Mededeling Voornemen

Shtandart – Tank Terminal Europoort West

23 december 2011

SHTANDART

ROYAL HASKONING
Enhancing Society

Inhoudsopgave

1 Inleiding **5**
1.1 Aanleiding 5
1.2 De *m.e.r.-procedure* 5
1.3 De eerste stap: Mededeling van het voornemen 5
1.4 Leeswijzer 5

2 Project op hoofdlijnen **7**
2.1 De *initiatiefnemer* 7
2.2 Bevoegd gezag 7
2.3 Het doel van de voorgenomen activiteit 7
2.4 Locatie 9
2.5 Technische beschrijving 9
2.6 Projectfasen 10
2.7 Planning 11

3 Alternatieven **13**
3.1 Referentiealternatief 14
3.2 Basisalternatief 14
3.3 Voorlopig voorkeursalternatief 14
3.4 Voorkeursalternatief 15

4 Bestaande toestand en effecten op het milieu **17**
4.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling 17
4.2 Beoordelingskader 17
4.3 Milieuthema's 17
4.4 Leemten in kennis en monitoring 19

5 Besluiten en procedures **21**
5.1 Beleidskader 21
5.2 Te nemen besluiten 22
5.3 Te volgen procedures 22
5.4 Communicatie 22

PRIMORSK
ROTTERDAM

Inleiding

1.1 Aanleiding

Shtandart TT BV (verder te noemen Shtandart) is voornemens een nieuwe tank terminal te bouwen en exploiteren op de 'Kop van de Beer', Europoort Rotterdam.

In 2010 heeft het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (verder te noemen Havenbedrijf) een openbare aanbestedingsprocedure opgestart voor het bouwen en exploiteren van een nieuwe tank terminal op de 'Kop van de Beer', genaamd Tank Terminal Europoort West (TEW). Shtandart werd op grond van haar bid geselecteerd om het project uit te voeren. De Russische president Medvedev en de Nederlandse minister-president Rutte hebben op 20 oktober 2011 een lange termijnovereenkomst getekend tussen het Havenbedrijf en Shtandart.

De terminal zal functioneren als een 'open hub terminal' voor het opslaan en doorvoeren van met name Oeral ruwe olie. Shtandart zal ongeveer 3,2 miljoen m3 aan opslagcapaciteit realiseren, waarvan 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 (nabij Sint Petersburg) via de Finse Golf, de Baltische- en Oostzee, Skagerrak, Kattegat en de Noordzee naar Rotterdam worden vervoerd met een pendeldienst van olietankers. Afvoer zal plaatsvinden zowel per zee- als binnenvaartschip als per pijpleiding.

1.2 De m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure [1] 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 MER [1] worden op een samenhangende, objectieve en systematische wijze de milieueffecten beschreven, die naar verwachting zullen 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 Tank Terminal Europoort West valt binnen categorie C25 van de bijlagen bij het Besluit milieueffectrapportage. Het besluit over de Omgevingsvergunning (Wabo) voor de tank terminal is m.e.r.-plichtig. Om hieraan te voldoen zal een Project-MER worden opgesteld.

Daarnaast dient een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 te worden uitgevoerd, omdat significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van nabijgelegen Natura2000-gebieden op voorhand niet zijn uit te sluiten. Als gevolg daarvan zullen voor het Project-MER de stappen van de uitgebreide m.e.r.-procedure worden gevolgd. Bovendien is een besluit voor een ontheffing onder de Flora- en faunawet benodigd.

1.3 De eerste stap: Mededeling van het voornemen

Met deze Mededeling van het voornemen door de initiatiefnemer wordt de m.e.r.-procedure officieel gestart en aan het publiek kenbaar gemaakt. De Mededeling van het voornemen beschrijft het wat, waar en waarom van de voorgenomen activiteit. De Mededeling van het voornemen vormt de basis voor het Advies Reikwijdte en Detailniveau (ARD). De 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. De ARD dient als leidraad voor het MER. Deze Mededeling van het voornemen is in opdracht van Shtandart opgesteld door Royal Haskoning.

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit van Shtandart op hoofdlijnen beschreven. Daarna wordt in het derde hoofdstuk ingegaan op de verschillende alternatieven die in het MER zullen worden beschreven. Hoofdstuk 4 geeft informatie over de in het MER te beschrijven mogelijke milieueffecten. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 een overzicht gegeven van de benodigde besluiten en procedures.

[1] *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*

NO SMOKING
PORT OF ROTTERDAM

Project op hoofdlijnen

2.1 De initiatiefnemer

De initiatiefnemer van de bouw en exploitatie van de tank terminal is Shtandart TT BV (verder aangeduid als Shtandart), een joint venture van Summa Group (75%) en VTTI (25%). Summa Group is een private holding met belangen in de olie en gas sector, commerciële havenactiviteiten, engineering, bouw en telecom. VTTI exploiteert een internationaal netwerk van opslagterminals voor ruwe olie en olieproducten.

2.2 Bevoegd gezag

Voor het project dienen meerdere vergunningen aangevraagd te worden, waarbij verschillende bestuursorganen betrokken zijn als bevoegd gezag. In tabel 5.1 in hoofdstuk 5 is een overzicht gegeven van de bevoegde gezagen en de door hen te nemen besluiten op vergunningaanvragen. Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland zal optreden als coördinerend bevoegd gezag.

2.3 Het doel van de voorgenomen activiteit

Het doel van de voorgenomen activiteit is de bouw en exploitatie van een nieuwe tank terminal met een opslagcapaciteit van circa 3,2 miljoen m3, waarvan 2,3 miljoen m3 voor Oeral ruwe olie en 0,9 miljoen m3 voor olieproducten zoals diesel en stookolie.

