

LNG Terminal in de Eemshaven

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de
aanvulling daarop**

13 maart 2007 / rapportnummer 1724-99



commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Groningen
Postbus 610
9700 AP Groningen

uw kenmerk
2006-22562h,MV

uw brief
13 december 2007

ons kenmerk
1724-89/Mn/ks

onderwerp
Toetsingsadvies over het MER LNG Terminal in de Eemshaven en de aanvulling daarop

doorkiesnummer
(030) 234 76 03

Utrecht,
13 maart 2007

Geacht college,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over LNG Terminal in de Eemshaven en de aanvulling daarop. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Op 13 februari heeft het bevoegd gezag samen met Groningen Seaports een toelichting gegeven op het gezamenlijk op te stellen compensatieplan Eemshaven. Dit compensatieplan wordt mede ten behoeve van het initiatief LNG terminal Eemshaven opgesteld en maakt deel uit van de vergunningaanvraag Natuurbeschermingswet. Vanwege de inhoudelijke relaties tussen het MER, het advies van de Commissie en het compensatieplan en de hieraan ten grondslag liggende ADC-toets, biedt de Commissie aan om u ook over dit compensatieplan te adviseren.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. L. van Rijn-Vellekoop
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
LNG Terminal in de Eemshaven

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport LNG Terminal in de Eemshaven en de aanvulling daarop

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over LNG Terminal in de Eemshaven en de aanvulling daarop,

uitgebracht aan de Gedeputeerde Staten van Groningen (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
LNG Terminal in de Eemshaven,

de secretaris



drs. R. Meeuwsen

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 13 maart 2007

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER	3
3. TOELICHTING OP HET OORDEEL EN AANBEVELINGEN.....	4
3.1 Externe veiligheid	4
3.2 Natuur	6
3.3 Meest milieuvriendelijke alternatief (mma)	8

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 december 2007 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Ommelander Courant en Staatscourant d.d. 14 december 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Het Nederlandse Essent Energie B.V. en het Amerikaanse olie- en gasbedrijf ConocoPhillips hebben zich verenigd in Eemshaven LNG Terminal B.V. en hebben het voornemen een terminal voor LNG¹ te ontwikkelen in de Eemshaven. Het LNG wordt met schepen aangevoerd en tijdelijk opgeslagen in tanks. Na verdamping wordt het gas aan het landelijk gastransportnet geleverd ten behoeve van de Nederlandse en Europese aardgasvoorziening.

De beoogde verwerkingscapaciteit van de terminal is maximaal 12 miljard kubieke meter (BCM) per jaar met twee opslagtanks van elk 188.000 m³. De oprichting van een inrichting bestemd voor de opslag of overslag van aardgas met een capaciteit van 100.000 m³ of meer is m.e.r.-beoordelingsplichtig (m.e.r. categorie D25.2). Eemshaven LNG Terminal B.V. heeft bij voorbaat besloten om een Milieueffectrapport (MER) op te stellen. Het MER is opgesteld ten behoeve van de besluiten over de vergunningen voor de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet verontreiniging oppervlaktewater (Wvo). Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen zijn bevoegd gezag voor de Wm-vergunning en de Staatssecretaris van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, vertegenwoordigd door Rijkswaterstaat Dienst Noord-Nederland, is bevoegd gezag voor de Wvo-vergunning.

Bij brief van 13 december 2006² heeft de provincie Groningen (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 20 december 2006 ter inzage gelegd³.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁵, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER, zoals vastgesteld op 30 mei 2006;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁶.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve ver-

¹ LNG = Liquefied Natural Gas, vloeibaar gemaakt aardgas.

² Zie bijlage 1.

³ Zie bijlage 2.

⁴ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁵ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁶ Wm, artikel 7.10.

melding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de inrichting voor de opslag en overslag van LNG. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Aanvulling

Op 13-2-2007 heeft de Commissie het bevoegd gezag geadviseerd om het MER aan te vullen. De samenvatting van het MER is namelijk niet zelfstandig leesbaar en de noodzakelijke informatie ten behoeve van de besluitvorming ontbreekt. Deze informatie is weliswaar in het MER aanwezig, maar alleen de samenvatting is vertaald in het Duits. De Commissie heeft daarom geadviseerd een samenvatting op te stellen die zelfstandig leesbaar is en de noodzakelijke informatie ten behoeve van de besluitvorming bevat en deze te vertalen in het Duits⁷.

Op 23 februari heeft de Commissie nog een verzoek gedaan om een aanvulling op het MER. Het MER beschrijft twee varianten voor het heien, hydraulisch heien en de schroeftechniek. Hydraulisch heien heeft significant negatieve gevolgen voor natuur, de effecten van de schroeftechniek op natuur zijn niet in beeld gebracht. De Commissie heeft daarom gevraagd om deze effecten te beschrijven en af te zetten tegen de effecten van hydraulische heien.

