



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

# Hartel Oil Terminal, Maasvlakte Rotterdam

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

12 september 2017 / projectnummer: 3158





# 1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

HES Hartel Tank Terminal B.V. (verder HHTT) wil een nieuwe terminal bouwen en exploiteren in de Mississippihaven op de Maasvlakte 1 te Rotterdam. De nieuwe terminal maakt de netto opslag van 1,2 miljoen m<sup>3</sup> aan olieproducten mogelijk. HHTT wil via deze terminal circa 53 miljoen ton olieproducten per jaar doorvoeren. DCMR is gemandateerd door de provincie Zuid-Holland om een besluit over de vergunning te nemen, rekening houdend met de milieugevolgen die zijn onderzocht in het MER. De DCMR heeft de Commissie<sup>1</sup> gevraagd het rapport te toetsen. Omdat de ontwerpvergunning nog niet beschikbaar is, heeft de Commissie niet kunnen nagaan in hoeverre de terminal waarvan het MER de effecten beschrijft, overeenkomt met de terminal waarvoor straks een (ontwerp)vergunning wordt opgesteld.

## Bevindingen MER

Uit het rapport blijkt dat bij de terminal maatregelen nodig zijn om de veiligheid van de omgeving te waarborgen, om het ontsnappen van vluchtige organische koolwaterstoffen (VOS) naar de lucht terug te dringen en om geuroverlast te voorkomen.

De Commissie vindt het belangrijk dat het MER de maximale technische mogelijkheden om VOS-emissies te voorkomen laat zien.<sup>2</sup> Dit is niet het geval. Uit nadere informatie van HHTT blijkt dat er wel een alternatief onderzocht is waarbij VOS emissies verder gereduceerd worden. Ten opzichte van de emissies in het MER blijkt nog een halvering mogelijk. De Commissie vindt deze informatie met name van belang omdat de DCMR hiermee afwegingen over de benodigde – eventueel meer milieuvriendelijke – technieken kan onderbouwen. Omdat deze informatie niet in het MER is opgenomen, adviseert de Commissie dit bij de besluitvorming te verduidelijken om misverstanden te voorkomen en deze informatie ook openbaar te maken

## Oordeel

De Commissie is van oordeel dat alle informatie (MER en nadere informatie samen) aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven bij een besluit over de nieuwe terminal.

In het volgende hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en doet zij aanbevelingen over beperking van VOS-emissies (§2.1), het uitgevoerde VOS-emissieonderzoek en maatregelen om geurhinder inderdaad te voorkomen (§2.2), de externe veiligheid (§2.3), geluid (zie §2.4) en het beheer van het broedgebied voor meeuwen (zie §2.5).

---

<sup>1</sup> De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie voor de milieueffectrapportage vindt u via deze link: [3158](#), of door dit nummer op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.

<sup>2</sup> Zie ook het NRD-advies van de Commissie, pagina 2 <http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3158/a3158rd.pdf>.

## 2. Toelichting op het oordeel

### 2.1 Beperking VOS-emissies

Het MER onderzoekt voor alle tanks bij zogenaamde 'daklandingen' de emissiebeperking van VOS<sup>3</sup>, waaronder zeer zorgwekkende stoffen (ZZS).<sup>4</sup> Voor de opslagtanks waarin olieproducten met meer dan 5% ZZS opgeslagen worden, is onderzocht hoe hiervan emissies verder beperkt kunnen worden met DFRT-tanks.<sup>5</sup> Het MER laat zien dat ook bij andere tanks en op andere wijzen vluchtige, potentieel schadelijke producten (klasse 1 en 2 met < 5% ZZS) vrijkomen.<sup>6</sup>

De Commissie vindt het belangrijk dat het MER de maximale technische mogelijkheden voor dampsterugwinning en/of -verwerking (DVI) laat zien. Hiermee wordt duidelijk hoe restemissies van met name VOS (inclusief ZZS) zoveel mogelijk voorkomen en/of teruggedrongen kunnen worden.<sup>7</sup> De Commissie heeft in haar NRD-advies hiervoor aandacht gevraagd.<sup>2</sup> Het MER bevat echter geen alternatief waarbij VOS- en ZZS-emissies van alle tanks zoveel mogelijk worden voorkomen, bijvoorbeeld door exclusief DFRT-tanks toe te passen.

