

Commissie voor de m.e.r. door tussenkomst van
de DCMR

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands

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

Datum:	24 augustus 2017	Contact:	Ard Slomp
Uw kenmerk:		Telefoon:	+31 883483268
Ons kenmerk:	I&BBE4185L003F0.1	E-mail:	ard.slomp@rhdhv.com
Classificatie:	Projectgerelateerd		

Onderwerp MER HHTT

Geachte commissie,

In het vorige week gehouden overleg is ons gebleken dat het milieueffectrapport (MER) voor de HES Hartel Tank Terminal (HHTT) op enkele punten verduidelijking nodig heeft. Die geven we, mede namens HES Hartel Tank Terminal, met deze brief, op de volgende punten:

1. VOS-emissies
2. Kleine verschillen tussen de alternatieven
3. Inconsistenties in het MER
4. Veiligheid van vervoer over het water
5. Broedparen van meeuwen.

VOS-emissies

In het MER heeft HHTT/RHDHV beschreven welke maatregelen zijn getroffen om de VOS-emissies terug te dringen. Hierbij is invulling gegeven aan het Advies (commissie voor de milieueffectrapportage, 21 december 2016), dat door de commissie m.e.r. is uitgebracht. Als vertrekpunt voor dit advies kiest de commissie de door HES International/RHDHV in de Notitie reikwijdte en detailniveau gekozen in het MER. De commissie vraagt hierbij verbijzonderd aandacht voor maatregelen om damp- en geuremissies maximaal te beperken evenals maatregelen waarbij zo min mogelijk verontreinigende stoffen vanuit de terminal in de lucht terecht komen. In het advies is een viertal concrete maatregelen genoemd dat door HES/RHDHV ook in het MER is uitgewerkt.

Hierbij wordt opgemerkt dat HES International meer heeft gedaan dan alleen deze vier door de commissie voorgedragen maatregelen uit te werken. Veel van deze maatregelen worden in het uiteindelijk ontwerp toegepast terwijl er ook een aantal, niet vooraf gedefinieerde, aanvullende maatregelen is geïdentificeerd en wordt toegepast:

- Drijvende dekken worden niet alleen toegepast voor klasse 1 en 2 tanks, zoals staat beschreven in de Mededeling, maar worden ook toegepast op alle klasse 3 tanks.

Dit gaat ook verder dan de stand der techniek. We merken verder nog op dat artikel 5.50 lid 3 van het Activiteitenbesluit in combinatie met artikel 5.38 lid a van de Activiteitenregeling verplicht tot het gebruik van een drijvend dek bij een dampspanning groter dan 1 kPa. In klasse 3 tanks is de dampspanning veelal lager dan 1 kPa. De BBT (zoals die is beschreven in een relevante recente BREF raffinaderijen (BAT conclusie 49 in combinatie met de definitie van een vluchtige organische stof binnen die BREF)) gaat uit van een dampspanning van 4 kPa als grens voor de installatie van drijvend dek.

- Alle daklandingsemissies van tanks die klasse 1 en klasse 2 producten bevatten worden behandeld om VOS-emissies te beperken. Ook wordt een deel van de daklandingsemissies afkomstig van klasse 3 producten behandeld om de emissie van geur te verminderen. Ook dit gaat verder dan de huidige stand der techniek waarbij we opmerken dat artikel 5.50 lid 3 van het Activiteitenbesluit in combinatie met artikel 5.38 van de Activiteitenregeling voor zowel klasse 1, 2 of 3 tanks geen eisen stelt met betrekking tot de beperking van daklandingsemissies.
- Het toepassen van dubbele seals op de inwendig drijvende dekken.
- HES heeft een tweetraps DVI voorzien zoals ook in de Mededeling is genoemd. Hiermee kan voor emissies die vrijkomen ten gevolge van verladingsactiviteiten voldaan worden aan de emissie eis van 50 mg/m^3 (gO_2 zoals benzine) uit artikel 2.5 van het Activiteitenbesluit. Dit is lager dan de eis welke rechtstreeks van toepassing is op benzine op- en overslag bedrijven (Activiteitenbesluit, artikel 5.56, 35 g/m^3) en gaat verder dan is beschreven in de conclusie uit de relevante recente BREF raffinaderijen (BAT 52: 150 mg/m^3 - 10 g/m^3).