Op 22 februari respectievelijk 7 maart 2007 heeft de Commissie de aanvullingen ontvangen en meegenomen in dit toetsingadvies.

De Commissie heeft de volgende informatie van het bevoegd gezag ontvangen en meegenomen in de toetsing:

- Eemshaven Regas Terminal; Passing Ship LNG Vessel Mooring Analysis. Sandwell, October 20, 2006 (ontvangen op 19-2-2007).
- Plan van aanpak gemeenschappelijke compensatieplannen. Consulmij Milieu, versie 26-01-2007.
- Op 13-2-2007 hebben bevoegd gezag en Groningen Seaports in Utrecht aan de Commissie een toelichting gegeven op het plan van aanpak gemeenschappelijke compensatieplan Eemshaven.
- Samenvatting MER LNG Terminal B.V. (aangepast 22-2-2007) en Duitse versie (7-3-2007)
- Bijlage 1, Samenvattende beschrijving gevolgen voor het Milieu; behorend bij de Samenvatting MER LNG Terminal B.V. (aangepast 22-2-2007) en Duitse versie (7-3-2007);
- Aanvulling op het MER LNG terminal Eemshaven; onderdeel MMA 'Schroefboren'. (7-3-2007).

■ De Commissie adviseert om deze informatie bij de ontwerp-vergunning ter inzage te leggen.

⁷ Zie ook bijlage 4 inspraakreactie nummer 1 van Gemeinde Krummhörn waarin wordt gesteld dat in de samenvatting informatie ontbreekt over de omvang van de LNG-aanlevering, het aantal scheepvaartbewegingen, beschrijvingen van het MCA (maximum credible accidents) en MNCA (maximum non-credible accidents), kwalitatieve en kwantitatieve beschrijvingen van de te verwachten emissies en cumulatieve effecten van de ontwikkelingen in de Eemshaven en (cumulatieve) effecten daarvan op de kustregio van Nedersachsen.

Samenhang met andere initiatieven

Op dit moment wordt er aan verschillende initiatieven⁸ in rond de Eemshaven gewerkt. Voor een aantal van deze initiatieven wordt ook een m.e.r.-procedure doorlopen. Indien relevant voor de effecten op natuur, milieu en veiligheid wordt in dit advies ingegaan op de samenhang tussen de verschillende initiatieven.

2. OORDEEL OVER HET MER

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER en de aanvulling aanwezig** is.

- De Commissie concludeert dat met de aanvulling er een goede samenvatting ligt en adviseert deze bij de ontwerp-vergunning ter visie te leggen.
- De aanvulling bevat informatie over de effecten op natuur van het heien tijdens de bouw door middel van schroeftechniek. De Commissie adviseert deze informatie mee te nemen in de besluitvorming.

Met het MER en de aanvulling is de benodigde informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming. Het MER geeft een overzicht van de belangrijkste milieuaspecten, is goed leesbaar en bevat nuttige illustraties en kaartmateriaal. Het MER geeft een goede MNCA (=maximum non-credible accidents), die nuttig kan zijn bij het opstellen van calamiteitenplannen van de hulpdiensten. De effectbeschrijving voor natuur is goed uitgevoerd.

Tijdens de toetsing van het MER heeft de Commissie geconstateerd dat:

- het aspect nautische veiligheid niet voldoende is uitgewerkt.
- de Passende Beoordeling eindigt na de effectbeschrijving. Het MER concludeert dat er een compensatieplan moet worden opgesteld. Deze conclusie wordt getrokken zonder in te gaan op de stappen 'A' en 'D' van de 'ADC-toets'⁹. Onduidelijk is op welke wijze de aangetaste natuurwaarden via het compensatieplan worden gecompenseerd.

De Commissie heeft op 31 januari over deze onderwerpen een gesprek gevoerd met het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag heeft toegelicht dat:

- de informatie over nautische veiligheid op dit moment nog niet voorhanden is en dat hierover nog afspraken moeten worden gemaakt met de Nederlandse en Duitse scheepvaartautoriteiten. Deze afspraken moeten worden vastgelegd in nautische veiligheidsprotocollen. Het bevoegd gezag zal in de vergunning opnemen dat de LNG terminal Eemshaven niet eerder in gebruik mag worden genomen dan dat de nautische veiligheidsprocedures in protocollen zijn vastgelegd;
- de Habitattoets door de initiatiefnemer verder wordt uitgewerkt in het kader van de vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet.

⁸ Huidige en toekomstige initiatieven in de Eemshaven waarover op dit moment informatie bekend is zijn onder andere windpark Eemshaven, glastuinbouw, Nordned kabel, energiecentrales van NUON en RWE, havenverdieping door GSP en verdieping van de vaargeul Eemshaven – Noordzee door Rijkswaterstaat.