In het kader 'Visie Shtandart op TEW' zijn de doelen en schaalvoordelen uitgewerkt. Shtandart heeft een hoge ambitie waarvan de kernpunten zijn:

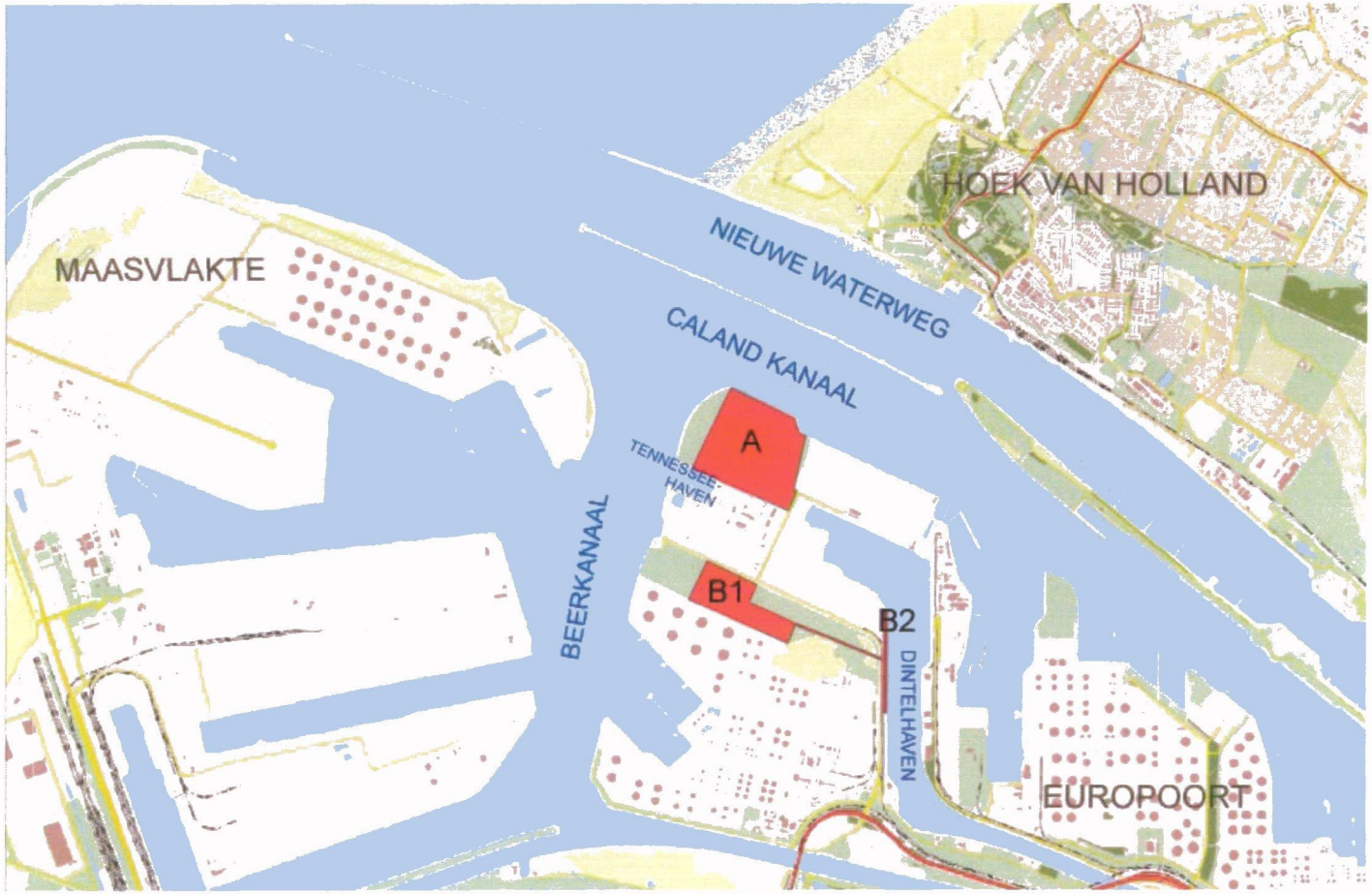
- Een state-of-the-art terminal met minimale impact op het milieu;
- Flexibel ontwerp dat gemakkelijk is aan te passen aan een veranderende markt;
- 'Open hub' voor (Oeral) ruwe olie: open voor alle leveranciers en afnemers van Oeral ruwe olie.

Visie Shtandart op TEW (Terminal Europoort West)

In de laatste 10 jaar is de stroom olie naar Rotterdam stabiel gebleven op circa 100 miljoen ton per jaar. De ruwe olie werd opgenomen in het Europese raffinagesysteem van Rotterdam, Vlissingen, Antwerpen en Duitsland. Met TEW zal het volume van ruwe olie dat de haven in- en uitstroomt fors groeien.
Shtandart wil een terminal met een zo laag mogelijke milieubelasting exploiteren, daarom zijn state-of-the-art technieken toegepast in o.a. de ruwe olie tankdaken, de daklandingen en de dampverwerkingsinstallaties, het ontwerp van de schepen, de verwarming van de tanks, de elektriciteitsvoorziening en walstroom.

Voor de Europese raffinaderijen leidt TEW tot schaalvoordelen als gevolg van de pendeldienst die wordt opgezet tussen Primorsk en Rotterdam. Door de pendeldienst wordt aanvoer van Oeral ruwe olie gegarandeerd en ontstaat er een leveringspunt dichterbij de afnemer. TEW vergroot daarmee de mogelijkheid om ruwe olie te leveren aan de Europese raffinaderijen. Bovendien levert het opzetten van de pendeldienst een milieuvoordeel, doordat er efficiënter en schoner transport plaats zal vinden.

Het 'open hub'-concept is bevorderlijk voor het volume olie dat in en uit de haven zal stromen. Daarnaast verhoogt een succesvolle hub het aantal en type klanten dat deelneemt aan de markt. Nieuwe klanten zijn o.a. Russische producenten, raffinaderijen, handelsbedrijven en internationale banken. De hub zal zich bovendien niet beperken tot TEW, maar TEW zal zorgen voor het verbeteren van de bestaande olieinfrastructuur ten behoeve van de export in Rotterdam.


HOEK VAN HOLLAND
MAASVLAKTE
NIEUWE WATERWEG
CALAND KANAAL
A
TENNESSEE-HAVEN
BEERKANAAL
B1
B2
DINTELHAVEN
EUROPOORT

2.4 Locatie

Tank Terminal Europoort West (TEW) zal worden gebouwd op twee dicht bij elkaar gelegen nog braakliggende terreinen in het noordwestelijk deel van de Europoort: een noordelijke locatie A ('Kop van de Beer') en een zuidelijke locatie B1 en B2. De noordelijke locatie grenst aan het Caland kanaal en de zuidelijke locatie aan de Dintelhaven. De terreinen zijn gescheiden van elkaar door het terrein van Indorama en de terreinen (A, B1 en B2) worden door middel van een pijpleidingcorridor met elkaar verbonden.

2.5 Technische beschrijving

Opslagtanks

De voorgenomen activiteit voorziet in de aanleg van 18 tanks voor ruwe olie op plot A met een totale opslagcapaciteit van 2,3 miljoen m3 en 18 tanks die flexibel kunnen worden ingericht voor producten zoals ruwe olie, diesel- en stookolie op plot B1 met een opslagcapaciteit van 0,9 miljoen m3. Shtandart voorziet een doorvoercapaciteit van 40 miljoen ton per jaar (40 miljoen ton import en 40 miljoen ton export).