Het effect van de hiervoor opgesomde maatregelen (inclusief de vier door de commissie voorgedragen maatregelen) op de VOS-emissie zijn in het MER nader uitgewerkt. Verdergaande maatregelen om de VOS gerelateerde emissie terug te dringen, zoals het sluiten van alle tanks zoals dat voor ZZS-stoffen wordt gedaan, zijn in het MER niet behandeld. De reden hiervoor lichten we onderstaand verder toe.

Om het effect van de diverse maatregelen op de VOS emissies in het MER inzichtelijk te maken zijn scenario's ontwikkeld. Voor alle scenario's wordt uitgegaan van Covered Floating Roof Tanks (CFRT; tank met een drijvend dek en een zelfdragend (koepel)dak) voor de opslag van klasse 1, 2 en 3 producten en van Dampdichte Floating Roof Tanks (DFRT; tank met drijvend dek en een vast dampdicht dak met aansluiting op de dampverwerkingsinstallatie) in tankput 04, waarin producten met een ZZS-gehalte hoger dan 5% dienen te worden opgeslagen.

Om inzicht te geven in het effect van de diverse maatregelen wordt in de onderstaande tabellen, naast datgene wat in de MER al is uitgewerkt, een overzicht gegeven van de VOS-emissies ten gevolge van verdergaande maatregelen. Hierbij zijn de volgende scenario's uitgewerkt:

1. De tanks zoals hierboven beschreven (alles in principe opgeslagen in CFRT tanks, klasse 1 producten met meer dan 5% ZZS worden opgeslagen in DFRT tanks), zonder de toepassing van dampverwerking voor de daklandingen (hiermee brengen we de referentiesituatie in kaart, die ook BBT is, zie eerder gegeven toelichting op verder dan BBT gaande maatregelen).
2. Conform scenario 1, maar nu met toepassing van dampverwerking voor (gelijk met het realisatiealternatief uit de MER):
 - a. de emissies van alle tanks tgv daklandingen (verdrijvingsverliezen, schoonmaakverliezen) voor klasse 1 en geurbepalende klasse 3 producten
 - b. de emissies (uitdampemissies, uitpompverliezen) van de DFRT tanks voor de opslag van producten met meer dan 5% ZZS
3. Conform scenario 2 maar nu met de volgende uitbreiding:

- Opslag van alle klasse 1 producten in DFRT-tanks met daarbij behorende verwerking van de emissie in een dampverwerkingsinstallatie (zie scenario 2);
- De opslag van klasse 3 producten in CFRT-tanks met daarbij behorende technische maatregelen om de emissie te reduceren.

Voor de uitwerking van de beschreven scenario's is gerekend met de doorzet uit het Realisatiealternatief van 53 miljoen ton per jaar.

Tabel 1 Scenario 1: Opslag in tanks conform het Realisatiealternatief, zonder het verwerken van daklandingsmissies

	Ademverlies	Verdrijvings- verlies	Uitdampings- verlies	Uitpomp- verlies	Schoonmaken tanks	Totaal
	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar
5% K3 CFRT; geurend	n.v.t.	35	41	16.139	< 1	16.885
95% K3 CFRT, niet geurend	n.v.t.	660			9	
K1 CFRT	n.v.t.	563.967	14.750	1.901	7.050	587.668
K1 met > 5% ZZS in CFRT	n.v.t.	123.184	4217	535	1540	129.477
TOTAAL						734.030

Tabel 2 Scenario 2: Opslag in tanks conform het Realisatiealternatief

	Ademverlie- s	Verdrijvings- s-verlies	Uitdampings- s-verlies	Uitpomp- verlies	Schoonmaken tanks	Totaal
	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar
K3 CFRT	n.v.t.	<1 ¹⁾	41	16.139	< 1 ¹⁾	16.850
K1 CFRT	n.v.t.	564 ¹⁾	14.750	1.901	7 ¹⁾	17.222
K1 met > 5% ZZS in DFRT	n.v.t.	123 ¹⁾	1,5 ¹⁾	4 ¹⁾	0,5 ¹⁾	129
TOTAAL						34.201