⁹ Ontbreken Alternatieve oplossingen?, betreft het een Dwingende reden van groot openbaar belang?, is - na het treffen van mitigerende maatregelen - Compensatie mogelijk?

In de toelichting op het oordeel gaat de Commissie nader in op de punten externe veiligheid, natuur (Passende Beoordeling) en het meest milieuvriendelijke alternatief (heien en benutting van restwarmte).

3. TOELICHTING OP HET OORDEEL EN AANBEVELINGEN

3.1 Externe veiligheid

De Commissie signaleert rondom de risicoanalyses voor het transport en de op- en overslag van LNG nog een aantal leemten in kennis. In deze paragraaf gaat de Commissie in op deze leemten en geeft aanbevelingen voor het vervolg.

Onzekerheden en bandbreedte veiligheidsberekeningen

De modellen die in het MER zijn gebruikt voor de veiligheidsrisico's zijn in Nederland geaccepteerd voor het berekenen van risico's van op- en overslag van vloeibare gassen. Voor grote hoeveelheden LNG zijn er echter nog geen gevalideerde modellen beschikbaar om risicoanalyses uit te voeren. Door het ontbreken van grootschalige validatie-experimenten met 'LNG-releases' blijven er onzekerheden bestaan voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van het transport en de activiteiten op de inrichting. De variatie in effectgrootte als gevolg van een mogelijk ander fysisch gedrag van grote hoeveelheden vrijkomend LNG op water of land is niet bekend en dit is in het MER niet in beschouwing genomen.

■ De Commissie adviseert het bevoegd gezag in samenspraak met de provincie Zuid-Holland¹⁰ te bevorderen dat door (internationaal) onderzoek de risicomodellen zijn te valideren voor toepassing bij deze bijzondere en grote schaal van ongevallen. De gevalideerde modellen kunnen worden meegenomen in de veiligheidsrapporten die om de vijf jaar opnieuw moeten worden opgesteld door de initiatiefnemer en waarin moet worden gerekend met de nieuwste inzichten.

Nautische veiligheid

Voor de nautische veiligheid vanaf de Noordzee tot aan de aanlanding van de terminal zijn verschillende partijen verantwoordelijk. Momenteel werken deze partijen aan het opstellen van een nautisch veiligheidsprotocol¹¹. Het MER bevat momenteel onvoldoende informatie over de nautische veiligheidsprocedure. De initiatiefnemer geeft in het MER aan dat alle nog te voeren studies en procedures met betrekking tot de nautische veiligheid medio 2007 zullen zijn uitgevoerd.

Het bevoegd gezag heeft op 31-1-2007 aan de Commissie aangegeven dat zij deze leemte in kennis erkennen en dat de activiteiten van de LNG terminal niet mogen starten voordat alle relevante studies zijn uitgevoerd. Zij heeft aangegeven dat de nautische veiligheidsprocedures en het nautische veiligheidsprotocol door de havenautoriteiten moet worden goedgekeurd alvorens de LNG terminal Eemshaven in gebruik mag worden genomen. In de vergunning zullen zij dit verankeren

¹⁰ Zie toetsingsadvies voor het milieueffectrapport, LNG-importterminal door Gate terminal bv op de Maasvlakte Rotterdam. Commissie voor de milieueffectrapportage, 21 augustus 2006 / rapportnummer 1668-66.

¹¹ Zie bijlage 26 van het MER 'Minutes of meeting'.

- De Commissie concludeert dat de initiatiefnemer niet alleen verantwoordelijk is voor het aspect nautische veiligheid en onderschrijft de noodzaak tot overleg met alle betrokken partijen.
- De Commissie adviseert om in de vergunning aan te geven welke nautische veiligheidsstudies moeten worden uitgevoerd en welke afspraken moeten worden vastgelegd in nautische veiligheidsprotocollen alvorens de LNG terminal Eemshaven in gebruik mag worden genomen. In de vergunning moet tevens worden aangegeven hoe goedkeuring van de protocollen is gewaarborgd.
- De Commissie adviseert de volgende punten, die nu nog in het MER ontbreken, te onderzoeken en in de nautische veiligheidsprotocollen vast te leggen:
 - toename van het LNG scheepvaartverkeer op de vaargeul Eemshaven-Noordzee en in de Eemshaven en de consequenties hiervan (in relatie tot het LNG-scheepvaartverkeer);
 - voorstelbare en onvoorstelbare ongevalsscenario's;
 - hoe de overdracht van de scheepvaartbegeleiding van de Duitse naar de Nederlandse autoriteit en andersom plaatsvindt;
 - de veiligheidsprocedure voor de aanlanding van LNG-schepen en de realiseerbaarheid hiervan door het Havenschap, mede in relatie tot de afspraken, procedures en verantwoordelijkheden met de Duitse scheepvaartautoriteiten;
 - veiligheidsmaatregelen, inclusief de bepaling dat (klein) scheepvaartverkeer niet binnen de ontstekingsvrije en vaartuigvrije zone mag komen;
 - het binnenloodsen van LNG-schepen in de Eemshaven.

