

RAPPORT

Mededeling voor de Hartel terminal, Maasvlakte - Rotterdam

Start van de m.e.r-procedure

Klant: HES International B.V.

Referentie: I&BBE4185-101-101R002F01

Versie: 01/Finale versie

Datum: 8 september 2016

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
Netherlands
Industry & Buildings
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Mededeling voor de Hartel terminal, Maasvlakte - Rotterdam

Ondertitel: Mededeling Hartel terminal
Referentie: I&BBE4185-101-101R002F01
Versie: 01/Finale versie
Datum: 8 september 2016
Projectnaam: Hartel terminal
Projectnummer: BE4185-101-101
Auteur(s): Hugo Woesthuis

Opgesteld door: Hugo Woesthuis

Gecontroleerd door: Nelleke Verzijden

Datum/Initialen: 8 september 2016



Goedgekeurd door: Ard Slomp

Datum/Initialen: 8 september 2016



Classificatie

Open



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The quality management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	De m.e.r.-procedure en -plicht	1
1.3	Deze notitie; de eerste stap in de m.e.r.-procedure	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Project op hoofdlijnen en alternatieven	3
2.1	De initiatiefnemer	3
2.2	Het doel van het voornemen	3
2.3	Locatie	3
2.4	Technische beschrijving	4
2.5	Projectfasen	5
2.6	Planning	6
2.7	Alternatieven	6
3	Mogelijke milieueffecten en de beoordelingsmethode	8
3.1	Mogelijke milieueffecten	8
3.1.1	Lucht	8
3.1.2	Geur	8
3.1.3	Geluid	8
3.1.4	Veiligheid	8
3.1.5	Natuur	8
3.1.6	Bodem en water	9
3.1.7	Landschappelijke inpassing en lichthinder	9
3.1.8	Archeologie en cultuurhistorie	9
3.1.9	Afval en energie	9
3.2	Beoordelingsmethodiek	10
4	Besluiten en procedures	11
4.1	Beleidskader	11
4.2	Overige besluiten en bevoegde gezagen	12
4.3	Te volgen procedure	13
4.4	Communicatie	13

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

HES International B.V. (verder te noemen HES) is voornemens een nieuwe terminal te bouwen en exploiteren in de Mississippihaven, Maasvlakte - Rotterdam. De nieuwe terminal, genaamd de Hartel terminal, wordt een terminal voor het opslaan en doorvoeren van minerale oliën en gerelateerde producten met gevarenklasse 1, 2, 3 en ongeclassificeerde producten, ethers, alcoholen (w.o. ethanol) en MTBE/ETBE¹. De Hartel terminal realiseert ongeveer circa 1,2 miljoen m³ aan bruto opslagcapaciteit. De producten worden grotendeels aan- en afgevoerd per zeeschip en binnenvaartschip.

Voor de realisatie van de nieuwe terminal vraagt HES onder andere een Omgevingsvergunning aan, waarvoor een milieueffectrapport (MER) opgesteld moet worden. De Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben hun taak als bevoegd gezag hiervoor gedelegeerd aan DCMR.

1.2 De m.e.r.-procedure en -plicht

De m.e.r.-procedure² is een hulpmiddel bij de besluitvorming over grote projecten en ingrepen. Het doel van een m.e.r. is om in de besluitvorming het milieubelang, naast de overige belangen, een volwaardige rol te laten spelen. In het MER¹ worden op een samenhangende, objectieve en systematische wijze de milieueffecten beschreven, die naar verwachting optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit en de mogelijke alternatieven.

Uit de Wet Milieubeheer (Wm) volgt dat voor activiteiten die belangrijke nadelige effecten kunnen hebben voor het milieu een MER moet worden gemaakt. In de bijlagen bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten genoemd waarvoor een m.e.r. verplicht is (C-lijst) dan wel waarvoor een m.e.r.-beoordelingsbesluit moet worden genomen (D-lijst). De ontwikkeling en exploitatie van de Hartel terminal valt binnen categorie C25 van de bijlagen bij het Besluit milieueffectrapportage. Het besluit over de Omgevingsvergunning (Wabo) voor de terminal is m.e.r.-plichtig. Om hieraan te voldoen wordt een Project-MER opgesteld.

Er bestaat een uitgebreide en beperkte m.e.r.-procedure. De beperkte procedure verschilt van de uitgebreide procedure doordat in voorfase van de procedure:

- er geen verplichting is tot het kennisgeven van een initiatief;
- er geen verplichting is voor het bevoegd gezag om vooraf een advies over reikwijdte & detailniveau vast te stellen;
- indien geen advies over reikwijdte en detailniveau opgesteld wordt, er geen verplichting is tot raadpleging van de betrokken overheidsorganisaties;
- er geen verplichting is in het voortraject de gelegenheid te bieden om zienswijzen in te dienen.