Plot A is specifiek ontworpen voor de opslag en snelle doorvoer van Oeral ruwe olie. Naast de hoofdfunctie van de terminal als hub voor Oeral ruwe olie, wordt een deel van de opslagtanks van TEW flexibel ingericht voor andere producten. Dit zijn de tanks op plot B1. Deze tanks zijn multifunctioneel en kunnen worden ingezet naar gelang de vraag van de markt.

Ligplaatsen

Aanvoer vindt plaats met zeeschepen die kunnen afmeren aan drie nieuw aan te leggen ligplaatsen op de 'Kop van de Beer' (plot A) aan het Caland kanaal. Voor de westelijke en oostelijke kade zal het Havenbedrijf een insteekhaven aanleggen. Binnenvaartschepen kunnen terecht aan de steigers op plot B2 in de Dintelhaven. Tabel 2.1 geeft informatie over het type schepen dat aan de kades kan afmeren.

Schepen

Er worden ongeveer 800 schepen per jaar verwacht (1600 scheepsbewegingen per jaar). Daarvan zal grofweg de helft bestaan uit een door Summa op te zetten dagelijkse pendeldienst voor het transport van Oeral ruwe olie van Primorsk naar Rotterdam. De schepen (van het Balticmax type) zullen speciaal voor deze pendeldienst worden ontworpen en gebouwd. Ook zullen ze bestand zijn tegen het ijs van de Finse Golf, waardoor jaarrond transport mogelijk wordt.

Tabel 2.1. Type schepen en verwachte capaciteit per ligplaats

Steiger	Type	Capaciteit	Diepgang	Producten		
		(DWT)	*(m)*	*Ruwe olie*	*Diesel*	*Stookolie*
Noord	Suezmax	157.000	17	-	Ja	Ja
Oost	VLCC & Balticmax*	319.400 & 150.000	22,50	Ja	Ja	Ja
West	VLCC & Balticmax*	319.400 & 150.000	22,50	Ja	Ja	Ja
Dintelhaven	Binnenschip	9.500	4,50	-	Ja	Ja

** Scheepstype dat wordt ontworpen voor de pendeldienst*

Het Havenbedrijf draagt zorg voor alle noodzakelijke onderzoeken en vergunning aanvragen om de aanleg van de insteekhaven en de kades mogelijk te maken.

Voorzieningen
Door het laden/lossen van zeeschepen met ruwe olie verplaatsen de vluchtige organische stoffen (VOS) zich uit de scheepsruimen of uit de tanks. Shtandart laat deze dampstroom door een dampverwerking installatie (DVI) leiden om vluchtige componenten terug te winnen. De DVI-installaties worden uitgevoerd met een tweede stap, waarin de laatste VOS resten worden verwijderd. Om geurhinder te voorkomen, zullen bij het laden/lossen van binnenvaartschepen met stookolie geurverwijdering installaties ('Odour Control Units' of OCU's) worden gebruikt.

Er komen bedrijfskantoren op één van de plots. Daarin komt onder meer een centrale controlekamer, administratieve kantoren, een werkplaats en een magazijn.

De tank terminal omvat ook het leidingwerk van de steigers naar de opslagtanks en diverse transfer pompen. Daarnaast zal een gescheiden rioolstelsel voor schoon en mogelijk verontreinigd hemelwater worden aangelegd en een drainagesysteem inclusief een olie/water scheidingsinstallatie, een brandbestrijdingssysteem en een noodvoorziening voor elektriciteit.

2.6 Projectfasen

Het TEW-project zal leiden tot aanpassingen van de huidige situatie, waarbij mogelijk milieueffecten optreden. Om deze middels een MER gestructureerd in beeld te brengen, wordt het project in een aantal fasen onderverdeeld. De nadruk ligt op de aanlegfase en de operationele fase. Er zal speciaal aandacht worden geschonken aan mogelijke niet reguliere situaties, waaronder eventuele calamiteiten. Onderstaand wordt kort ingegaan op de belangrijkste aspecten van de genoemde fasen.

Aanlegfase
In de aanlegfase worden de volgende activiteiten voorzien, met tussen haakjes de initiatiefnemer voor de betreffende activiteit:
- Bouw van de tanks;
- Bouw van additionele installaties;
- Bouw van de bedrijfsgebouwen;
- Transportbewegingen;
- Aanleg van voorzieningen, o.a. leidingwerk, drainage- en brandbestrijdingssysteem (Shtandart).

Belangrijke invloeden waarmee in de aanlegfase rekening moet worden gehouden zijn:
- Verstoring van flora en fauna.

Operationele fase
In de operationele fase voorziet Shtandart de volgende activiteiten:
- Scheepsbewegingen;
- Verlading/overslag;
- Vullen en legen van de tanks;
- Onderhoud.

Belangrijke invloeden waarmee in de operationele fase rekening moet worden gehouden zijn:
- Veiligheidsrisico's van opslag, overslag en transport;
- Emissies naar de lucht;
- Geuremissies;
- Emissies van afvalwater;
- Stikstofdepositie in nabijgelegen natuurgebieden.

Calamiteiten
Naast de bovengenoemde verwachte situaties zullen ook de mogelijke gevolgen van uitzonderlijke calamiteitensituaties in beschouwing worden genomen. Voorbeelden hiervan zijn lekkage of brand. Het minimaliseren van de kans op calamiteiten en de beheersing van veiligheidsrisico's heeft de hoogste prioriteit.

2.7 Planning

Na Mededeling van het voornemen door de initiatiefnemer in december 2011, zal het bevoegd gezag, na inspraak van omwonenden en andere belanghebbenden en raadpleging van de adviseurs, andere bestuursorganen en de Commissie voor de milieueffectrapportage, het Advies Reikwijdte & Detailniveau (ARD) opstellen. Shtandart is voornemens de vergunningaanvragen en het MER medio zomer 2012 in te dienen. De verwachting is dat de vereiste vergunningen eind 2012/begin 2013 zullen zijn verkregen en dat de aanlegfase in 2013 kan beginnen. De terminal zal dan in 2015 in bedrijf worden genomen. In tabel 2.2 zijn de projectfasen weergegeven, inclusief een tijdsplanning.