Veiligheid van de inrichting.

De veiligheidsmaatregelen in de insteekhaven zijn direct gekoppeld aan het initiatief en vallen daarom onder de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. De initiatiefnemer kiest voor een insteekhaven. Andere varianten worden niet uitgewerkt en vergeleken. De Commissie onderschrijft deze keuze, omdat het een veilige variant is ten opzichte van de in de startnotitie genoemde varianten.

Informatie over de toename van het scheepvaartverkeer in de Wilhelminahaven ontbreekt. Tevens is niet inzichtelijk wat het aanvaringsrisico met een aangemeerd LNG schip vanaf de zuidzijde is. Op 1-3-2007 heeft de initiatiefnemer aan de Commissie toegelicht dat teruggaande (kolen)schepen gedraaid worden in de draaikom en dat dit zal worden vastgelegd in het havenreglement.

- De Commissie adviseert om bij de besluitvorming aan te geven wat het veiligheidsrisico is voor aangemeerde LNG schepen in de insteekhaven. Indien dit risico onacceptabel is, geef dan aan welke voorzieningen en maatregelen moeten worden getroffen om aanvaring door andere schepen te voorkomen.

In het MER blijft onduidelijk wat de gevolgen van deining, veroorzaakt door manoeuvrerende en passerende schepen, op een aangemeerd LNG schip zijn. Op 15 februari heeft de Commissie van het bevoegd gezag aanvullende informatie ontvangen over de invloed van deining¹². In dit onderzoek wordt uitgegaan van LNG schepen van 87.000 m³. Daarnaast is de invloed van draaibewegingen van bijvoorbeeld grote kolen carriers niet meegenomen.

¹² Eemshaven Regas Terminal; Passing Ship LNG Vessel Mooring Analysis. Sandwell, October 20, 2006.

- De Commissie adviseert om in de vergunning aan te geven of de effecten van deining acceptabel zijn en indien dit niet het geval is maatregelen hiervoor op te laten nemen in de vergunning of in de nautische veiligheidsprotocollen.

In het MER ontbreekt informatie over de preventieve en mitigerende veiligheidsmaatregelen tijdens het aanlanden en lossen van LNG-schepen. Onduidelijk is of LNG schepen tijdens de losoperatie gas mogen verbranden.

- De Commissie adviseert te onderzoeken of preventieve en mitigerende maatregelen nodig zijn om de veiligheid tijdens aanlanden van LNG schepen en lossen van het LNG te waarborgen en escalatie te voorkomen;

- Voor de veiligheid op de inrichting adviseert de Commissie aan te geven of de LNG schepen tijdens de losoperatie gas mogen verbranden. Indien dit plaatsvindt dient te worden aangegeven welke veiligheidsmaatregelen worden gehanteerd.

Het MER stelt dat het lossen geschiedt volgens de hiervoor opgestelde protocollen en procedures. De Commissie constateert dat deze er nog niet zijn (zie ook eerder punt).

- De Commissie adviseert om in de vergunning de losprocedures van LNG vast te leggen.

Het MER beschrijft geen varianten voor de onderlinge afstanden van de terminalonderdelen, er wordt gesteld dat inrichtingsvarianten van de terminal niet mogelijk zijn. De LNG terminal valt onder de werkingssfeer van het Besluit Risico's Zware Ongevallen 1999 (BRZO'99).

- De Commissie adviseert om in het kader van dit besluit mogelijke domino-effecten tussen de LNG terminal en de nabijgelegen objecten (met gevaarlijke stoffen) in kaart te brengen.

3.2 Natuur

In het MER is veel aandacht besteed aan de natuurwaarden in het studiegebied en de gevolgen van de ingreep hierop. Ten aanzien van de gevolgen voor de beschermde natuur in Waddenzee en andere Natura 2000-gebieden heeft de Commissie haar oordeel gebaseerd op het document "Passende Beoordeling in het kader van het MER". De informatie in het MER zelf is vooral functioneel om na te gaan wat de gevolgen zijn voor de soorten in het plangebied, die bescherming genieten op grond van de Flora- en faunawet. Voor een aantal beschermde soorten¹³ zal een ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. De selectie van soorten waarvoor dit het geval is, zal afhangen van de timing van de aanlegwerkzaamheden.

- De Commissie beveelt aan om bij de planning van bouwwerkzaamheden nadrukkelijk rekening te houden met de krachtens de Flora- en faunawet beschermde soorten. Dit kan door voor deze soorten de ecologisch minst kwetsbare periode te bepalen en deze periode mee te wegen bij de (op grond van de Natuurbeschermingswet) te treffen maatregelen om gevolgen voor de Natura 2000-gebieden te mitigeren.