Omdat HES er belang aan hecht de omgeving adequaat te betrekken in de besluitvorming over het voornemen, verzoekt HES aan DCMR de uitgebreide procedure te volgen waarin bovengenoemde punten wél zijn opgenomen. De uitgebreide procedure zal overigens ook verplicht zijn, als blijkt dat toch een passende beoordeling nodig is omdat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen

¹ Respectievelijk Methyl Tert-Butyl Ether en Ethyl-tert-butylether.

² Er kan onderscheid worden gemaakt tussen de termen 'm.e.r.' (kleine letters) en 'MER' (hoofdletters). De term m.e.r. staat voor de milieueffectrapportageprocedure. De term 'MER' betreft het milieueffectrapport

van nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Voor de te verlenen omgevingsvergunning (zonder passende beoordeling) kan een beperkte m.e.r.-procedure formeel gezien echter voldoen.

1.3 Deze notitie; de eerste stap in de m.e.r.-procedure

Deze *Mededeling* is de notitie waarmee HES formeel bij DCMR aangeeft de Hartel terminal te willen gaan bouwen, hiervoor een vergunning te willen aanvragen en daarvoor de m.e.r.-procedure te willen doorlopen. De m.e.r.-procedure wordt daarmee formeel gestart. De Mededeling van het voornemen beschrijft het wat, waar en waarom van de voorgenomen activiteit. DCMR stelt vervolgens, mede op basis van deze Mededeling een Advies Reikwijdte en Detailniveau (ARD) op, waarin zij aangeeft welke onderwerpen het MER moet bevatten en welke diepgang het moet hebben. Het ARD wordt door bevoegd gezag vastgesteld, na inspraak van omwonenden en andere belanghebbenden en raadpleging van de adviseurs, andere bestuursorganen en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze Mededeling van het voornemen is in opdracht van HES opgesteld door Royal HaskoningDHV.

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit van HES en de mogelijke alternatieven daarvoor op hoofdlijnen beschreven. Hoofdstuk 3 geeft informatie over de in het MER te beschrijven mogelijke milieueffecten. Tenslotte wordt in hoofdstuk 4 een overzicht gegeven van de benodigde besluiten en procedures.

2 Project op hoofdlijnen en alternatieven

2.1 De initiatiefnemer

De initiatiefnemer van de bouw en exploitatie van de nieuwe terminal is HES (HES International B.V.). HES International is een particulier holdingbedrijf dat zich richt op logistieke dienstverlening in Europese diepzee havens. In Rotterdam is zij met meerdere ondernemingen al decennia lang actief, in sommige gevallen zelfs al meer dan een eeuw. Daarnaast heeft HES ondernemingen in Amsterdam en Vlissingen en in het Verenigd Koninkrijk, België, Duitsland, Frankrijk en Polen.

Het bedrijf is gespecialiseerd in de op- en overslag, de blending en verdere behandeling van natte en droge bulkproducten. Activiteiten in de droge bulk hebben betrekking op steenkool, biomassa, ijzererts, mineralen en agri bulk en omvatten het laden en lossen van zeeschepen, coasters, binnenvaartschepen, treinen en vrachtwagens en de opslag van deze producten op overdekte of open locaties. Activiteiten in de natte bulk hebben betrekking op het laden en lossen van zeeschepen, coasters, binnenvaartschepen, treinen en vrachtwagens met een opslagcapaciteit van circa 1,5 miljoen m³ op twee verschillende terminals. Op dit moment wordt er in Rotterdam nog 280.000 m³ bijgebouwd.

HES International streeft naar verdere ontwikkeling van Europese droge en natte bulk terminals en heeft zichzelf ten doel gesteld om een gediversifieerd portfolio op te bouwen door middel van zowel nieuwbouw ontwikkeling als de aankoop van bestaande terminals.

2.2 Het doel van het voornemen

Het doel van de voorgenomen activiteit is de bouw en exploitatie van een nieuwe terminal voor natte bulkproducten met een opslagcapaciteit van ongeveer 1,2 miljoen m³ (bruto), en een doorvoercapaciteit van circa 66 miljoen ton per jaar. Producten die naar verwachting opgeslagen zullen worden op de terminal omvatten de zogenaamde 'clean petroleum products' zoals o.a. diesel, gasolie, benzine en kerosine, alsmede diverse biobrandstoffen.