Tabel 2.2. Projectfasen

Fase	Activiteit	Periode
Ontwerpfase	Mededeling van het voornemen	December 2011
	Vergunningaanvragen indienen	Zomer 2012
	MER indienen	Zomer 2012
	Uitwerken van het gekozen alternatief en ontwerpen van constructies en installaties	Tweede helft 2012
Aanlegfase	Aanleggen van constructies en installaties	2013-2014

Alternatieven

Naast het Referentiealternatief (paragraaf 3.1) zullen in het MER 2 alternatieven voor de voorgenomen activiteit aan bod komen; het Basisalternatief (paragraaf 3.2) en het Voorlopig voorkeursalternatief (paragraaf 3.3). Daarbij gaat het Basisalternatief uit van conventionele technieken en het Voorlopig voorkeursalternatief van state-of-the-art technieken met een zo laag mogelijke milieubelasting. In paragraaf 3.4 wordt beschreven hoe het Voorkeursalternatief uit de effectbeoordeling zal volgen.

In tabel 3.1 zijn de kernpunten van het ontwerp van het Basisalternatief en het Voorlopig voorkeursalternatief samengevat

Tabel 3.1 Kernpunten ontwerp basisalternatief en voorlopig voorkeursalternatief

Onderdeel	Basisalternatief	Voorlopig voorkeursalternatief
Tankdaken ruwe olie	Extern drijvend dak	Intern drijvend dak en een koepel dak (ter beperking van de emissies door ventilatie)
Tankdaken diesel en stookolie	Vast dak	Vast dak
Daklandingen	Tijdens inspectie of ingrijpende productwissel	Tijdens inspectie of ingrijpende productwissel
Dampruimte bij daklandingen	2 meter	1,45 meter
Onderhoud	Volgens voorschriften	Volgens voorschriften
Dampverwerking	Dampterugwinning	Dampterugwinning gevolgd door een nabehandeling ('polishing step')
Geurverwerking	Odour Control Units op vastdak tanks: jaarlijkse daklandingen	Odour Control Units op vastdak tanks en verregaande reductie van daklandingen
Schepen	Standaard schepen	Balticmax shuttle schepen specifiek ontworpen voor Shtandart en geschikt voor walstroom met lage emissies; de overige schepen voornamelijk standaard schepen
Walstroom	Nee	Walstroom voor de shuttle schepen en de lichters; overige zeeschepen geen walstroom
Warmte voor tankverwarming	Aardgasgestookte unit	Primair gebruik restwarmte
Energievoorziening	Elektriciteitsnet	Elektriciteitsnet

3.1 Referentiealternatief

Het Referentiealternatief, ook wel Nul-alternatief genoemd, beschrijft de situatie indien de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Deze situatie vormt de referentie ten opzichte waarvan de effecten van de overige alternatieven worden bepaald. Het Referentiealternatief wordt gevormd door de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen en beschrijft de situatie indien TEW niet wordt ontwikkeld.

3.2 Basisalternatief

Het Basisalternatief gaat uit van conventionele technieken die minimaal voldoen aan de eisen van de Nederlandse wetgeving, waarbij 'sober' en 'goed' de kernpunten zijn. 'Goed' betekent hierin vanzelfsprekend dat het ontwerp voldoet aan alle normen en richtlijnen.

Tankdaken

Alle ruwe olietanks worden uitgevoerd met een extern drijvend dak. De dampruimte is 2 meter volgens de industriële standaard. De diesel- en stookolietanks worden uitgevoerd met een vast (koepel)dak en kunnen gemakkelijk binnen de productgroep (K3) van product wisselen.

Daklandingen en onderhoud

Onderhoudswerkzaamheden (en daklandingen) zullen geen deel uitmaken van de normale praktijk van TEW. Omdat de ruwe olie van een uniforme kwaliteit is, is menging mogelijk en hoeven de tanks niet leeggemaakt te worden. De tanks zullen alleen in geval van inspectie of ingrijpende productwissel worden gereinigd, waarbij een zogenoemde 'daklanding' optreedt en vluchtige organische stoffen (VOS)-dampen van onder het gelande dak kunnen ontsnappen. De onderhoudsvoorschriften schrijven voor dat de eerste tank inspectie na 5 jaar zal plaatsvinden. Daarna is het streven dat tankonderhoud slechts om de 18 jaar nodig zal zijn. Tijdens deze geplande onderhoudswerkzaamheden zal de tank op een mobiele dampverwerking installatie (DVI) worden aangesloten.

Dampverwerking

Voor de dampverwerking installatie wordt uitgegaan van een verbrandingstechniek. Hierbij wordt de VOS verwijderd door verbranding en resteert voornamelijk CO_2 en H_2O.

Geurverwerking

Er zal worden uitgegaan van een aantal daklandingen per jaar (per ruwe olie tank), waarbij veel dampen worden geëmiteerd en daarmee ook geurcomponenten. De vastdak tanks zullen worden voorzien van Odour Control Units.

Schepen

Voor de pendeldienst tussen Primorsk en Rotterdam zal gebruik worden gemaakt van bestaande ruwe olie tankers zonder walstroom mogelijkheid en met scheepsdiesel als voortstuwingsbrandstof.

Energievoorziening

TEW zal zelf geen energie opwekken, behalve kleine voorzieningen voor noodstroomvoorziening bij belangrijke installaties. Elektriciteit zal worden betrokken van het energienet.

3.3 Voorlopig voorkeursalternatief

Het ontwerp van het Voorlopig voorkeursalternatief kwam tot stand in een interactief proces, waarbij de doelstelling was om een state-of-the-art tank terminal te ontwerpen met een zo laag mogelijke milieubelasting. Optimalisaties vonden o.a. plaats in het ontwerp van de ruwe olie tankdaken, de daklandingen en de dampverwerking installaties om de emissies van VOS en geur te beperken, het ontwerp van de schepen, de verwarming van de tanks, de elektriciteitsvoorziening en walstroom.

Tankdaken

Alle ruwe olie tanks worden uitgevoerd met een single deck vol-contact intern drijvend dak in combinatie met een geodetische koepel structuur. Hierdoor worden damp- en geuremissies vanwege ventilatie beperkt en komt afstromend regenwater niet in contact met het product waardoor het als niet verontreinigd regenwater kan worden afgevoerd. Bovendien wordt de opwarming van de opgeslagen producten beperkt en de levensduur van de tanks verlengd. De dampruimte is geoptimaliseerd tot 1,45 meter. Hierdoor wordt de dampruimte onder het druivende dak verkleind en het operationele volume van de tank vergroot.