1) Deze dampen zijn behandeld in een DVI

Tabel 3 Scenario 3: Opslag van alle klasse 1 producten in DFRT

	Ademverlies	Verdrijvings- verlies	Uitdampings- verlies	Uitpomp- verlies	Schoonmaken tanks	Totaal
	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar
5% K3 CFRT; geurend	n.v.t.	< 1 ¹⁾	41	16.139	< 1	16.850
95% K3 CFRT, niet geurend	n.v.t.	660			9	
K1 DFRT	n.v.t.	564 ¹⁾	15 ¹⁾	2 ¹⁾	7 ¹⁾	588
K1 met > 5% ZZS in DFRT	n.v.t.	123 ¹⁾	1,5 ¹⁾	4 ¹⁾	0,5 ¹⁾	129
TOTAAL						17.567

1) Deze dampen zijn behandeld in een DVI

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat het toepassen van dampverwerking op de emissies die vrijkomen bij een daklanding (scenario 2) resulteert in een reductie van VOS-emissies van ca. 700.000 kg VOS per jaar. Deze VOS-emissies worden in het Realisatiealternatief dus al gereduceerd met 96,4% ten opzichte van BBT.

ZZS-emissies

Voor ZZS is een vergelijkbare berekening uitgevoerd voor dezelfde scenario's als boven omschreven voor de VOS/emissies. Dit is gedaan voor de emissies van de ZZS-en 1,3-butadien, isopreen en benzeen inzichtelijk gemaakt.

Voor formaldehyde zijn de scenario's niet berekend, omdat formaldehyde voorkomt in additieven. Additieven wordt opgeslagen in de additieventanks. Deze tanks hebben al een aansluiting op de DVI, waardoor alle emissies via de dampverwerkingsinstallatie worden geëmitteerd.

Ook voor producten met meer dan 5% ZZS zijn de scenario's niet berekend, omdat deze stoffen reeds worden opgeslagen in DFRT met afvoer naar de DVI.

Tabel 4: Emissies 1,3-butadien

1,3-butadien	Verdrivings- verlies	Schoonmaa- k-verlies	Uitdampings- verlies	Uitpomp- verlies	Totaal	
	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	%
1. Ongereinigd	495.568	6.195	13.714	112	515.589	100
2. Realisatie alternatief	496	6	13.714	112	14.328	2,8
3. In DFRT	496	6	14	0,1	516	0,1

Tabel 5: Emissies isopreen

Isopreen	Verdrivings- verlies	Schoonmaa- k-verlies	Uitdampings- verlies	Uitpomp- verlies	Totaal	
	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	%
1. Ongereinigd	11.000 (obv DVI rendement van 99,9%)		295	38	11.333	100
2. Realisatie alternatief	11		295	38	344	3
3. In DFRT	11		0,3	0,04	11,3	0,1

Tabel 6: Emissies benzeen

Benzeen (voor de benzeen opgeslagen in CFRT in realisatie alternatief)	Verdrijvingsverlies	Schoonmaakverlies	Uitdampingsverlies	Uitpompverlies	Totaal	
	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	kg VOS/jaar	%
1. Ongereinigd	24.000 (obv DVI rendement van 99,9%)		74	10	24.084	100
2. Realisatie alternatief	24		74	10	108	0,45
3. In DFRT	24		0,08	0,01	24,1	0,1

Uit bovenstaande blijkt dat in het Realisatiealternatief (scenario 2) ten opzichte van de basissituatie (scenario 1) een reductie van minimaal 97% van de ZZS-emissies wordt bereikt. Tevens worden in deze situatie voor de betreffende stoffen concentraties in de omgeving berekend die onder het verwaarloosbaar risico zijn gelegen.