De Hartelstrook is een van de laatste omvangrijke stukken land met een ruime nautische ontsluiting, die voor een natte bulk terminal ontwikkeld kan worden. De locatie aan het begin van de haven van Rotterdam biedt vele voordelen voor gebruikers van de terminal; waterdiepgang, het ontbreken van filevorming op het water en mede hierdoor een snelle afhandeling van de logistieke activiteiten.

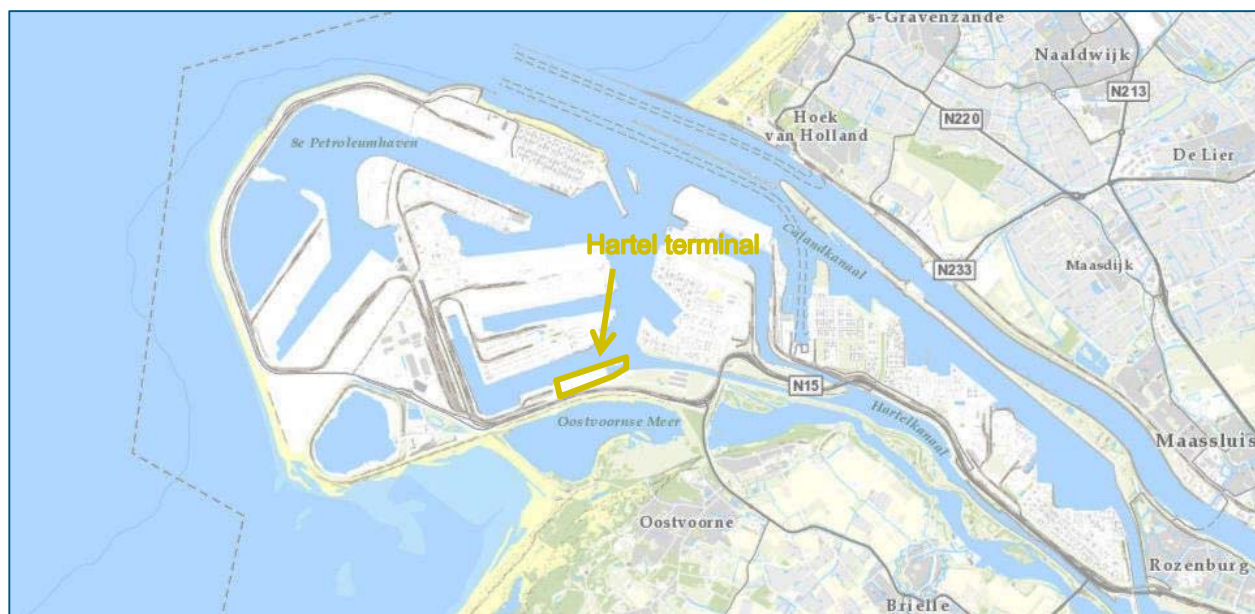
Volgens plan zal de terminal per oktober 2019 operationeel zijn en zullen de logistieke activiteiten die HES zal uitvoeren met name gericht zijn op het laden en lossen van zowel zeeschepen als binnenvaartschepen en het overpompen van verschillende producten tussen verschillende tanks op de terminal.

2.3 Locatie

De Hartel terminal wordt gebouwd op een braakliggend terrein in het zuidelijke deel van Maasvlakte 1, aan de Beerweg, Rotterdam. Aan de waterzijde wordt het terrein omsloten door de Mississippihaven, het Beerkanaal en het Hartel Kanaal. Aan de landzijde door de N15.

Aan de west, noord en oostkant wordt het terrein omgeven door andere havens en bedrijven van de Maasvlakte. Direct ten westen ligt het logistiek bedrijf C. Steinweg – Handelsveem. Aan de overzijde van de Mississippihaven liggen terreinen van EMO (kolen en ijzererts terminal), de Gasunie en de Engie centrale Rotterdam. Aan de overzijde van het Beerkanaal ligt een raffinaderij van BP. Direct ten oosten ligt een locatie van Falck. Aan de zuidzijde liggen de N15/ Europaweg en het Oostvoornse Meer.

Figuur 2-1 – Locatie van de Hartel terminal op de Maasvlakte, Rotterdam



2.4 Technische beschrijving

Opslagtanks

Naar verwachting worden er circa 55 tanks gebouwd met een capaciteit variërend tussen 5.000 – 50.000 m³, allen met een hoogte van ca. 29 meter.

Alle tanks worden uitgerust met een vast dak, waarbij de tanks voor klasse 1 en 2 producten tevens worden voorzien van een intern drijvend dak. Enkele tanks voor de opslag van klasse 3 producten worden bovendien uitgerust met een verwarmingsvoorziening.