¹³ Soorten van Tabel 3 (en vogels) van bijlage 1 van de AMvB Art. 75 Flora- en faunawet. Daar de werkzaamheden niet plaatsvinden volgens een goedgekeurde gedragscode dienen ook de soorten van Tabel 2 bij de ontheffingaanvraag te worden betrokken, voor zover aanwezig. Zie hiervoor pag.152-153 van het MER.

De Passende Beoordeling geeft een beeld van de gevolgen van de ingreep voor de beschermde natuur in de Natura 2000-gebieden Waddenzee en Noordzeekustzone¹⁴. Aan de instandhoudingsdoelstellingen van het nabijgelegen Natura 2000-gebied Niedersächsisches Wattenmeer¹⁵ is echter niet expliciet getoetst. De Commissie acht de kans op schadelijke gevolgen voor het Duitse Waddengebied klein maar wijst erop dat het Nederlands-Duitse studiegebied is te beschouwen als ecologische eenheid. Ingrepen in het Eemshavengebied kunnen, als de draagkracht¹⁶ vermindert, ook van invloed zijn op het Niedersächsisches Wattenmeer.

■ De Commissie adviseert om bij het doorlopen van de ADC-toets, als onderdeel van de vergunningaanvraag Natuurbeschermingswet ook aandacht te besteden aan de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Niedersächsisches Wattenmeer.

Uit de Passende Beoordeling blijkt dat het project in cumulatie met andere projecten in het Eemshavengebied kan resulteren in significant negatieve gevolgen voor de Waddenzee. Voor een - op ecologische gronden - juiste bepaling van de cumulatieve effecten dienen niet alleen de min of meer gelijktijdige initiatieven voor elektriciteitscentrales te worden betrokken maar ook de initiatieven zoals genoemd in tabel 25 (pag. 173) van de Passende Beoordeling.

■ In de Passende Beoordeling dient ook cumulatie te worden beoordeeld. Naast de in tabel 25 van de Passende Beoordeling genoemde projecten dient te worden nagegaan of ook activiteiten aan Duitse zijde tot cumulatieve effecten kunnen leiden.

Het MER stelt dat de vereiste vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet alleen kan worden verleend als wordt voldaan aan de ADC-criteria. Groningen Seaports is voornemens het initiatief te nemen voor het uitwerken van een compensatieplan¹⁷. De Commissie benadrukt dat de ADC-stappen in een juiste volgorde moeten worden doorlopen. Compensatie is alleen mogelijk als wordt aangetoond dat alternatieve oplossingen ontbreken en een dwingende reden van groot openbaar belang kan worden aangetoond. De alternatieve oplossing in de Habitattoets dient breder te worden geïnterpreteerd dan alleen vanuit de doelstelling van de initiatiefnemer. Ook het maatschappelijk belang dient hierbij te worden meegenomen.

■ De Commissie adviseert om bij het opstellen van de ADC-stappen ook de Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer te betrekken.

In de vervolgstap op de uitgevoerde Passende Beoordeling is niet inzichtelijk gemaakt voor welke negatieve gevolgen het compensatieplan wordt opgesteld. In het geval dat compensatie mogelijk is dienen de aangetaste natuurlijke kenmerken van de Waddenzee zodanig te worden gecompenseerd dat de staat van instandhouding van betrokken habitattypen en soorten er in het Natura 2000-gebied per saldo niet op achteruit gaat.

¹⁴ De ontwerp-aanwijzingsbesluiten van deze Natura 2000-gebieden worden in de loop van 2007 gepubliceerd.

¹⁵ De instandhoudingsdoelen van dit Natura 2000-gebied zijn echter nog niet gepubliceerd. De conceptdoelen zijn te verkrijgen bij de Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer.

¹⁶ Zo bepaalt het aanbod aan geschikte hoogwatervluchtplaatsen de draagkracht voor wadvogels. Ze moeten bij tijdelijke ongeschiktheid kunnen uitwijken naar nabijgelegen vluchtplaatsen. Grotere pendelbewegingen kunnen (via energieverlies en daardoor verminderde conditie) leiden tot een hogere mortaliteit onder wadvogels. Ref: Koolhaas, A., Dekinga, A. & Piersma, T. 1993. Disturbance of foraging Knots by aircraft in the Dutch Wadden Sea in August-October 1992. *Wader Study Group Bulletin*, 68, 20-22. Koffijberg *et al.* 2003. High Tide Roosts in the Wadden Sea. *Wadden Sea Ecostem* 16, Wilhelmshaven.

¹⁷ Plan van aanpak gemeenschappelijke compensatieplannen. Consulmij Milieu, versie 26-01-2007.

- De Commissie adviseert om bij de kwantitatieve compensatie niet alleen te zoeken naar een gebied direct rond de Eemshaven, maar ook na te gaan of de ecologische sleutelfactoren elders binnen het Natura 2000-gebied Waddenzee zodanig kunnen worden verbeterd dat de staat van instandhouding van de aangetaste habitattypen en soorten duurzaam wordt gewaarborgd.