Effect verdergaande maatregelen

Ten opzichte van het Realisatiealternatief wordt door het toepassen van DFRT voor alle klasse 1 producten een additionele reductie in VOS-emissies verkregen van circa 17.000 kg VOS per jaar¹, wat een totale emissiereductie oplevert van 97,6% (ten opzichte van de 96,4% reductie in het realisatiealternatief). Uitgaande van een afwegingsgebied voor kosteneffectiviteit voor het treffen van maatregelen voor VOS van € 8 - € 15 per vermeden kg VOS², is een investering van € 800.000 - € 1.500.000 gerechtvaardigd.

De kosten voor het uitvoeren van alle tanks als DFRT bedragen echter veel meer dan € 1.500.000. Dit heeft te maken met de volgende technische aanpassingen die moeten worden getroffen:

- De fundering en constructie van de tank moet worden verzwaard;
- Het aantal leidingen moet worden verhoogd (dampverwerking en blus- en koelwater);
- De bluscapaciteit in de tank moet worden vergroot op basis van een full service scenario in plaats van een rimsealfire;
- De tankputten moeten worden voorzien van tankputbeschuiting;
- De VRU zal sterk moeten worden vergroot in capaciteit, aangezien ook laagcalorische dampen zullen worden verwerkt
- Daarnaast zal het energieverbruik fors stijgen doordat de thermische behandeling van deze laagcalorische dampen niet autotherm zal plaatsvinden

Enkele van deze technische aanpassingen zijn het gevolg van de eisen uit de nieuwe versie van de PGS29 die sinds juli 2016 van kracht is. Deze technische aanpassingen zijn overigens al voorzien en worden toegepast bij het inrichten van tanks voor de opslag van stoffen met meer dan 5% ZZS. Met het gekozen realisatiealternatief zijn de ZZS-concentraties beneden het verwaarloosbaar risiconiveau (VR).

Wettelijk kader VOS- en ZZS-emissies

In het MER is voor VOS-emissies (paragraaf 5.2.1, blz. 25) geschreven:

¹ We rekenen hier met VOS, omdat hiermee de grootste emissiereductie wordt behaald

² Zie tabel 2.7 van het Activiteitenbesluit

Omdat er geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden plaatsvinden, zijn mitigerende maatregelen niet nodig.

Voor de emissies van VOS bestaan echter geen grenswaarden per inrichting. Wel geldt voor de emissies vanuit de dampverwerkingsinstallatie (een puntbron) een emissie-eis van 50 mg VOS/m³ (Activiteitenbesluit, artikel 2.5, tabel 2.5). Aan deze emissie-eis wordt door HHTT voldaan.

In het MER is voor ZZS-emissies (paragraaf 5.2.1, blz. 25) geschreven:

Voor de ZZS-emissies treedt een toename van de emissies op, maar er worden geen grens- of streefwaarden overschreden

Voor de emissies van ZZS is het uitgangspunt echter een minimalisatieverplichting om een nulemissie te bereiken (artikel 2.4 lid 2 en de nota van toelichting van het Activiteitenbesluit). In het MER (en het bijlagenrapport) is aangegeven dat de emissies van ZZS, ten gevolge van de activiteiten van HHTT, niet leiden tot een concentratie in de omgeving die boven het Verwaarloosbaar Risico is gelegen.

Kleine verschillen tussen de alternatieven

In het gesprek tussen de commissie m.e.r. en de initiatiefnemer over het advies, is gezocht naar mogelijkheden om de emissies van daklandingen terug te dringen. Dit is op twee manieren vormgegeven in het plusalternatief: door een verlaging van de daklandingshoogte en door een vermindering van de frequentie van daklandingen per tank.

Beide manieren zijn tijdens het verder detailleren van het ontwerp van de tankterminal technisch niet haalbaar gebleken, om verschillende redenen:

- Verlagen van de hoogte is niet mogelijk, omdat dan onvoldoende ruimte overblijft voor de roerders in de tank. Er bleek zelfs meer ruimte nodig dan de 1,6 meter van het basisalternatief, waardoor in de nieuw toegevoegde alternatieven een daklandingshoogte van 1,8 meter is opgenomen.
- Verlagen van de frequentie bleek niet mogelijk, omwille van de flexibiliteit van de terminal. Ook hier moest het aantal voor de nieuwe alternatieven worden verhoogd.