De opslagtanks staan in verschillende tankputten. Per tankput wordt of klasse 1 of 2 product opgeslagen of klasse 3 product. De producten, zoals ethers, alcoholen (w.o. ethanol), MTBE en ETBE, worden in een aparte tankput opgeslagen.

Ligplaatsen

Binnenvaartschepen kunnen afmeren in de bestaande insteekhaven aan de oostkant van het terrein (Hudsonhaven). HES bouwt daar steigers voor 9 aanlegplaatsen. Voor de aan- en afvoer van producten worden verder 3 aanlegplaatsen voor grotere zeeschepen of 5 aanlegplaatsen voor kleinere schepen gerealiseerd in de Mississippihaven. Hiervoor realiseert het Havenbedrijf de kade.

Processen

Naast opslag van producten worden op de terminal ook de volgende handelingen voorzien:

- Mengen van producten (toevoegen van additieven);
- Homogeniseren van de inhoud van (verschillende) tanks;
- Butaniseren van product.

Truckverlading

Additieven kunnen per tanktruck of barge worden aangevoerd. Voor de verlading vanuit de tanktrucks worden verlaadplaatsen voorzien.

Voorzieningen

Door het laden van schepen met klasse 1 en 2 producten wordt de damp uit het scheepsruim naar buiten gedrukt. Deze damp bevat vluchtige organische stoffen (VOS). HES leidt deze dampstroom door een dampverwerkingsinstallatie (DVI) om de vluchtige componenten terug te winnen. De DVI wordt uitgevoerd met een tweede stap, waarin de laatste VOS resten worden verwijderd.

Om geurhinder te voorkomen worden, indien nodig, voorzieningen getroffen om de geuremissie te reduceren.

Er komt een bedrijfskantoor. Hierin komen onder meer een centrale controlekamer, administratieve kantoren, een werkplaats en was- en kleedruimten.

Op de terminal zijn ook leidingwerk van de steigers naar de opslagtanks en andersom en diverse pompen aanwezig. Daarnaast wordt een gescheiden rioolstelsel voor schoon en mogelijk verontreinigd hemelwater aangelegd inclusief een olie/water scheidingsinstallatie, een brandbestrijdingssysteem en een noodvoorziening voor elektriciteit.

2.5 Projectfasen

Het project leidt tot veranderingen in de omgeving waarbij milieueffecten optreden. Om deze in het MER gestructureerd in beeld te brengen, wordt het project in een aanlegfase en operationele fase onderverdeeld. Er wordt daarnaast aandacht geschonken aan mogelijke niet reguliere situaties, waaronder eventuele calamiteiten. Onderstaand staan kort de belangrijkste aspecten van de genoemde fasen beschreven.

Aanlegfase

In de aanlegfase worden de volgende activiteiten voorzien:

- Bouw van de tanks;
- Bouw van additionele installaties;
- Bouw van de bedrijfsgebouwen;
- Transportbewegingen;
- Aanleg van voorzieningen, o.a. leidingwerk, drainage- en brandbestrijdingssysteem.

Gelijktijdig met de bouw van de terminal zal het Havenbedrijf de kades voor de zeeschepen realiseren. De vergunningen hiervoor zijn reeds verstrekt. De aanleg van de kade voor de zeeschepen maakt daarom geen onderdeel uit van het voornemen en het MER heeft dus in principe geen betrekking op die aanlegactiviteiten. Omdat de effecten van de kadeaanleg en de terminal wél samenhangen en gelijktijdig kunnen optreden, zullen de effecten van de terminalaanleg afzonderlijk en in cumulatie met de effecten van de kadeaanleg worden beschouwd.

Belangrijke invloeden waarmee in de aanlegfase rekening moet worden gehouden zijn:

- Verstoring van flora en fauna;
- (Cumulatie van) geluid en luchtconcentraties door bouwactiviteiten en transportbewegingen.

Operationele fase

In de operationele fase voorziet HES de volgende activiteiten:

- Vervoersbewegingen (schepen en tanktrucks);
- Verlading/overslag;
- Mengen en butaniseren van product, en het homogeniseren van de inhoud van (verschillende) tanks;
- Vullen en legen van de tanks;
- Onderhoud.

Belangrijke invloeden waarmee in de operationele fase rekening moet worden gehouden zijn onder andere:

- Veiligheidsrisico's van opslag, overslag en transport;
- Emissies naar de lucht;
- Geuremissies;
- Stikstofdepositie in nabijgelegen natuurgebieden.

Calamiteiten

Naast de bovengenoemde verwachte situaties zullen ook de mogelijke gevolgen van uitzonderlijke calamiteitsituaties in beschouwing worden genomen. Voorbeelden hiervan zijn lekkage of brand. Hoe de kans op calamiteiten geminimaliseerd en veiligheidsrisico's beheerst kunnen worden, heeft de hoogste prioriteit.