De diesel- en stookolietanks worden uitgevoerd met een vast dak. Een aantal diesel- en stookolietanks zal volledig worden uitgerust als ruwe olie-tanks (K1-tanks), zodat er ook ruwe olie in kan worden opgeslagen.

Daklandingen en onderhoud
Onderhoudswerkzaamheden (en daklandingen) zullen geen deel uitmaken van de normale praktijk van TEW. Omdat de ruwe olie van een uniforme kwaliteit is, is menging mogelijk en hoeven de tanks niet leeggemaakt te worden. De tanks zullen alleen in geval van inspectie of ingrijpende productwissel worden gereinigd, waarbij een zogenoemde 'daklanding' optreedt en VOS-dampen van onder het gelande dak kunnen ontsnappen.

De onderhoudsvoorschriften schrijven voor dat de eerste tank inspectie na 5 jaar zal plaatsvinden. Daarna is het streven dat tankonderhoud om de 18 jaar nodig zal zijn. Tijdens deze geplande onderhoudswerkzaamheden zal de tank op een mobiele dampverwerking installatie (DVI) worden aangesloten.

Dampverwerking
Voor de dampverwerking installatie wordt uitgegaan van dampverwerking eenheid met daarnaast een nabehandelingstap. De dampverwerkingseenheid haalt een groot deel van de VOS uit de dampen, laat deze neerslaan en transporteert deze terug in de productstroom naar het schip. De nabehandelingstap via verbranding zorgt ervoor dat ook de laatste VOS-dampen niet tot emissie komen, maar verbrand worden tot voornamelijk koolstofdioxide en waterdamp.

Geurverwerking
Het aantal daklandingen zal verregaand worden beperkt. Op vastdak tanks zullen Odour Control Units worden aangesloten.

Schepen
Voor de pendeldienst zullen schepen worden aangeschaft die met de huidige stand der techniek zo zuinig en milieuvriendelijk mogelijk worden gemaakt, zodat de gevolgen voor het milieu zo laag mogelijk zijn. Daarbij hoort onder andere dat schepen op walstroom worden aangesloten zodra ze afgemeerd zijn bij TEW. Voordeel is dat de scheepsmotoren kunnen worden uitgezet gedurende verblijf in de Rotterdamse haven waardoor emissies sterk worden gereduceerd. Een andere mogelijkheid die nadrukkelijk wordt onderzocht is het gebruik van LNG als voortstuwingsbrandstof, waarbij ook de mogelijkheid tot bunkeren van LNG op TEW wordt onderzocht. Naar verwachting zullen de overige zeeschepen die bij TEW zullen afmeren niet op walstroom kunnen worden aangesloten en geen LNG als voortstuwingsbrandstof gebruiken.

Energievoorziening
De bedrijfskantoren zullen worden voorzien van kleine windmolens voor de elektriciteitsvoorziening. Voor de opwarming van de stookolietanks wordt onderzocht of restwarmte van de ENECO.GEN-installatie (gasgestookte centrale) kan worden onttrokken. Op de kades zal onder andere voor de Balticmax schepen walstroom worden aangeboden.

3.4 Voorkeursalternatief
In het MER worden de effecten van de alternatieven (Referentiealternatief, Basisalternatief en Voorlopig voorkeursalternatief) op het milieu bepaald en met elkaar vergeleken. Bij negatieve effecten zal worden gezocht naar mitigerende maatregelen om het effect te verminderen. Vervolgens wordt bepaald welke onderdelen uit de alternatieven en welke mitigerende maatregelen samen het Voorkeursalternatief zullen vormen. Daarbij zullen naast milieueffecten ook kosten en uitvoeringsaspecten een rol spelen. Het Voorkeursalternatief zal worden beoordeeld op haar effecten op het milieu en Shtandart vergunningaanvragen doen voor het Voorkeursalternatief.

Bestaande toestand en effecten op het milieu

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de milieuthema's die in het MER worden behandeld. Aan de hand van deze thema's worden de milieueffecten van de verschillende alternatieven voor de voorgenomen activiteit beschreven. Paragraaf 4.4 gaat in op de leemten in kennis en het monitoringprogramma.

4.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

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

Het cumulatieve effect van de voornemens van het Havenbedrijf en van Shtandart zal nadrukkelijk worden onderzocht. Vooral in het kader van de NBW wet.

4.2 Beoordelingskader

In het MER zullen de effecten worden omschreven aan de hand van een beoordelingskader per milieuthema. De volgende milieuthema's zijn benoemd: bodem, water, natuur, geluid, lucht, geur, licht, externe veiligheid, afval, energie, landschap en cultuurhistorie en archeologie. Het beoordelingskader zal in het MER nader worden uitgewerkt.

4.3 Milieuthema's

4.3.1 Bodem

Ten behoeve van de aanleg van de tanks en de bedrijfskantoren zullen hei- en graafwerkzaamheden nodig zijn. In het MER wordt beschreven welke bodemingrepen nodig zijn. Het reeds beschikbare nulonderzoek zal worden geëvalueerd op geldigheid. Het Havenbedrijf zal onderzoek doen naar niet-gesprongen explosieven en de EOD zal deze, zodra ze worden gevonden, verwijderen.

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

4.3.2 Water

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

4.3.3 Natuur

Voor de aanleg en het gebruik van de tank terminal zullen de effecten op natuur (mogelijke verstoring, vernietiging of versnippering) in het MER inzichtelijk worden gemaakt.

Het plangebied is in de huidige situatie een broedplaats voor veel vogels, o.a. Zilvermeeuw, Kleine Mantelmeeuw, Scholekster, Kievit, Grauwe Gans. Het is een preferente broedplaats als gevolg van de openheid, de open en lage vegetatie, de relatieve rust en de afwezigheid van roofdieren.

De aanleg en exploitatie van de tankterminal kunnen een verstorende werking hebben op ecologie. Verstorende en vernietigende werking kan ontstaan tijdens de aanlegfase, zowel voor flora als fauna. Tijdens de operationele fase zal vooral voor verstorende effecten aandacht zijn. De effecten van de aanleg en exploitatie op beschermde planten- en diersoorten zal onderdeel zijn van de quickscan flora- en faunawet, die als bijlage bij het MER komt.

Daarnaast zal aandacht worden besteed aan de ecologisch waardevolle gebieden in de omgeving, zoals de Natura2000-gebieden Solleveld & Kapittelduinen en Voornes Duin. Naar verwachting zal vooral toename van de stikstofdepositie leiden tot significant negatieve effecten op de Natura2000-gebieden in de omgeving. Met verspreidingsberekeningen zal inzichtelijk worden gemaakt wat de stikstofdepositie in de omgeving zal zijn. De emissie van de schepen zal tot 60 km op zee worden meegenomen in de berekeningen.

