



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Shtandart–Tank Terminal Europoort West

Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport

15 maart 2012 / rapportnummer 2618-30



1. Hoofdpunten van het MER

Shtandart TT West (hierna 'Shtandart') wil in Europoort Rotterdam, op de 'Kop van de Beer', een nieuwe tank terminal realiseren. De terminal met een opslagcapaciteit van 3,2 miljoen m³ is bedoeld voor het opslaan en doorvoeren van met name ruwe Oeral olie. Daarvan is 2,3 miljoen m³ voor ruwe olie en 0,9 miljoen m³ voor olieproducten zoals diesel en stookolie. De ruwe olie zal vanuit de Russische zeehaven Primorsk met een pendeldienst van olietankers worden aangevoerd. Afvoer zal plaatsvinden per zee- en binnenvaartschip en per buisleiding.

Voor het project zijn verschillende vergunningen nodig. Omdat hier verschillende bestuursorganen als bevoegd gezag bij zijn betrokken treedt Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid Holland op als coördinerend bevoegd gezag.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')¹ beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- Een goede beschrijving van het voornemen, zodat duidelijk is wat wordt verstaan onder 'State-of-the-Art-technieken', inclusief de technische beschrijving van de opslagtanks en de benodigde infrastructuur en voorzieningen.
- Kwantitatieve beschrijving van de milieueffecten van de voorgenomen activiteit, de verschillende alternatieven en mitigerende maatregelen. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de milieuaspecten luchtkwaliteit (emissies en immissies), geur en externe veiligheid (inclusief de risicobijdrage van de buisleidingen buiten het terrein).
- Om de aan- en afvoer te faciliteren worden een insteekhaven en aanlegkades aangelegd. Hiervoor wordt een aparte m.e.r.-procedure gevolgd. Van belang is dat het onderhavige MER voor de tank terminal:
 - duidelijk maakt in hoeverre deze voornemens afhankelijk van elkaar zijn en hoe zij zich tot elkaar verhouden in tijd en besluitvorming;
 - ingaat op cumulatie van milieueffecten van deze voornemens.
- Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. 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.

De Commissie constateert dat de notitie 'Mededeling Voornemen, Shtandart – Tank Terminal Europoort West, d.d. 23 december 2011' een goede basis vormt voor het opstellen van het MER. Zij gaat ervan uit dat de alternatieven en effecten conform de in de notitie aangegeven lijn worden uitgewerkt. In dit advies doet zij enkele aanbevelingen in aanvulling op de in de notitie voorgestelde werkwijze.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven

2. Achtergrond en besluitvorming

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

Werk dit uit zoals voorgesteld in de notitie R&D.

2.2 Beleidskader

De notitie R&D geeft een overzicht van de wet- en regelgeving die op de voorgenomen activiteit van toepassing is. Toets ook aan het aanvullend beleid van DCMR² met betrekking tot geur.

Geef in het MER een overzicht van de daaruit voortvloeiende (harde) randvoorwaarden, criteria en uitgangspunten, waaraan het voornemen moet voldoen, waaraan de milieueffecten getoetst zullen worden en die een rol spelen bij de mogelijke keuze tussen alternatieven en varianten.

De m.e.r.-procedure wordt o.a. doorlopen voor de omgevingsvergunning. Om de aan- en afvoer van olie met zeeschepen te faciliteren worden door het Havenbedrijf een insteekhaven en aanlegkades aangelegd. Hiervoor wordt –volgens de notitie R&D– een aparte m.e.r.-procedure doorlopen. Geef in het MER aan hoe de besluiten voor het onderhavige voornemen en de insteekhaven en aanlegkades zich tot elkaar verhouden (ook in tijd), wie bevoegd gezag is en hoe de m.e.r.-procedures op elkaar worden afgestemd.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Alternatieven

Werk het ‘basialternatief’ en het ‘voorlopig voorkeursalternatief’ uit zoals voorgesteld in de notitie R&D. Uit het MER moet duidelijk zijn wat wordt verstaan onder ‘state-of-the-art-technieken’. Geef voor het voornemen en de alternatieven aan in hoeverre meer wordt gedaan dan volgens BBT vereist, en waar wordt afgeweken van conventionele technieken. Een aantal diesel en stookolie tanks zal volledig worden uitgerust als ruwe olie tanks. Beschrijf op welke wijze de tanks worden uitgevoerd zodat zowel diesel, stookolie als ruwe aardolie kan worden opgeslagen met de vereiste emissiereducerende maatregelen.