2.6 Planning

HES is voornemens de vergunningaanvragen en het MER eind 2016 in te dienen. De verwachting is dat de vereiste vergunningen midden 2017 zijn verkregen en dat de aanlegfase in 2017 kan beginnen. De terminal zal dan in 2019 in bedrijf worden genomen.

2.7 Alternatieven

In het MER zullen twee alternatieven van het voornemen worden beoordeeld; een **Basisalternatief** en een **Plusalternatief**. Daarbij gaat het Basisalternatief uit van conventionele BBT technieken waarmee minimaal aan alle wet- en regelgeving kan worden voldaan. Met het Plusalternatief worden technisch haalbare opties beschouwd waarmee een betere milieuprestatie geleverd kan worden, en tegelijkertijd een haalbare businesscase voor de initiatiefnemer gehandhaafd blijft.

Op basis van de nu beschikbare informatie kan nog niet bepaald worden hoe de exacte uitvoering van de alternatieven eruit zal zien; dit dient nog te worden onderzocht en vastgesteld. Wel is globaal duidelijk uit welke reële opties de alternatieven kunnen worden opgebouwd. Gedurende het nog uit te voeren onderzoek zal blijken welke opties minimaal nodig zijn om aan alle wet- en regelgeving te voldoen en welke een extra milieuprestaties inhouden. Hieronder is van de diverse onderdelen van het voornemen beschreven of er relevante opties zijn om te beschouwen en zo ja, welke.

Tankdaken

De tanks voor klasse 1 en 2 stoffen worden voorzien van een intern drijvend dak met een vast dak. De tanks voor klasse 3 stof worden uitgevoerd met een vast dak. Er zijn geen opties voor de uitvoering van de daken, die tot een betere milieuprestatie zouden leiden.

Daklandingen en dampruimte

Daklandingen treden op als een tank leeg gepompt wordt voor het verwisselen van het type product dat wordt opgeslagen in de tank, of voor onderhoud aan de tank. Het wisselen van het type product dat is opgeslagen kan vanuit commercieel-economische redenen relevant zijn. Het volledig leegpompen van de drijvend dak tanks heeft tot gevolg dat er een dampruimte ontstaat onder het (drijvende) dak. Bij het hervullen van de tank wordt de damp uit deze dampruimte, na behandeling, naar de buitenlucht geëmitteerd. Daarom wordt als optie beschouwd in hoeverre het aantal operationele daklandingen gereduceerd kan worden. Het spreekt voor zich dat het verminderen van het aantal daklandingen voor onderhoud geen optie is.

De resterende dampruimte bij een daklanding is maximaal 1,6 meter. Als optie wordt gedacht aan een hoogte van 1,2 meter, wat als milieuvoordeel heeft dat er minder damp wordt uitgestoten tijdens daklandingen.

Damp- en geurverwerking

De vluchtige stoffen die bij de tanks en bij het laden vrijkomen uit scheepsruimen worden teruggewonnen met een dampterugwinning en een regeneratieve verbranding. Standaard wordt dit gedaan voor de damp van klasse 1- en klasse 2-stoffen. Voor het (verder) reduceren van de (geur)emissies kan een dergelijke dampverwerking of geurverwijderingsinstallatie ook worden toegepast voor andere producten dan klasse 1- en klasse 2-stoffen, bijvoorbeeld voor producten met een dampspanning boven > 1 kPa, stoffen met mogelijke geurhinder en/of bij aanwezigheid van aandachtstoffen (branchevisie vloeibare bulk). Welke mate van damp- en geurverwerking minimaal nodig en maximaal haalbaar is, zal nog blijken uit de uit te voeren onderzoeken.

Energievoorziening

De energievoorziening aan boord van schepen gebeurt doorgaans met de eigen op diesel gestookte motoren. De haalbaarheid van het toepassen van walstroom voor enerzijds zeeschepen als anderzijds binnenvaartschepen wordt in dit MER onderzocht.

De verwarming van de tanks gebeurt doorgaans met een aardgasgestookte boiler. Daarnaast wordt onderzocht of het gebruik van restwarmte van nabijgelegen industrie een haalbare mogelijkheid is.

3 Mogelijke milieueffecten en de beoordelingsmethode

3.1 Mogelijke milieueffecten

3.1.1 Lucht

In het MER wordt aangegeven welke gevolgen van het voornemen te verwachten zijn voor de luchtkwaliteit in het gebied. De volgende punten zullen kwantitatief bepaald en beoordeeld worden:

- Effect op de luchtkwaliteit als gevolg van NO_x, fijn stof, SO₂ en benzeen emissies van materieel en vervoersbewegingen in de aanlegfase en operationele fase;
- Effect op de luchtkwaliteit als gevolg van VOS emissies bij laden en lossen en vullen en legen van de tanks in de operationele fase;
- Effect op de luchtkwaliteit als gevolg van emissies bij onderhoud en calamiteiten.