Uit nadere informatie<sup>8</sup> van HHTT blijkt dat los van het MER een alternatief onderzocht is waarbij VOS-emissies (inclusief ZZS) verder gereduceerd worden. Ten opzichte van de emissies in het MER blijkt nog een halvering mogelijk. Deze halvering wordt bereikt doordat in dit alternatief alle vluchtige, potentieel schadelijke producten (klasse 1 en 2 met > 5% ZZS én < 5% ZZS) in DFRT-tanks worden opgeslagen. HHTT geeft echter aan om economische redenen hiervoor niet te kiezen. De Commissie vindt deze informatie met name van belang omdat de DCMR hiermee afwegingen over de benodigde - eventueel meer milieuvriendelijke - technieken kan onderbouwen.<sup>9</sup> Omdat deze informatie niet in het MER is opgenomen, adviseert de Commissie dit bij de besluitvorming te verduidelijken om misverstanden te voorkomen en deze informatie ook openbaar te maken.

### 2.2 Emissieonderzoek VOS en geur

Het MER beschrijft vier alternatieven; drie alternatieven (basis-, plus-, en voorkeursalternatief) die gebaseerd zijn op een doorvoer van olieproducten van 66 miljoen ton per jaar en een vierde realisatiealternatief met een doorzet van 53 miljoen ton per jaar om het voornemen vergunbaar te maken. In dit alternatief is door de lagere doorzet de uitstoot van stikstof door

---

<sup>3</sup> Klasse 1 is vluchtig (bijvoorbeeld benzine), klasse 4 het minst (bijvoorbeeld stookolie), zie ook de richtlijn [PGS-29](#).

<sup>4</sup> Dit zijn stoffen die gevaarlijk zijn voor mens en milieu omdat ze bijvoorbeeld kankerwekkend zijn, de voortplanting belemmeren of zich in de voedselketen ophopen.

<sup>5</sup> Dampdichte tanks met een drijvend dak en dampverwerking.

<sup>6</sup> Onder andere als 'uitdampemissie': De uitdampingsverliezen worden veroorzaakt door lekkage langs dekaafdichtingen (dekrand, dekdorvoeringen en naden) en bij 'uitpompverlies': Na het zakken van het vloeistofniveau in een tank als gevolg van het leegpompen van een tank blijft een filmlaag achter op de wand van de tank. Deze laag damp uit.

<sup>7</sup> In milieueffectrapporten voor andere olieterminals zijn deze mogelijkheden wel onderzocht, zie bijvoorbeeld de VOPAK-Eemshaventerminal [2152](#), de Botlekterminal [2417](#) en de Shtandart-Europoortterminal [2618](#).

<sup>8</sup> Memo MER HHTT, RoyalhaskoningDHV, 24 augustus 2017.

<sup>9</sup> Voor zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) is het uitgangspunt een minimalisatieverplichting om een nulmissie te bereiken. Zie artikel 2.4 lid 2 en de nota van toelichting van het Activiteitenbesluit.

afgemeerde zeeschepen lager.<sup>10</sup> Het MER bevat een aantal tegenstrijdigheden bij de beschreven 'daklandingen'<sup>11</sup> in de alternatieven<sup>12</sup>. In de nadere informatie van HHTT<sup>8</sup> wordt deze tegenstrijdigheid onderkend, maar is ook gesteld aan dat het aantal daklandingen niet relevant is, omdat bij alle daklandingen voor K1-stoffen<sup>13</sup> en geurende K3-stoffen<sup>14</sup> de dampen naar een DVI gaan. Omdat deze informatie niet in het MER is opgenomen, adviseert de Commissie dit bij de besluitvorming te verduidelijken om misverstanden te voorkomen en deze informatie ook openbaar te maken.

### **Geurende K3-stoffen**

Naast de hierboven genoemde punten heeft de Commissie nog de volgende opmerkingen over het uitgevoerde onderzoek naar VOS-emissies<sup>15</sup>: er wordt onderscheid gemaakt tussen geurende en niet geurende K3-stoffen. Maar het is niet duidelijk wanneer een brandstof in de ene of de andere categorie valt. De geuremissies zijn daarom niet reproduceerbaar.<sup>16</sup> De Commissie heeft hierover vragen gesteld aan HHTT.