3.3 Meest milieuvriendelijke alternatief (mma)

De Commissie verwacht dat de mma-varianten voor het heien en de benutting van restwarmte milieuvoordelen bieden. Op basis van het MER kan dit niet worden beoordeeld, omdat (kwantitatieve) informatie over de effecten niet volledig is.

Heien tijdens de bouw

Het MER beschrijft voor het heien tijdens de aanlegfase het hydraulisch heien en de mma-variant, de schroeftechniek. De conclusie is dat hydraulisch heien negatieve gevolgen heeft voor natuur. Het MER beschrijft echter niet de effecten van de schroeftechniek. Hierdoor is niet inzichtelijk wat de eventuele ‘milieu-winst’ van deze techniek is.

De Commissie heeft de initiatiefnemer gevraagd om in een aanvulling de effecten op natuur van de schroeftechniek te beschrijven en deze af te zetten tegen de effecten van het hydraulisch heien.

Aanvulling

In de aanvulling wordt het heien door middel van schroeftechniek als variant beschreven en op effecten voor natuur vergeleken met het hydraulisch heien. Duidelijk is dat geluidsniveau en verstoringsafstanden worden gereduceerd wanneer gebruik wordt gemaakt van de schroeftechniek. Met deze informatie is een betere vergelijking tussen beide varianten mogelijk. De aanvulling geeft aan dat er ook nog een aantal onzekerheden (leemten in kennis) zijn rondom de schroeftechniek.

- De Commissie adviseert de informatie over de schroeftechniek mee te nemen in de verdere besluitvorming en de mogelijkheden en onzekerheden van de schroeftechniek verder uit te werken in het kader van de Habitattoets.

Cumulatie van heien

In het MER blijft ook onduidelijk wat de effecten van cumulatie van het heien van andere bouwwerkzaamheden in de Eemshaven betekent. Bevoegd gezag heeft aangegeven dat hier in het opstellen van het gezamenlijk compensatieplan Eemshaven aandacht aan zal worden besteed.

- De Commissie adviseert in de Passende Beoordeling na te gaan of cumulatie van bouwactiviteiten in de Eemshaven leidt tot negatieve gevolgen en welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om deze te beperken. Hierbij kan worden gedacht aan toepassing van technieken en fasering en tijdsplanningen van de bouwwerkzaamheden.

Benutting van restwarmte.

Voor het verdampen van het vloeibare LNG wordt gekozen voor de ‘SCV-techniek’ (Submerged Combustion Vaporizers). Als mma-variant wordt de ‘ORV-techniek’ (Open Rack Vaporizers) met benutting van warmte van een elektriciteitscentrale beschreven. De initiatiefnemer geeft aan dat de ORV-techniek milieuvoordelen biedt ten opzichte van de SCV-techniek:

- 30 % minder emissie van CO₂ en NO_x;
- geen lozing van afvalwater;

- 78% verlaging van het primair energie verbruik.

De Commissie merkt op dat de totale lozing van koelwater in de Eemshaven door toepassing van de ORV-techniek kan afnemen door uitwisseling van warmte en koude met energiecentrales. Cumulatie van koelwaterlozing door verschillende initiatieven in de Eemshaven vormt mogelijk een probleem voor vissen en hierop aangewezen vogels.

De ORV-variant wordt door initiatiefnemer ter zijde geschoven met het argument dat vergaande integratie met een energiecentrale niet past in de tijd, maar de initiatiefnemer geeft wel aan dat hij verdere mogelijkheden en condities waaronder warmte-uitwisseling met derden kan plaatsvinden onderzoekt. Het bevoegd gezag heeft bij de Commissie aangegeven de uitwisseling van warmte als een belangrijke voorwaarde te beschouwen en hier in de vergunningaanvraag ook eisen aan te stellen.

- Gezien de lange termijn waarop zowel de LNG terminal als de bestaande en de geplande energiecentrales in bedrijf zullen zijn en gezien de milieuvoordelen adviseert de Commissie om in de ontwerp-vergunning verder in te gaan op de mogelijkheden voor toepassing van warmte en koude uitwisseling.