In een Passende Beoordeling zal worden onderzocht wat de effecten op de instandhoudingdoelstellingen in de Natura2000-gebieden zijn. Deze Passende Beoordeling komt samengevat terug in het MER en zal integraal worden opgenomen als bijlage bij het MER.

4.3.4 Geluid

Geluidseffecten zullen zich in zowel de aanlegfase als de operationele fase voordoen. Het grootste geluidseffect treedt naar verwachting in de aanlegfase op. Ook eventuele geluidseffecten met betrekking tot vervoersbewegingen en het leidingtransport komen aan bod.

Het plangebied ligt op een gezoneerd industrieterrein. In het MER zal door middel van berekeningen worden aangegeven wat de geluidsbelasting in de omgeving van de geluidsbronnen is. De berekende geluidsbelasting zal worden getoetst aan de wettelijke streef- en grenswaarden. In het MER zal onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden voor het toepassen van geluidsarme apparatuur.

4.3.5 Lucht

De lokale luchtkwaliteit wordt voornamelijk beïnvloed door emissies van bedrijven en industrie, schepen en overig verkeer. De lokale luchtkwaliteit kan worden beoordeeld uit de meetgegevens van het regionale meetnet van DCMR.

In het MER wordt aangegeven welke emissies naar de lucht plaatsvinden als gevolg van de voorgenomen activiteit. In de aanlegfase zijn de emissies van werkvoertuigen op land en schepen van belang. In de operationele fase zullen bij het laden en lossen van schepen en bij het vullen en legen van tanks mogelijk VOS, SO2, NOx en fijn stof geëmitteerd worden. Bovendien kunnen emissies plaatsvinden tijdens onderhoudswerkzaamheden en bij calamiteiten. De emissies zullen in het MER met modelberekeningen worden bepaald en worden getoetst aan de relevante en vigerende richtlijnen en normen.

4.3.6 Geur

De effecten van de voorgenomen activiteit op geurhinder worden in het MER beschreven. Met name de emissie van H2S en mercaptanen kan mogelijk geurhinder veroorzaken. De geurindexen van de in TEW te behandelen stoffen zullen worden bepaald door meting aan representatieve monsters. Vervolgens zullen berekeningen worden uitgevoerd om de geurcontouren en het bijbehorende maatregelniveau te bepalen. In het MER zullen de mogelijkheden van het toepassen van een geurbewakingssysteem worden onderzocht. Ook zal worden aangegeven hoe wordt voorkomen dat Odour Control Units door uitval niet beschikbaar zijn.

4.3.7 Licht

Lichtuitstraling is ook onderdeel van het MER. Aangegeven zal worden in hoeverre hiervan bij de verschillende activiteiten sprake is. Ook de te treffen maatregelen om lichthinder tegen te gaan zullen kort worden besproken, aangezien tankterminals over het algemeen weinig verlichting nodig hebben.

4.3.8 Externe veiligheid

Het waarborgen van de veiligheid is essentieel. De externe veiligheid vormt daarmee een belangrijk onderdeel van het MER. Ten behoeve van het MER zullen de veiligheidscontouren van de inrichting worden berekend. Hierbij wordt ingegaan op de benodigde maatregelen om de veiligheidsrisico's binnen de wettelijke norm te houden.

Het aantal scheepsbewegingen zal toenemen als gevolg van de voorgenomen activiteit. De zeeschepen zullen verplicht gebruik moeten maken van loodsen voor een veilig transport in de Rotterdamse haven. Het Havenbedrijf houdt toezicht op de nautische veiligheid. In het MER wordt het effect op de nautische veiligheid meegenomen als onderdeel van de externe veiligheid.

Er zal een veiligheidsrapportage worden opgesteld volgens PGS6.

4.3.9 Energie

Pompvermogen en walstroom zijn waarschijnlijk de grootste energieverbruikers bij Shtandart. Daarnaast zal de verwarming van de stookolietanks 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 stookolietanks met restwarmte van naburige bedrijven.

4.3.10 Afval

Er zal geen afval vrijkomen tijdens het reguliere productieproces van TEW. Bij de aanleg van de tank terminal en tijdens de operationele fase zijn echter 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.

4.3.11 Landschap en cultuurhistorie

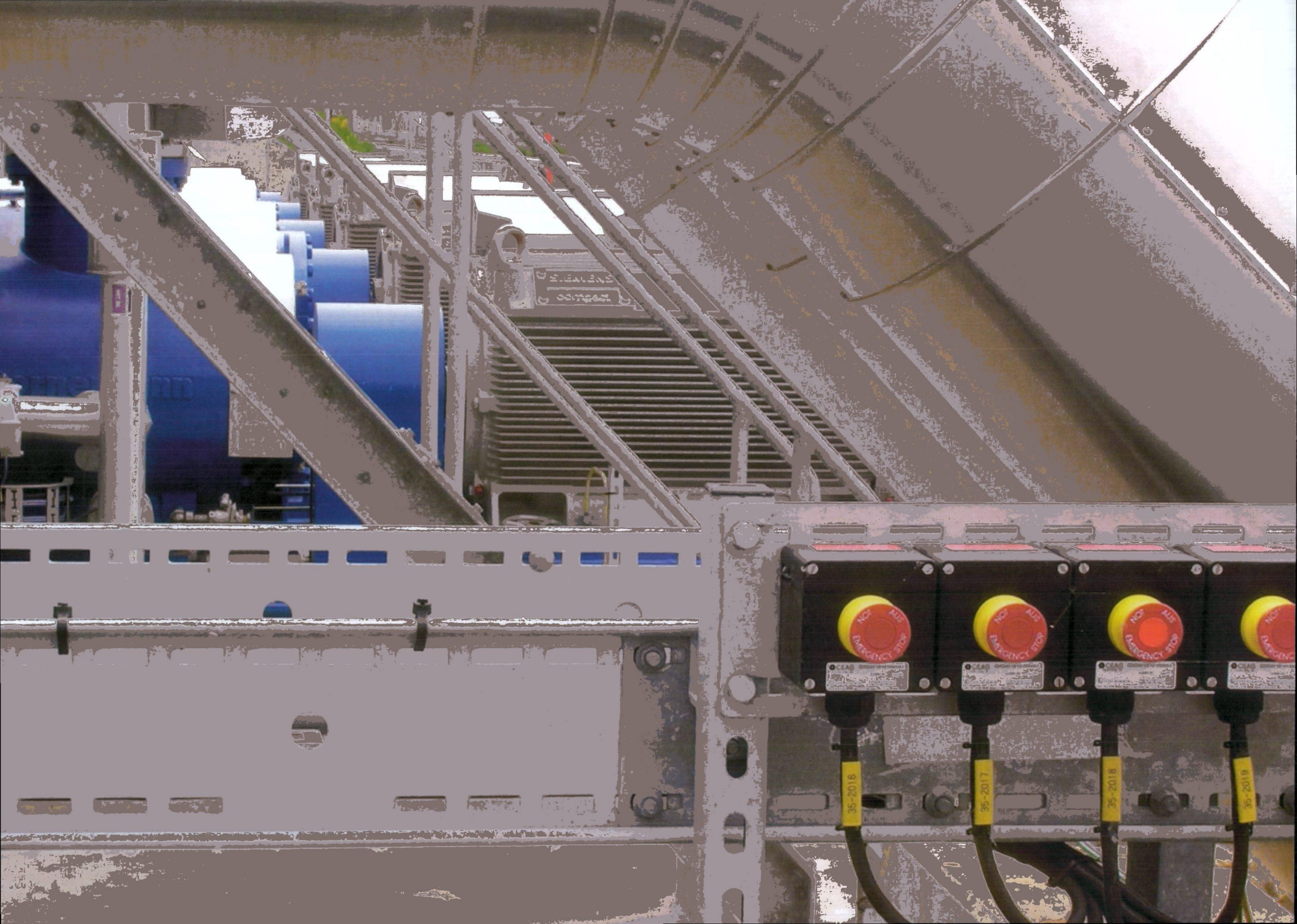
Voor het thema landschap en cultuurhistorie speelt de landschappelijke inpassing van de tankterminal een belangrijke rol. Het MER zal beperkt ingaan op cultuurhistorie, aangezien Europoort West pas na de Tweede Wereldoorlog tot ontwikkeling is gekomen.