3.1.2 Geur

De gevolgen van de operationele fase van het voornemen op geurhinder worden in het MER beoordeeld. Daarbij wordt ingegaan op de geurbijdrage van het laden en lossen van schepen en trucks, het vullen en legen van tanks en ademverliezen van tanks. Aangegeven wordt hoe aan het maatregelniveau 2 en 1 uit het geurbeleid van DCMR kan worden voldaan.

3.1.3 Geluid

Geluidseffecten doen zich in zowel de aanlegfase als de operationele fase voor, en worden veroorzaakt door constructiewerkzaamheden, pompen/apparatuur en leidingen en vervoersbewegingen. In het MER wordt in beeld gebracht wat de geluidsbelasting van de genoemde geluidsbronnen is in de omgeving. Tevens wordt aangegeven hoe het voornemen past binnen de geluidszone van het industriegebied Maasvlakte.

3.1.4 Veiligheid

De externe veiligheid vormt een belangrijk onderdeel van het MER. De veiligheidscontouren van de inrichting worden berekend, waarbij wordt ingegaan op hoe aan de wettelijke norm kan worden voldaan. Bepaald worden het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het aantal scheepsbewegingen in de haven neemt toe als gevolg van de voorgenomen activiteit. De zeeschepen zullen verplicht gebruik moeten maken van loodsen voor een veilig transport in de Rotterdamse haven. De Havenmeester houdt toezicht op de nautische veiligheid. In het MER wordt het effect van het voornemen op de nautische veiligheid beoordeeld.

3.1.5 Natuur

De aanleg en exploitatie van de tankterminal kan van invloed zijn op (beschermde) natuurwaarden op de locatie en in de omgeving. Gezien de ligging van het plangebied en de aard van de werkzaamheden wordt in de natuurtoets aandacht besteed aan het verlies aan leefgebied van soorten (op de locatie), verstoring door geluid en licht (vooral naar de omgeving) en stikstofdepositie op de omgeving. Overige storingsfactoren worden niet verwacht.

De alternatieven worden beoordeeld op basis van beschikbare gegevens van het Havenbedrijf (Port of Rotterdam) en andere vrij beschikbare inventarisatiegegevens, de beheerplannen van de Natura 2000 gebieden in de directe omgeving, het Programma Aanpak Stikstofdepositie en een veldbezoek. Het toetsingskader wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet en het natuurbeleid van provincie Zuid-Holland voor het havengebied. Waar mogelijk zal rekening worden gehouden met de Wet natuurbescherming die naar verwachting per 1-1-2017 in werking zal treden. Net als bij de andere aspecten zullen alternatieven tijdens het proces aangescherpt worden om effecten te voorkomen of te beperken als gevolg van inzichten die al werkend ontstaan.

3.1.6 Bodem en water

Ten behoeve van de aanleg van de tanks en de bedrijfskantoren zijn graaf- en mogelijk heiwerkzaamheden nodig zijn. Aangegeven wordt in welke mate hierdoor bodemverstoring op kan treden en of sprake is van te saneren bodemverontreinigingen.

In het MER wordt aangegeven welke maatregelen worden getroffen (al dan niet in het kader van de NRB/BoBo en PGS29) om de vervuiling van bodem en grondwater te voorkomen. Gezien de aard van de activiteiten (op- en overslag), de stofeigenschappen van de producten en de voorgenomen voorzieningen zijn bij normale bedrijfsomstandigheden verwaarloosbare emissies naar bodem en grondwater te verwachten.

Met de aanleg van de terminal neemt de oppervlakte verhard oppervlak toe. Dit heeft gevolgen voor het waterbergend vermogen op de locatie. Bovendien wordt schoon en/of gezuiverd afstromend hemelwater geloosd op het oppervlaktewater. In het MER wordt het drainage- en afvalwatersysteem en de zuiveringsinstallaties beschreven.

3.1.7 Landschappelijke inpassing en lichthinder

De opslagtanks zullen overdag vanuit verschillende plekken in de omgeving zichtbaar zijn. In het MER wordt in beeld gebracht hoe het zicht in de richting van de projectlocatie veranderd door het voornemen en hoe de terminal landschappelijk ingepast kan worden.

Hoewel terminals over het algemeen relatief weinig verlichting nodig hebben, is de terminal ook 's-nachts zichtbaar in de omgeving. De lichtuitstraling en mogelijke hinder als gevolg daarvan is daarom ook onderdeel van het MER.