- De Commissie adviseert om in de Passende Beoordeling aandacht te besteden aan de cumulatie van koelwaterlozing en na te gaan of door mitigerende maatregelen, zoals warmte en koude uitwisseling, de effecten voor natuur kunnen worden beperkt.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport
LNG Terminal in de Eemshaven en de aanvulling daarop

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 december 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



provincie groningen

**Afdeling
Milieuvergunningen**

Bezoekadres
St. Jansstraat 4
Groningen
Alg. tel. 050 - 316 49 11

Postadres
Postbus 610
9700 AP Groningen
Fax 050 - 316 46 32

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	15 DEC. 2006
nummer	
dossier	1724-24 t/m 26
naar : Mn	eh 3X

Commissie voor de m.e.r.
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Nr. 2006- 22562h,MV

Groningen,

13 DEC 2006

Behandeld door : J. Hiddinga
Telefoonnummer : 050-3164774

Bijlage(n) : 8 (7 x MER + aanvragen Wm/Wvo + 1 x kennisgeving)

Onderwerp : M.e.r. Essent Energie B.V. en ConocoPhillips voor de bouw van een LNG terminal in de Eemshaven; terinzagelegging MER en vergunningaanvragen

Geachte heer/mevrouw,

Essent Energie B.V. te 's- Hertogenbosch en ConocoPhillips te Houston, Texas hebben gezamenlijk op 30 november 2006 aanvragen voor vergunningen in het kader van de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) bij ons College ingediend, inclusief het milieueffectrapport (MER) en bijlagen. Bijgaand doe ik u hiervan in zeventien exemplaren toekomen.

Bovengenoemde stukken liggen van 20 december 2006 tot en met 6 februari 2007 ter inzage. Voor meer informatie omtrent de terinzagelegging mag ik u verwijzen naar de bijgevoegde kennisgeving.

Overeenkomstig artikel 7.26 Wm stel ik u in de gelegenheid advies uit te brengen over het milieueffectrapport. Uw eventuele advies zie ik graag uiterlijk 13 maart 2006 tegemoet. Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Namens Gedeputeerde Staten van Groningen,

H. Biepot
Hoofd-afdeling Milieuvergunningen

DRM/050/03

Website: www.provinciegroningen.nl - E-mail: info@provinciegroningen.nl

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport bij het toetsingsadvies in Ommelander Courant en Staatscourant d.d. 14 december 2006



provincie groningen

Bezoekadres
St. Jansstraat 4
Groningen
Alg. tel. 050 - 316 49 11

**Afdeling
Milieuvergunningen**

Postadres
Postbus 610
9700 AP Groningen
Fax 050 - 316 46 32

KENNISGEVING MILIEUEFFECTRAPPORT EN AANVRAGEN VERGUNNINGEN Wm/Wvo, LNG TERMINAL EEMSHAVEN

Essent Energie B.V. te 's- Hertogenbosch heeft, mede namens ConocoPhillips B.V. te Houston, het voornemen tot de ontwikkeling van een terminal voor vloeibaar aardgas (LNG) en bijbehorende installaties in de Eemshaven. Verzocht is om de vergunning op naam te stellen van hun in oprichting zijnde juridische entiteit Eemshaven LNG Terminal B.V.

De voorgenomen activiteit is m.e.r.-plichtig. Dit betekent alvorens de bevoegde gezagen kunnen beslissen op de vergunningaanvragen, de verwachte milieugevolgen van dit voornemen moeten zijn onderzocht en beschreven in een milieueffectrapport (MER).

Essent en ConocoPhillips hebben, met inachtneming van de vastgestelde richtlijnen, dit MER opgesteld. Dit rapport is, tezamen met de bijbehorende vergunningaanvragen op 30 november 2006 bij ons College ingediend.

De besluiten waarvoor het milieueffectrapport (MER) is opgesteld zijn de volgende:

- Een vergunning ingevolge de Wet milieubeheer (Wm);
- Een vergunning ingevolge de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo).

Het bevoegd gezag in het kader van de Wm- vergunning is het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen. In het kader van de Wvo- vergunning is de Minister van Verkeer en Waterstaat, in casu Rijkswaterstaat Noord Nederland, het bevoegd gezag. Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen treden op als coördinerend bevoegd gezag.

Terinzagelegging

Het MER en de vergunningaanvragen Wm en Wvo en liggen van 20 december 2006 tot en met 6 februari 2007 ter inzage tijdens kantooruren in het gemeentehuis van de gemeente Eemshaven, op de afdeling Publiekszaken, Hoofdstraat - West 1, Uithuizen. Tevens liggen de stukken gedurende deze periode tijdens kantooruren ter inzage bij de Mediatheek op het provinciehuis Groningen, St. Jansstraat 4, Groningen.

Inspraak

Tot en met 6 februari 2007 kunnen schriftelijke opmerkingen over het MER en de vergunningaanvragen worden ingediend bij Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen, p/a afdeling Milieutoezicht, Postbus 610, 9700 AP te Groningen.

Inlichtingen

Voor informatie kunt u contact opnemen met mevrouw W. Degenhart- Drenth, tel. 050- 316 4712, of de heer L.Slangen, tel. 050 - 3164360.