4.3.12 Archeologie

De risico's die graaf- en heiwerkzaamheden met zich meebrengen voor eventueel aanwezige archeologische waarden worden in kaart gebracht en meegenomen in de effectbeoordeling van het MER.

4.4 Leemten in kennis en monitoring

Eventuele leemten in kennis zullen in het MER worden beschreven. Tevens zal aandacht worden besteed aan de monitoring van de mogelijke effecten om te bepalen of de in het MER beschreven effecten ook daadwerkelijk optreden. Hiervoor zal in het MER een monitoring programma op hoofdlijnen worden opgenomen.


NOT AUS
EMERGENCY STOP
35-2016
35-2017
35-2018
35-2019

Besluiten en procedures

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke wet- en regelgeving van toepassing is op de voorgenomen activiteit. In paragraaf 5.1 wordt ingegaan op de beleidskaders waarbinnen besluiten worden genomen. Voorts wordt een overzicht gegeven van de te nemen besluiten (paragraaf 5.2) en de te doorlopen procedure (paragraaf 5.3).

5.1 Beleidskader

Onderstaand wordt een – niet uitputtende – opsomming gegeven van bestaande kaders die men kan betrekken bij de afweging rondom de besluiten over de vergunningaanvragen van Shtandart. Deze kaders (wetten, verordeningen, nota's en plannen) worden in het MER nader uitgewerkt en hun indicatieve dan wel bindende betekenis voor het initiatief wordt steeds toegelicht.

Internationaal

- MARPOL (internationaal verdrag over mariene verontreiniging uit 1973 en aangevuld in 1978)
- Europese verplichting om minimum voorraden ruwe aardolie en/of aardolieproducten in opslag te houden (68/414/EEG)
- Europese richtlijn op- en overslag benzine (94/63/EG)
- Europese richtlijn milieu-effectbeoordeling (97/11/EG)
- Europese Seveso II richtlijn (2003/105/EG)
- 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)
- Grondwaterwet (Gww)
- Wet ruimtelijke ordening (Wro)
- Wet bodembescherming (Wbb)
- Scheepvaartwet
- Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs)
- Wet voorraadvorming aardolieproducten 2001
- Wet geluidhinder
- Besluit bodemkwaliteit (Bbk)
- Besluit emissie eisen stookinstallaties (BEES-A)
- Besluit en Regeling externe veiligheid inrichtingen (Bevi en Revi)
- Besluit risico's zware ongevallen 1999
- Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer
- Nota Ruimte/Structuurvisie Infrastructuur & Milieu
- Nationaal waterplan
- Nationaal milieubeleidsplan 4
- Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR)
- PGS29 (Richtlijn voor bovengrondse opslag van brandbare vloeistoffen in verticale cilindrische tanks)
- Meerjarenafspraak energie efficiency (MJA-3)
- Alle wettelijk aangewezen BBT-documenten

Regionaal
- Structuurvisie Zuid-Holland ('Visie op Zuid-Holland') en bijbehorende Provinciale Ruimtelijke Verordening
- Provinciale milieuverordening Zuid-Holland 2011

Lokaal
- Havenvisie 2030
- Havenbeheersverordening 2010
- Bouwgebied A 3e zone uit de Bouwverordening Rotterdam 1994
- Keurverordening Waterschap Hollandse Delta
- Rotterdam Climate Initiative (RCI)
- Beeldkwaliteit Havenbedrijf van Rotterdam

5.2 Te nemen besluiten

Voor de uitvoering van de activiteiten rond de bouw en exploitatie van de tank terminal moet door het bevoegd gezag een aantal besluiten genomen worden op de vergunningaanvragen die de initiatiefnemer zal indienen. In tabel 5.1 staan de te nemen besluiten opgesomd. De Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland zal optreden als coördinerend bevoegd gezag.

Tabel 5.1 Overzicht van te nemen besluiten

Wettelijk kader	Initiatiefnemer	Bevoegd gezag	Toetsing en te nemen besluit
Wet algemene bepaling omgevingsrecht	Shtandart	Gedeputeerde Staten van Provincie Zuid-Holland	Omgevingsvergunning voor bouwen en milieu
Waterwet	Shtandart	Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu	Watervergunning voor het lozen van hemel- en afvalwater
Natuurbeschermingswet 1998	Shtandart	Gedeputeerde Staten van Provincie Zuid-Holland	Vergunning in het kader van de NBW
Flora- en Faunawet	Shtandart	Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (Dienst Regelingen)	Ontheffing in het kader van de Ffw

5.3 Te volgen procedures

Na indiening van de Mededeling van het voornemen en openbare kennisgeving ervan door bevoegd gezag volgen 6 tot 12 weken waarin bevoegd gezag het Advies Reikwijdte en Detailniveau (ARD) opstelt. Het bevoegd gezag biedt aan een ieder de gelegenheid om zienswijzen in te dienen op het voornemen. Bovendien raadpleegt bevoegd gezag adviseurs en andere bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (MER) en vraagt zij de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies.