Besteed bij de beschrijving van de alternatieven ook aandacht aan:

- de uitvoeringsvorm en gebruik van de opslagtanks (drijvend dak tanks al of niet voorzien van “domes”, vast-dak tanks met intern drijvend dek, voorzien van stikstofsuppletie);
- dampbalanssystemen;

² Geuraanpak kerngebied Rijnmond, juli 2005

- dampverwerking (thermische dan wel katalytische verbranding, gebruik restwarmte, 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;
- toepassing van walstroom;
- afvalwaterbehandeling, inclusief ballastwater;
- opvangvoorzieningen voor lekkages bij jetty en beladingspunten;
- de benodigde voorzieningen en infrastructuur (ook de buisleidingen buiten het terrein);
- indien van toepassing, op- en overslag en afleveren van LNG.

Insteekhaven en aanlegkades

In de notitie R&D is sprake van een insteekhaven en aanlegkades. De Commissie constateert dat:

- besluitvorming over de insteekhaven nog moet plaatsvinden;
- de insteekhaven en aanlegkades noodzakelijk zijn voor de aan- en afvoer van olie met zeeschepen;
- er een wederzijdse relatie bestaat tussen de insteekhaven en de tank terminal.

Desondanks is ervoor gekozen om voor deze ontwikkelingen aparte m.e.r.-procedures te volgen (zie ook §2.2 van dit advies). Daarom wijst de Commissie erop dat de voornemens en cumulatieve milieueffecten daarvan in beide MER'en afgestemd dienen te zijn.

3.2 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.³

Ga voor ieder van de milieuaspecten na in hoeverre het nodig is om bij de effectbeschrijving ook rekening te houden met de nieuwe activiteiten of projecten in de omgeving. Het gaat daarbij om ontwikkelingen die mogelijk in cumulatie met het voornemen belangrijke milieugevolgen voor het studiegebied (kunnen) hebben. Als nog onvoldoende inzichtelijk is in welke mate deze activiteiten of projecten bijdragen aan de milieubelasting dan kan dit beschreven worden middels een meest realistische/verwachte scenario en een "worst case"-scenario.

³ De Commissie wijst erop dat zolang er geen besluitvorming over de insteekhaven en aanlegkades heeft plaatsgevonden, deze niet tot de autonome ontwikkeling behoren.

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Het MER moet de bestaande milieusituatie en de gevolgen van de alternatieven in beeld brengen, de notitie R&D geeft hiervoor een goede opzet. In de volgende paragrafen geeft de Commissie in aanvulling op de notitie R&D enkele aanbevelingen voor de uitwerking in het MER. Aspecten die niet worden genoemd kunnen worden uitgewerkt zoals voorgesteld in de notitie R&D.

Maak bij de beschrijving van de milieugevolgen onderscheid tussen:

- de aanlegfase;
- de operationele fase, inclusief regulier onderhoud;
- storingen en groot onderhoud;
- calamiteiten.

Houd er bij de beschrijving van de milieueffecten rekening mee dat aangekoppelde schepen onderdeel uitmaken van de inrichting.

De Commissie onderschrijft de voorgesteld aanpak om cumulatieve effecten van de voornemens van Shtandard (tank terminal) en het Havenbedrijf (insteekhaven en aanlegkades) in beeld te brengen.⁴ Zij adviseert daarbij aan te geven in welke fase (aanleg/operationeel) cumulatie van milieueffecten optreedt.