HHTT heeft mondeling<sup>17</sup> toegelicht te werken aan een acceptatiebeleid en een protocol over:

- de op- en overslag van geurende K3-brandstoffen;
- de inzet van zogenaamde e-noses en het daaraan verbonden stopzetten van verladingen om eventuele geuroverlast voor te zijn;
- de behandeling van geurende restemissies uit schepen;

Bij deze uitwerking zullen zij het onderscheid geurende en niet geurende K3-stoffen ook beschrijven, op zodanige wijze dat het passend is bij de berekende geuremissies uit het MER.<sup>18</sup> Hiermee wil HHTT zeker stellen dat geuroverlast in de omgeving voorkomen wordt.

Het uitgewerkte acceptatiebeleid en protocol kunnen in de omgevingsvergunning als voorschriften worden opgenomen. Daarbij is het nodig dat de criteria die worden gehanteerd om een onderscheid te maken tussen geurende en niet-geurende stoffen en de gegevens over de wijze waarop emissies van geurende K3-stoffen worden voorkomen overzichtelijk en toegankelijk worden gemaakt. De Commissie is van oordeel dat geuroverlast dan in beginsel kan worden voorkomen. De Commissie vraagt hier aandacht voor en beveelt aan om de informatie over de wijze waarop voorkomen wordt dat geurende K3-stoffen worden geëmitteerd nog op een rij te zetten en openbaar te maken zodat een toegankelijk overzicht ontstaat voor een ieder.

---

<sup>10</sup> Inperken van de omvang van het voornemen is nodig omdat de ruimte binnen het Programma Aanpak Stikstof (PAS) in dit gedeelte van Rotterdam beperkt is.

<sup>11</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 via een dampverwerkingsinstallatie (met uitzondering van niet geurende K3 producten) naar de lucht geëmitteerd wordt. Hoe lager de daklanding hoe lager ook de uiteindelijke (rest)emissie.

<sup>12</sup> Bijvoorbeeld de aantallen daklandingen en daaraan verbonden emissiereducties per alternatief variëren in het hoofdrapport en de bijlagen.

<sup>13</sup> Deze aanduiding is in het bijlageonderzoek gebruikt voor klasse 1 en 2 stoffen, zie ook voetnoot 3 van dit advies.

<sup>14</sup> Deze aanduiding is in het bijlageonderzoek gebruikt voor geurende klasse 3 en 4 stoffen, zie ook voetnoot 3 van dit advies.

<sup>15</sup> Bijlage M11 en M12.

<sup>16</sup> De gemeente West-Voorne en ook de vereniging 'Verontruste burgers van Voorne' vragen in hun zienswijzen aandacht voor het voorkomen van geuroverlast.

<sup>17</sup> D.d. 17 augustus 2017 in een gesprek met de Commissie, HHTT en de DCMR.

<sup>18</sup> Uit het MER blijkt dat op nabijgelegen gevoelige locaties, bijvoorbeeld bij het Oostvoornse Meer praktisch geen geur waarneembaar zal zijn.

## 2.3 Externe veiligheid

Uit het MER blijkt dat door de terminal de scheepvaartbewegingen in het havengebied toenemen. Of deze toename van transport van gevaarlijke stoffen past binnen de risicoplafonds uit het Basisnet water<sup>19</sup> is nog niet onderzocht. Nadere informatie van HHTT<sup>8</sup> geeft aan dat toename van het aantal schepen past binnen de referentieaantallen die gebruikt zijn voor de bepaling van de risicoplafonds. Omdat deze informatie niet in het MER is opgenomen, adviseert de Commissie dit bij de besluitvorming nog kort te verduidelijken om misverstanden te voorkomen en deze informatie ook openbaar te maken.