3.1.8 Archeologie en cultuurhistorie

De graaf- en heiwerkzaamheden brengen risico's met zich mee voor eventueel aanwezige archeologische waarden in de bodem. Deze worden op basis van verwachtingswaarden beoordeeld in het MER.

Er zijn in het plangebied geen monumenten of andere cultuurhistorische waarden aanwezig. Het onderwerp cultuurhistorie wordt daarom niet behandeld in het MER.

3.1.9 Afval en energie

Bij de aanleg van de terminal en tijdens de operationele fase zijn verschillende bouw- en hulpstoffen benodigd en komen er verschillende afvalstoffen zoals bouw- en bedrijfsafval vrij. Er zullen voorzieningen worden aangelegd voor het verzamelen, scheiden, opslaan en verdichten van afval. De (wijze van) verwerking en hergebruik van afvalstoffen wordt in het MER behandeld.

Pompvermogen en walstroom zijn waarschijnlijk de grootste energieverbruikers bij de Hartel terminal. Daarnaast zal de verwarming van de verwarmde tanks een belangrijke warmteconsument zijn. In het MER wordt een energiebalans opgenomen, die inzicht geeft in het energieverbruik van de verschillende onderdelen. Bovendien is aandacht voor het mogelijk gebruik van duurzame energie en de verwarming van de olietanks met restwarmte van naburige bedrijven, alsmede energiezuinige technieken (bijv. led-verlichting en een variabel toerental voor pompen).

3.2 Beoordelingsmethodiek

Om in het MER de milieueffecten te onderzoeken die toe te schrijven zijn aan de voorgenomen activiteit wordt per milieuthema de bestaande toestand van het milieu inclusief autonome ontwikkelingen in kaart gebracht. Dit dient als referentie voor de beschrijving van de eventuele milieueffecten van de voorgenomen activiteit.

4 Besluiten en procedures

4.1 Beleidskader

Onderstaand wordt een niet uitputtende opsomming gegeven van het bestaande beleid/ plannen, wet- en regelgeving, richtlijnen etc. die het kader vormen waarbinnen het voornemen van HES moet passen. Dit kader wordt in het MER verder uitgewerkt en hun indicatieve dan wel bindende betekenis voor het initiatief wordt toegelicht.

Internationaal

- Europese richtlijn op- en overslag benzine (94/63/EG)
- Europese richtlijn milieu-effectbeoordeling (97/11/EG)
- Europese Seveso III richtlijn (2012/18/EU)
- Europese kaderrichtlijn water (KRW) 2455/2001/EG)
- Europese richtlijn luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (2008/50/EG)
- Europese richtlijn evaluatie en beheersing van omgevingslawaai (2002/49/EG)
- Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG)
- Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG)
- BBT referentiedocument (BREF) 'Emission from storage' en 'waste water and waste gas treatment'
- Brandblussystemen (NFPA)
- IPCC/RIE Richtlijn
- Tankconstructie normen (API, BS, EEMUA, EN)

Nationaal

- Wet milieubeheer (Wm)
- Wet algemene bepaling omgevingsrecht (Wabo)
- Waterwet (Wtw)
- Waterbesluit
- Waterregeling
- Natuurbeschermingswet 1998 (NBW)
- Flora- en faunawet (Ffw)
- Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz)
- Ontgrondingswet (Ow)
- Wet ruimtelijke ordening (Wro)
- Wet bodembescherming (Wbb)
- Wet geluidhinder (Wgh)
- Activiteitenbesluit
- Besluit bodemkwaliteit (Bbk)

- Besluit en Regeling externe veiligheid inrichtingen (Bevi en Revi)
- Besluit risico's zware ongevallen 2015
- Besluit Kwaliteitseisen Monitoring Water
- Beheersplan Rijkswaterstaat
- Nota Ruimte/Structuurvisie Infrastructuur & Milieu
- Nationaal waterplan
- PGS29 (Richtlijn voor bovengrondse opslag van brandbare vloeistoffen in verticale cilindrische tanks)
- Meerjarenafspraak energie efficiency (MJA-3)
- Alle wettelijk aangewezen BBT-documenten

Regionaal

- Provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit (2014) en bijbehorende Provinciale Verordening Ruimte (2014)
- Provinciale Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu 2013-2017

Lokaal

- Havenvisie 2030
- Havenbeheersverordening 2010
- Bouwverordening Rotterdam 2010 (2014)
- Keur Waterschap Hollandse Delta (2014)
- Rotterdam Climate Initiative (RCI)

4.2 Overige besluiten en bevoegde gezagen

Voor de uitvoering van de activiteiten rond de bouw en exploitatie van de terminal moet een aantal besluiten genomen worden. In Tabel 4-1 staan de te nemen besluiten/ vergunningen opgesomd en de daarvoor verantwoordelijke (bevoegde) gezagen. De Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben hun gezag gedelegeerd aan DCMR voor het verlenen van de Omgevingsvergunning; de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft zijn gezag gedelegeerd aan Rijkswaterstaat voor de Waterwetvergunning.