In tabelvorm zien de uitgewerkte alternatieven er voor de daklandingen als volgt uit:

Tabel 7: Overzicht daklandingen

Alternatief:	Basis	Plus	Voorkeurs	Realisatie
Aantal*	6	3	16	16
Hoogte daklanding** (meter)	1,6	1,2	1,8	1,8
Doorzet (miljoen ton)	66	66	66	53
DVI***	Ja	Ja	Ja	Ja

* P.33 MER, P.36 MER, P.18 MER (wel vermeld, maar apart en pas bij H8 Geur)

** P.15 MER

*** P.17 MER, P.18 MER

Als alternatief voor bovenstaande oplossingen en om toch tot een verlaging van de daklandingsemissies te komen heeft HHTT ervoor gekozen om een groot deel van de daklandingsemissies aan te sluiten op de dampverwerkingsinstallatie (DVI) met een verwijderingsrendement van 99,9%. Door het toepassen van deze maatregel zijn de verschillen in VOS-emissies tussen de verschillende alternatieven vrij klein geworden.

Door toepassing van de DVI voor daklandingsemissies resulteert de extra 0,6 m hoogte voor de grootste opslagtank met klasse 1 product (35.000 m³) in een additionele VOS-emissie van 10,7 kg VOS/jaar (bij 16 daklandingen/jaar, circa 1,5% van de totale gereinigde emissies). Per daklanding komt dit dus op een additionele VOS-emissie van 0,7 kg.

Omdat HHTT in de mededeling (Mededeling voor de Hartel terminal, Maasvlakte – Rotterdam, 20 september 2016) heeft aangekondigd de verlaging van de daklandingshoogte en van de daklandingsfrequentie nader te onderzoeken, is dit in het MER toch in beeld gebracht, ondanks de betrekkelijk kleine verschillen.

Inconsistenties in het MER

Uit een inventarisatie blijkt dat er inconsistent melding wordt gemaakt van het aantal daklandingen en voor welke daklandingen toepassing wordt gemaakt van de dampverwerkingsinstallatie.

Aantal daklandingen

Zoals hierboven benoemd is het aantal daklandingen dat is doorgerekend in de alternatieven verschillend. In de deelonderzoeken voor de VOS-emissies en voor Geur is echter uitgegaan van 16 daklandingen voor elk van de alternatieven. Dit is niet consistent met het hoofdrapport van het MER. Eveneens bovenstaand is laten zien dat door de gekozen dampverwerking de verschillen tussen de alternatieven niet groot zijn. Voor zover er verschillen zijn, is in de studies voor VOS en Geur de worst-case situatie berekend.

Wanneer wel en geen DVI bij daklandingen

De emissies bij daklandingen worden via een DVI verwerkt voor alle klasse 1 producten en voor de geurende klasse 3 producten.

Voor de (niet geurende) klasse 3 producten wordt geen dampverwerking toegepast voor emissies ten gevolge van daklandingen. Deze emissies worden rechtstreeks naar de buitenlucht geëmitteerd.

In het VOS- en geurrapport is dit op bovenstaande wijze verwerkt en berekend.

Basisnet Water

De effecten van het oprichten van een nieuwe terminal voor de externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de waterwegen is in het MER niet in beeld gebracht. De risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen in de Wet basisnet. In deze wet- en regelgeving zijn voor waterwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen risicoplafonds vastgesteld. Het risicoplafond is de maximale plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ per jaar (PR 10⁻⁶ contour), deze komt overeen met de oeverlijn voor waterwegen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu monitort of deze risicoplafonds worden overschreden. Uit onderzoek blijkt dat in 2016 nergens in Nederland de risicoplafonds voor water worden overschreden (bron: verslag over de werking van het Basisnet³ door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu). Voor zeevaartroutes vindt deze analyse op kwalitatieve wijze plaats. Dit geldt ook voor de waterwegen waar aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen per schip zal gaan plaatsvinden voor de HHTT. Dit betreft: 'Beerkanaal', 'Hartelkanaal' en 'ingang haven'. Het Basisnet geeft vervolgens ook referentiehoeveelheden voor de aantallen transporten gevaarlijke stoffen per stofcategorie. Het belangrijkste doel hiervan is het bieden van een vaste set vervoersgegevens aan overheden voor het uitvoeren van groepsrisico-berekeningen bij ruimtelijke planvorming. In het eerder aangehaalde verslag over de werking van het Basisnet Water wordt geconstateerd dat er geen relatie is tussen de vastgestelde risicoplafonds en de referentiehoeveelheden:

³ Verslag over de werking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in 2016, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 9 juni 2017

“Naar aanleiding van de prognoses voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water voor 2025 is in het Verslag over de wet Basisnet in 2015 aangekondigd dat de referentiehoeveelheden welke zijn opgenomen in de Regeling Basisnet, aangepast zullen worden. Omdat er in het Basisnet Water geen relatie is tussen de ligging van de risicoplafonds en deze referentiehoeveelheden, is er ruimte om de referentiehoeveelheden te verhogen zonder dat dit tot verhoging van de risicoplafonds leidt (einde citaat; pagina 20).”⁴

Verder wordt in algemene zin gesteld dat voor het Basisnet Water de referentiehoeveelheden lager zijn dan de vervoersaantallen waarmee de berekende PR 10^{-6} contour op de oeverlijn zou komen te liggen. Dit betekent dat de hoeveelheden transporten de referentiehoeveelheden in aanzienlijke mate zullen kunnen overschrijden zonder dat de risicoplafonds worden overschreden c.q. de PR 10^{-6} contour op de oever komt.

Op basis hiervan is de verwachting dat de extra scheepsbewegingen als gevolg van HHTT ook zullen passen binnen de risicoplafonds zoals opgenomen in het Basisnet.

Voor de volledigheid vergelijken we de referentieaantallen (scheepsbewegingen) zoals opgenomen in het Basisnet, met de aantallen uit de rapportage over 2016 en de verwachte hoeveelheden volle schepen van HHTT (conform methodiek van het Basisnet). Dit doen we voor zowel de klasse 3 producten (deze valt in het Basisnet onder stofcategorie LF1, de lichtste categorie voor vloeibare brandstoffen) als voor de klasse 1 producten (deze valt in het Basisnet onder stofcategorie LF2, de zwaarste categorie voor vloeibare brandstoffen). Zie hiervoor de onderstaande tabel.

Tabel 8: Aantallen scheepsbewegingen Basisnet LF1 (klasse 3)

Route	Type	Basisnet referentie-hoeveelheid	Huidige bewegingen (2016, RWS)	HHTT	2016 + HHTT
Bk 6325 (Beerkanaal)	Binnenvaart	9882	1475	2695	4170
	Zeevaart	1241	478	361	839
Hk 6538 (Hartelkanaal)	Binnenvaart	N.v.t.	2921	2205	5126
	Zeevaart	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Nwa 1035 (ingang haven)	Binnenvaart	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
	Zeevaart	9196	4930	361	5291

Tabel 9: Aantallen scheepsbewegingen Basisnet LF2 (klasse 1)

Route	Type	Basisnet referentie-hoeveelheid	Huidige bewegingen (2016, RWS)	HHTT	2016 + HHTT
Bk 6325 (Beerkanaal)	Binnenvaart	13.958	1121	880	2001
	Zeevaart	442	525	304	829
Hk 6538 (Hartelkanaal)	Binnenvaart	N.v.t.	2155	720	2875

⁴ Met de totstandkoming van de nieuwe Omgevingswet is deze functie van de referentieaantallen niet langer nodig. De invoering van de nieuwe Omgevingswet heeft gezorgd voor een vertraging in de aanpassing van het Basisnet voor wat betreft de referentieaantallen (aldus hetzelfde verslag).

	Zeevaart	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Nwa 1035 (ingang haven)	Binnenvaart	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
	Zeevaart	3334	4926	304	5230

Voor de klasse 3 producten zijn de te verwachte aantallen van HHTT lager dan de referentieaantallen die zijn opgenomen in het Basisnet. Hetzelfde geldt voor de binnenvaartschepen met klasse 1 producten. Voor de zeevaart met klasse 1 producten zijn de aantallen al zonder HHTT hoger dan de referentieaantallen en met toevoeging van de HHTT schepen worden de aantallen nog hoger.