## 2.4 Geluid

Het MER beschrijft naast de geluidbelasting vanuit de inrichting ook de geluidbijdrage van het verpompen van producten vanuit een zeeschip respectievelijk binnenvaartschip. De gehanteerde geluidemissies in het MER van 100 en 94 dB(A) hiervoor zijn niet onderbouwd, mogelijk zijn deze onderschat<sup>20</sup>. Consequentie hiervan is mogelijk dat er minder verpompingen mogelijk zijn binnen de aangevraagde geluidruimte of dat er meer geluidruimte nodig is voor de aangevraagde hoeveelheid verpompingen. De Commissie beveelt daarom aan deze geluidemissie nader te onderbouwen. De Commissie constateert overigens dat in dit gedeelte van Rotterdam er nog genoeg geluidruimte 'resteert' die de DCMR desgewenst kan inzetten voor deze vergunning. Naar het oordeel van de Commissie is deze informatie daarom vooral van belang voor het beheer van de geluidruimte op Maasvlakte 1.

## 2.5 Broedparen Kleine mantelmeeuw en Zilvermeeuw plangebied

In het MER is gesteld dat het voornemen geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor populaties van beschermde soorten waaronder broedvogels. Informatie over de aantallen broedparen van meeuwen in het plan- en studiegebied ontbreekt echter. De Commissie heeft daarom navraag gedaan of deze aantallen beschikbaar waren.

Uit nadere informatie<sup>21</sup> blijkt dat het plangebied van belang is als broedgebied voor meeuwen. In 2014 en 2015 ging het om respectievelijk 491 en 282 paar Kleine mantelmeeuwen en 34-42 paar Zilvermeeuwen. Deze paren zullen verdwijnen. Dit is een substantieel deel (2,4%) van de broedkolonie 'Europoort/Maasvlakte' van de Kleine mantelmeeuw, de grootste kolonie van Nederland. De Commissie begrijpt ook dat op Maasvlakte 2 voldoende broedgebied voor meeuwen wordt gereserveerd<sup>22,23</sup>. Omdat deze informatie niet in het MER is opgenomen, adviseert de Commissie dit bij de besluitvorming nog kort te verduidelijken om misverstanden te voorkomen.

---

<sup>19</sup> Zie bijvoorbeeld <https://www.infomil.nl/onderwerpen/hinder-gezondheid/veiligheid/basisnet-0/>.

<sup>20</sup> Het milieueffectrapport voor de Koole terminal in Rotterdam bevat meetresultaten van geluidemissies van verpomping van producten vanuit een zeeschip respectievelijk binnenvaartschip die hierop wijzen, zie [https://koole.com/wp-content/uploads/2017/07/mer\\_hoofdrapport.pdf](https://koole.com/wp-content/uploads/2017/07/mer_hoofdrapport.pdf).

<sup>21</sup> Memo Beantwoording vraag met betrekking tot het aantal nesten/broedplaatsen Kleine Mantelmeeuw en Zilvermeeuw. Royal HaskoningDHV, 31 juli 2017.

<sup>22</sup> [www.deltalings.nl/sites/www.deltalings.nl/files/documenten/20150211\\_ontheffing\\_meeuwen\\_broedseizoen\\_2015.pdf](http://www.deltalings.nl/sites/www.deltalings.nl/files/documenten/20150211_ontheffing_meeuwen_broedseizoen_2015.pdf)

<sup>23</sup> Waardoor een duurzame staat van instandhouding is gewaarborgd, zoals de Wet natuurbescherming vereist.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

### **Hoe toetst de Commissie?**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het milieueffectrapport de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. De werkgroep bezoekt hierbij ook het gebied waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

### **Wie zit er in de werkgroep?**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Sjoerd Harkema (secretaris)

Hans Huizer

Han van Niekerk

Tom Smit (voorzitter)

Rob Vogel

### **Wat is het besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld?**

Omgevingsvergunning.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor alle activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, moet in Nederland een milieueffectrapport worden opgesteld. De bijlagen C en D bij het Besluit m.e.r. <http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer> geven aan wanneer dit het geval is. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C25.

### **Wie besluit over Hartel terminal, Maasvlakte – Rotterdam?**

DCMR Milieudienst Rijnmond namens Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, zij zijn bevoegd gezag.

### **Wie neemt het initiatief?**

HES International B.V.

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 15 augustus 2017 van het bevoegd gezag heeft ontvangen, gelezen en voor zover relevant voor het milieueffectrapport in haar advies verwerkt.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3158](#) in te vullen in het zoekvak.



**Bezoekadres**

A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

**Postadres**

Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