Tabel 4-1 – Overzicht van te nemen besluiten

Wettelijk kader	Initiatiefnemer	Bevoegde gezag	Toetsing en te nemen besluit
Wet algemene bepaling omgevingsrecht	HES	Gedeputeerde Staten van Provincie Zuid-Holland → gezag gedelegeerd aan DCMR	Omgevingsvergunning voor bouwen en milieu
Waterwet	HES	Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu → gezag gedelegeerd aan Rijkswaterstaat	Waterwetvergunning voor het lozen op oppervlaktewater
Natuurbeschermingswet 1998	HES	Gedeputeerde Staten van Provincie Zuid-Holland	Vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet
Flora- en Faunawet	HES	Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (Dienst Regelingen)	Mogelijk benodigde ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet

4.3 Te volgen procedure

De initiatiefnemer dient deze Mededeling in bij het bevoegde gezag, met daarbij het verzoek de uitgebreide m.e.r.-procedure te volgen. Indien het bevoegde gezag instemt met het verzoek, zal het een openbare kennisgeving van het voornemen publiceren waarin zij tevens aangeeft wie, waar, wanneer en waarover kan inspreken. Bovendien raadpleegt het bevoegd gezag adviseurs en andere bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER en vraagt zij eventueel de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies. Binnen 6 of 12 weken na het indienen van de Mededeling door de initiatiefnemer, stelt het bevoegde gezag dan een Advies Reikwijdte en Detailniveau (ARD) op, waarin zij aangeeft welke onderwerpen het MER moet bevatten en welke diepgang het moet hebben.

De initiatiefnemer stelt met dat advies het MER (en de vergunningaanvraag) op, en dient deze in bij het bevoegde gezag. Het bevoegde gezag publiceert vervolgens een kennisgeving waarin zij aangeeft dat de stukken, inclusief het ontwerpbesluit over de vergunningaanvraag, ter inzage worden gelegd. Een ieder wordt dan in de gelegenheid gesteld om zienswijzen op de vergunningaanvraag, het MER en het ontwerpbesluit naar voren te brengen. Tenslotte zal de Commissie voor de milieueffectrapportage een toetsingsadvies uitbrengen waarin wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat om een besluit over de voorgenomen activiteit te kunnen nemen. Ten slotte maakt het bevoegd gezag het besluit over de vergunningaanvraag definitief.

Het besluit op de vergunningaanvraag wordt vastgesteld door bevoegd gezag als de m.e.r.-procedure correct en volledig is doorlopen en de gegevens in het MER redelijkerwijs aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd. Na vaststelling van het besluit moet het bevoegd gezag de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de voorgenomen activiteit onderzoeken in een monitoringprogramma.

4.4 Communicatie

HES International hecht grote waarde aan een goede communicatie met de omgeving (omwonenden en belanghebbenden) over de voorgenomen activiteit. HES International gelooft dat door open en vroegtijdige communicatie de belangen van de omwonenden het beste kunnen worden gewaarborgd en dat de voorgenomen activiteit op die manier het beste kan worden ingebed in de omgeving. Hij zal daarom actief en proactief met de omgeving communiceren.

Zoals ook hierboven beschreven kunnen belanghebbenden zienswijzen op het voornemen indienen bij bevoegd gezag. De ingekomen zienswijzen zullen worden betrokken bij het opstellen van het Advies Reikwijdte en Detailniveau van het bevoegde gezag en in de besluitvorming over de vergunningaanvraag.



With its headquarters in Amersfoort, The Netherlands, Royal HaskoningDHV is an independent, international project management, engineering and consultancy service provider. Ranking globally in the top 10 of independently owned, nonlisted companies and top 40 overall, the Company's 6,500 staff provide services across the world from more than 100 offices in over 35 countries.

Our connections

Innovation is a collaborative process, which is why Royal HaskoningDHV works in association with clients, project partners, universities, government agencies, NGOs and many other organisations to develop and introduce new ways of living and working to enhance society together, now and in the future.

Memberships

Royal HaskoningDHV is a member of the recognised engineering and environmental bodies in those countries where it has a permanent office base.

All Royal HaskoningDHV consultants, architects and engineers are members of their individual branch organisations in their various countries.