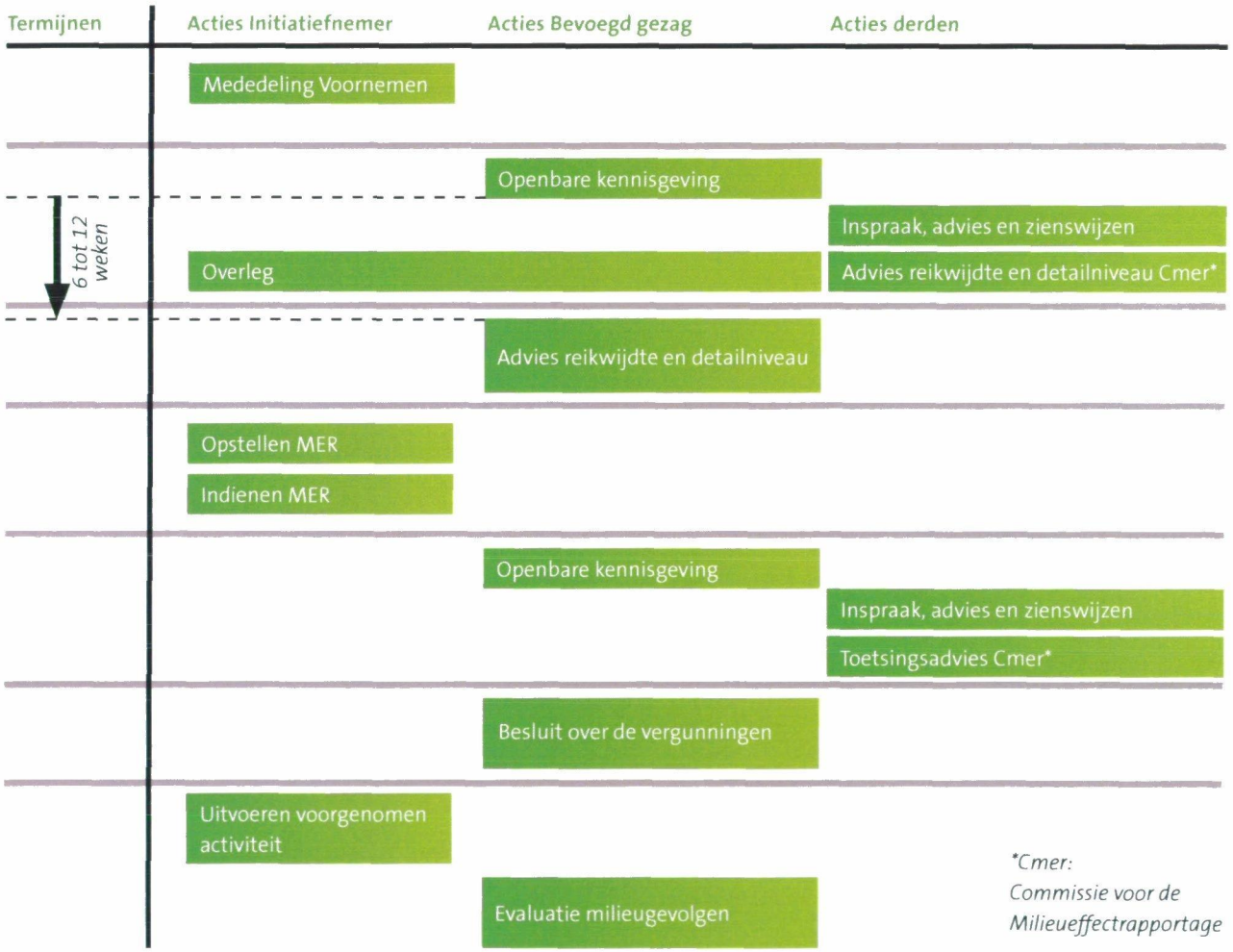
De initiatiefnemer stelt vervolgens het MER op, waarbij de ARD als uitgangspunt worden gebruikt. Het bevoegd gezag geeft openbaar kennis van het MER en legt het ter inzage. Een ieder wordt dan in de gelegenheid gesteld om zienswijzen op het MER naar voren te brengen. Tenslotte zal de Commissie voor de milieueffectrapportage een toetsingsadvies uitbrengen waarin wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat om een besluit over de voorgenomen activiteit te kunnen nemen. Vervolgens neemt het bevoegd gezag een besluit over de voorgenomen activiteit.

Het besluit op de vergunningaanvragen 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.

5.4 Communicatie

De initiatiefnemer en bevoegd gezag hechten grote waarde aan een goede communicatie met de omgeving (omwonenden en belanghebbenden) over de voorgenomen activiteit. Zij geloven dat door open en vroegtijdige communicatie de belangen van de omwonenden het beste kan worden gewaarborgd en dat de voorgenomen activiteit op die manier het beste kan worden ingebed in de omgeving. Zij zullen daarom actief en proactief met de omgeving communiceren.

In januari 2012 zullen door de initiatiefnemer informatieavonden worden georganiseerd waarin het voornemen wordt toegelicht. Gedurende 4 weken kunnen belanghebbenden zienswijzen op het voornemen indienen bij bevoegd gezag.



SHTANDART

Shtandart TT BV

9X0967.01	PROJECTNUMMER
Definitief rapport	STATUS
23 december 2011	DATUM

ROYAL HASKONING
Enhancing Society

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 (0)10 443 36 66 TELEFOON
+31 (0)10 443 36 88 FAX
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-MAIL
www.royalhaskoning.com INTERNET

ir. M. (Marloes) van Ginkel AUTEUR(S)
drs. J. (Jan) van Grootheest, ir. A. (Arjen) Kruithof COLLEGIALE TOETS
dr. I. (Ivo) Thonon VRIJGEGEVEN DOOR

SHTANDART

ROYAL HASKONIN

Rotterdam: George Hintzenweg 85 | Postbus 8520 | 3009 AM Rotterdam | Tel: 010 443 36 66 | Fax: 010 443 36 88 | info@rotterdam.royalhaskoning.com

www.royalhaskoning.co
December 20