4.2 Externe veiligheid

Ga bij de beschouwing over veiligheid van het voornemen en de alternatieven in op:

- op- en overslag van de diverse producten;
- te treffen veiligheidsmaatregelen in het kader van effect- en risicobeperking;
- indien van toepassing, op- en overslag en aflevering van LNG;
- mogelijke externe gevaarbronnen voor de terminal, bijvoorbeeld nabijgelegen bedrijven.

Geef de effecten van een ongeval tijdens aanlanding, lossen en opslag van producten (eventueel ook van LNG) kwantitatief weer voor het voornemen en de verschillende alternatieven.

Ga bij de beschouwing over veiligheid ook in op incident scenario's en op welke wijze deze bestreden kunnen worden. Geef aan in hoeverre de aanbevelingen naar aanleiding van het incident in Buncefield (gaswolkexplosie) worden toegepast.⁵ Ga ook in op de relatie met bestaande rampbestrijdingsplannen op water en op land.

⁴ Zie ook het groene tekstblok op pagina 17 in de notitie R&D.

⁵ Rapportage WG actualisatie PGS-29 n.a.v. de Buncefield aanbevelingen van BBMIIB en BSTG

4.3 Nautische veiligheid

Geef een indicatie van de routing en de hoeveelheid verkeersbewegingen (scheepvaart) ten gevolge van het voornemen en de verschillende alternatieven⁶. Ga ook in op de effectiviteit van beveiligingen voor de nautische veiligheid en de restricties die de terminal zal veroorzaken voor ander scheepsverkeer in de omgeving.

Aangezien het totale risico van de voorgenomen activiteit bepaald wordt door het risico van de inrichting zelf en van het scheepstransport, moeten beide risicofactoren in de risicoschouwing meegenomen worden. Geef aan welke maatregelen getroffen worden om (aanvaarsrisico's) te beperken.

4.4 Bodem en water

Werk de milieugevolgen voor de aspecten bodem en water uit zoals voorgesteld in de notitie R&D. Besteed daarbij ook aandacht aan:

- gescheiden riool systemen voor verontreinigd hemelwater, brandstoffen en chemicaliën om lozing en vermenging van water met brandstoffen en chemicaliën te voorkomen;
- de waterzuiveringssystemen;
- beschrijf de maatregelen om de kans op oliespills zoveel mogelijk te beperken.

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 capaciteit en voor welke grotere incidenten op en nabij de terminal deze zal worden uitgevoerd.

Breng hiertoe in beeld welke extra scheepvaartverkeersstromen (routes en tijdstippen) het voornemen oproept.

4.5 Natuur

Werk het aspect natuur uit zoals voorgesteld in de notitie R&D. Geef in het MER aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn in het studiegebied. Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Ga daarna in op de ingreep-effectrelatie tussen de voorgenomen activiteit en de in het studiegebied aanwezige natuurwaarden. Geef aan voor welke dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen⁷ is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen.

Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

⁶ Onder alternatieven wordt tevens verstaan het niet realiseren van de aanlegkade en insteekhaven.

⁷ Geef aan of het bijvoorbeeld gaat om vernietiging van leefgebied door ruimtebeslag, verstoring door licht en geluid, verdroging of vernatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrièrewerking of vermesting en verzuring door deposities van stikstof.

Geef aan of/in welke mate er sprake is van cumulatie met het voornemen van het Havenbedrijf.

4.6 Leefmilieu

4.6.1 Geur

Presenteer de geurcontouren van 0,5 ouE als 98- en 99,99 percentielwaarde.⁸ Geef –indien van toepassing– op deze kaart de ligging van woningen en andere gevoelige bestemmingen binnen deze geurcontouren aan. Geef aan hoe aan maatregelniveau II uit het geurbeleid van DCMR kan worden voldaan en wat nodig is om aan maatregelniveau I te kunnen voldoen

4.6.2 Lucht

Voor de vergelijking van de alternatieven is het noodzakelijk om de emissiebronnen⁹ en hun effecten op de luchtkwaliteit te beschrijven, ook onder de grenswaarden.