Zoals eerder beschreven blijkt dat uit toetsing door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu⁵ dat de risicoplafonds in 2016 nergens worden overschreden, ook niet op de plaatsen waar de aantallen hoger uitvallen dan de referentieaantallen. Om te bepalen of dit ook zal gelden met de komst van HHTT kijken we naar de bijlage "Rapport toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het water aan de risicoplafonds Basisnet" bij het al genoemde rapport. In paragraaf 2.3 wordt een kwalitatieve risicoanalyse⁶ gegeven van de Basisnet zeevaartroutes. Hierin worden de volgende opmerkingen gemaakt over schepen met de stofcategorieën LF1/LF2:

"Op basis van de volgende kwalitatieve argumentatie kan, mede in het perspectief van het Protocol Zee- en Binnenvaart op vaarwegen met meer dan 10% zeevaart, worden beredeneerd dat de risicoplafonds op de zeevaartroutes niet worden overschreden. Hieronder wordt puntsgewijs ingegaan op de transporten die de referentiehoeveelheden overschrijden.

- *Daar waar de geregistreerde hoeveelheden transporten LF1 en/of LF2 met zeeschepen (en in een enkel geval ook met binnenvaartschepen) groter zijn dan de referentiehoeveelheden, is dit niet meer het geval als op de betreffende vaarweg de transporten LF1 en LF2 met zee- en binnenvaartschepen tezamen genomen wordt (behalve Westerschelde).*
- *Brandbare vloeistoffen (LF1 en LF2) geven bij uitstroming een risico op een plasbrand. Een plasbrand zal zich beperken tot de vaarweg. Verhoging van transporten LF1 en LF2 hebben daardoor slechts geringe invloed op het plaatsgebonden risico op de oever. Bovendien geldt dat de uitstroomkans op zichzelf ondertussen langzamerhand vermindert vanwege de toename van dubbelwandigheid van de schepen (dubbelwandigheid vermindert de uitstroomkans met een factor 10 t.o.v. enkelwandige schepen)."*

Ook de vergelijking van de aantallen schepen als gevolg van HHTT met het Basisnet Water leiden tot de verwachting dat de risicoplafonds niet zullen worden overschreden.

Broedparen meeuwen

Uit de informatie in het MER blijkt dat het plangebied van belang is als broedgebied voor meeuwen. Uit het faunabeheerplan meeuwen havengebieden⁷, dat als bijlage aan deze brief is toegevoegd, blijkt dat op de locatie waar HHTT zich wil vestigen in de jaren 2014 en 2015 respectievelijk 491 en 282 broedparen van de Kleine Mantelmeeuwen en 34-42 broedparen van de Zilvermeeuw aanwezig waren. Door de komst van de terminal zullen deze broedparen een nieuwe broedplek moeten vinden.

Voor het Rotterdams havengebied is een overkoepelend meeuwenbeheerplan van toepassing (het al genoemde faunabeheerplan). In dit meeuwenbeheerplan is opgenomen dat Maasvlakte II de komende

⁵ Verslag over de werking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in 2016, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 9 juni 2017

⁶ Voor de zeevaart is nog geen kwantitatieve afweging mogelijk (bron: reeds aangehaalde verslag)

⁷ Faunabeheerplan meeuwen havengebieden van Rotterdam, Dordrecht en Alblasterdam, 2015 t/m 2019, R. Lensink, Bureau Waardenburg bv, 5 januari 2015, rapportnr. 14-146.

jaren voldoende plaats biedt als broedgebied voor meeuwen. In de toekomst wordt de Slufter aangemerkt als permanent broedgebied. Met deze twee gebieden is naar de toekomst toe geborgd dat er, ondanks het verdwijnen van de locatie van HHTT als beschikbare broedplaats, voldoende plek beschikbaar is voor de broedparen in het Rotterdams havengebied.

Wij vertrouwen erop met deze brief de nodige verduidelijking hebben gegeven.

Met vriendelijke groet, mede namens HES Hartel Tank Terminal,



Ard Slomp

Consultant
Industry & Buildings