Water, postbus 165, 4330 AD Middelburg. Hierbij kan worden verzocht om persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

Voor **nadere informatie en/of een exemplaar** van de startnotitie kunt u terecht bij dhr. P.M. Witkam (tel: 0118-631749).

**BIJLAGE 3**

Lijst van inspraakreacties en adviezen

<b>Nummer</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Plaats</b>	<b>Datum ontvangst</b>
1.	Rijkswaterstaat Zeeland	Middelburg	10-11-2008
2.	Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten	Amersfoort	8-12-2008

BIJLAGE 4

Brief van 10 november 2008, van Rijkswaterstaat Zeeland met betrekking tot de Richtlijnen voor het m.e.r.



Aan de Directie Ruimte, Milieu en Water  
van de Provincie Zeeland  
t.a.v. Pepijn Witkam  
Postbus 165  
4330 AD MIDDELBURG

PROVINCIE ZEELAND	
DIRECTIE RMW	
AFD. MHM	AMBT
AFD. TERMIJN	Witkam
DATUM 10 NOV. 2008	
DOC.NR.	08032556
ZAAK NR.	
CLASS.	

Contactpersoon

J. Snoep

Datum

5 november 2008

Ons kenmerk

3580

Onderwerp

Mercuria Terminals Flushing B.V.

Advies omtrent opstellen van richtlijnen voor Mer.

Doorkiesnummer

0118-686269

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

08030477

Geachte heer Witkam,

Naar aanleiding van de toegezonden startnotitie in het kader van de Mer procedure ten behoeve van Mercuria Terminals Flushing B.V. voor uitbreiding van hun bestaande opslagcapaciteit op industrieterrein Vlissingen-Oost deel ik u het volgende mede.

Aan het slot van blz. 14 en het begin van blz. 23 wordt in de startnotitie vrij summier gesproken over het lozen van hemelwater.

In dit verband dient in de Mer aandacht te worden geschonken aan de samenstelling qua vervuilingswaarde van de verschillende hemelwaterstromen onder andere afkomstig van tanks, daken, terreinen (op- en overslag) en kades.

Daarnaast is in ambtelijk vooroverleg reeds vermeld dat mogelijk in de toekomst het hemelwater rechtstreeks op oppervlaktewater zal worden geloosd.

De beoordeling hiervan dient eveneens in het Mer plaats te vinden.

Ook dient in het Mer aandacht te worden geschonken aan het gebruik van het bestaande c.q. toekomstige rioleringsstelsel met het oog op het indirect (via welke inrichting) of direct lozen.

Rijkswaterstaat Zeeland

Postadres: Postbus 5014, 4330 KA Middelburg

Poelendaesingel 18, 4335 JA Middelburg

Telefoon (0118) 62 20 00

Fax 0118-640215/686231

E-mail john.snoep@rws.nl



3580

Ik verzoek u met hetgeen hiervoor is opgemerkt rekening te houden bij het opstellen van de richtlijnen voor de Mer.

Hoogachtend,  
DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
Namens deze,  
HET HOOFD VAN DE AFDELING VERGUNNINGVERLENING EN HANDHAVING,



ir. E.J. Blaakman