Beschrijf de effecten van de realisering van de terminal op de luchtkwaliteit. Neem ook de emissies van schepen mee op het relevante deel van de vaarroute en tijdens laden en lossen.

Geef voor zinvolle combinaties van uitvoeringsalternatieven van de typen opslag tanks en emissiebeperkende maatregelen, de totale emissie van VOS per jaar cq de piekmissies bij laden en lossen, bij operationele storingen bv in de dampverwerkingsinstallatie en de zogenaamde “daklandingsemissies” (indien relevant) weer. Geef daarbij aan welke emissie factoren worden gebruikt en hoe deze worden toegepast voor de verschillende scheepstypen en scheepsbewegingen.

Beschrijf in het MER de beperkingen verbonden aan de gekozen modelleringsmethode, de representativiteit van gebruikte modelinput (zoals activiteitsgegevens, emissiefactoren, achtergrondconcentraties en meteorologische gegevens) en modelaannames (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.

Maak in het MER aannemelijk dat het voornemen (inclusief eventuele mitigerende maatregelen) realiseerbaar is binnen de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

Kwantificeer voor de relevante alternatieven de verwachte bijdragen aan immissies van fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀), NO₂, SO₂, VOS, benzeen en mogelijk andere voor immissie relevante in

⁸ Inclusief een onderbouwing van de uitgangspunten.

⁹ Inclusief toekomstige effecten afkomstig van de toename van scheepvaartverkeer.

de Wet milieubeheer opgenomen stoffen. Presenteer de resultaten voor zover relevant op een kaart.

Kwantificeer daarnaast voor de relevante alternatieven de verwachte bijdragen aan emissies van NO_x, VOS (benzeen), en zwarte lijst stoffen.

4.6.3 Geluid

Werk dit onderdeel uit zoals aangegeven in de notitie R&D.

4.6.4 Kwaliteit leefomgeving

De kwaliteit van de leefomgeving kan van invloed zijn op de volksgezondheid. Hierbij is vooral de (cumulatie van) luchtkwaliteit, geur, geluid en externe veiligheid van belang. Geef aan of, en indien van toepassing, hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen binnen de diverse contouren voor NO₂, PM₁₀, geluid, geur en binnen de shadeafstanden¹⁰ liggen. Geef aan wat de mogelijkheden zijn om de (cumulatieve) omvang van de blootstelling en daarmee de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving te minimaliseren.

4.7 Landschap en cultuurhistorie

Geef aan hoe wordt omgegaan met de landschappelijke inpassing van het voornemen.¹¹ Ondersteun dit met visualisaties.

5. Overige aspecten

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieuinformatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

¹⁰ De shadeafstanden voor weersklasse F1,5 en D5 betreffen afstanden die standaard onderdeel zijn van een kwantitatieve risicoanalyse.

¹¹ In de zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor de landschappelijke inpassing van de tank terminal.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Shtandart TT West

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland

Besluit: Omgevingsvergunning

Categorie Besluit m.e.r.: C25

Activiteit: bouwen en exploiteren van een nieuwe tank terminal in Europoort Rotterdam

Bijzonderheden: Voor de aan- en afvoer van olie met zeeschepen is het noodzakelijk dat er een insteekhaven en aanlegkades worden gerealiseerd. Er is voor gekozen om voor deze ontwikkelingen aparte m.e.r.-procedures te volgen.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in Brielsche Courant/Hellevoetse Post van: 11 januari 2012
ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 12 januari t/m 8 februari 2012
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 27 december 2011
advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 15 maart 2012

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

mw. ir. T.B.J. Bremer
dhr. ir. H.S. Buijtenhek
mw. ir. A.J. Pikaar
mw. drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)
mw. drs. F.H. van der Wind (secretaris)

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Notitie Mededeling Voornemen Shtandart-Tank Terminal Europoort West, 23 december 2011

De Commissie heeft kennis genomen van 2 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 8 februari 2012 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

**Advies over reikwijdte en detailniveau van het
milieueffectrapport Shtandart–Tank Terminal
Europoort West**

ISBN: 978-90-421-3481-2



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