Informatieavond

Naast de realisering van een LNG-terminal zijn in het oostelijk haventerrein van de Eemshaven andere initiatieven in ontwikkeling. Zowel de NUON als RWE hebben het voornemen om aldaar een elektriciteitscentrale te realiseren. De vergunningenprocedures van deze drie initiatieven zullen ongeveer gelijktijdig worden doorlopen. Op 24 januari 2006, aanvang 19.00 uur wordt in Hotel Cafe Restaurant Ekamper, Radsweg 12 te Oosteinde/Roodeschool een gezamenlijke openbare informatiebijeenkomst georganiseerd. De initiatieven van Essent/ConocoPhillips, RWE en NUON worden daar toegelicht en er is gelegenheid tot het stellen van vragen.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Essent en ConocoPhillips

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van Groningen (coördinerend bevoegd gezag) en Staatssecretaris van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, vertegenwoordigd door Rijkswaterstaat dienst Noord-Nederland

Besluit: Vergunningen in gevolg de Wet milieubeheer (Mm) en de Wet verontreiniging oppervlaktewater (Wvo)

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: D25.2

Activiteit: ontwikkeling van een LNG terminal met twee opslagtanks met een opslagcapaciteit van 188.000 m³ per tank.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 8 maart 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 4 mei 2006

richtlijnen vastgesteld: 7 juni 2006

kennisgeving MER: 20 december 2006

toetsingsadvies uitgebracht: 13 maart 2007

Bijzonderheden:

De Commissie heeft in haar richtlijnenadvies de volgende aandachtspunten opgenomen:

Veiligheid

Het MER moet de veiligheidsberekeningen voor alle beschouwde alternatieven presenteren. Voor inzicht in het totale risico van de voorgenomen activiteit, moeten zowel risico's van de inrichting zelf als de risico's van het scheepstransport aan de orde komen. Naast de presentatie van risicocontouren en een weergave van het groepsrisico, moet op basis van de berekeningen voor omwonenden inzichtelijk en begrijpelijk worden gemaakt wat de risico's en mogelijke effecten van vestiging van de LNG-terminal zijn.

Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

Voor de ontwikkeling van het mma moeten in het MER varianten worden onderzocht en vergeleken ten aanzien van:

- veiligheid;
- nautische veiligheid;
- energie, CO₂-uitstoot, warmte- en stikstoflevering;
- uitvoering van de opslagtanks, en inrichting van de aanlanding of in-steekhaven;
- visuele aspecten.

Voortoets / passende beoordeling

Maak inzichtelijk of significante gevolgen op het Natura 2000 gebied zijn uit te sluiten.

Na toetsing van het MER en de aanvulling is de Commissie van oordeel dat de essentiële informatie aanwezig is. De aanvulling geeft een goede samenvatting

die is vertaald in het Duits. In de aanvulling worden de effecten op natuur van het heien met de schroeftechniek beschreven en vergeleken met de effecten van hydraulisch heien.

De Commissie constateert dat in het MER:

- het aspect nautische veiligheid niet voldoende is uitgewerkt;
- de Passende Beoordeling nog niet volledig is uitgewerkt en dat onduidelijk is op welke wijze de aangetaste natuurwaarden via het compensatieplan worden gecompenseerd.

De Commissie adviseert om deze aspecten in vervolg op het MER verder uit te werken en doet daarbij de volgende aanbevelingen.

Nautische veiligheid

- De Commissie adviseert om in de vergunning aan te geven welke nautische veiligheidsstudies moeten worden uitgevoerd en welke afspraken moeten worden vastgelegd in nautische veiligheidsprotocollen alvorens de LNG terminal Eemshaven in gebruik mag worden genomen. In de vergunning moet tevens worden aangegeven hoe goedkeuring van de protocollen is gewaarborgd.
- De Commissie adviseert om bij de besluitvorming aan te geven wat het veiligheidsrisico is voor aangemeerde en lossende LNG schepen in de in-steekhaven. Indien dit risico onacceptabel is, geef dan aan welke voorzieningen en maatregelen moeten worden getroffen.

Natuur, Passende Beoordeling

- De Commissie beveelt aan om bij de planning van bouwwerkzaamheden nadrukkelijk rekening te houden met de krachtens de Flora- en faunawet beschermde soorten. Dit kan door voor deze soorten de ecologisch minst kwetsbare periode te bepalen en deze periode mee te wegen bij de (op grond van de Natuurbeschermingswet) te treffen maatregelen om gevolgen voor de Natura 2000-gebieden te mitigeren.
- De Commissie adviseert om bij het doorlopen van de ADC-toets, als onderdeel van de vergunningaanvraag Natuurbeschermingswet ook aandacht te besteden aan de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Niedersächsisches Wattenmeer.
- In de Passende Beoordeling dient ook cumulatie te worden beoordeeld. Naast de in tabel 25 van de Passende Beoordeling genoemde projecten dient te worden nagegaan of ook activiteiten aan Duitse zijde tot cumulatieve effecten kunnen leiden. Bij cumulatie moet met name worden gekeken naar de effecten van het heien en koelwaterlozing.
- De Commissie adviseert de informatie over de schroeftechniek mee te nemen in de verdere besluitvorming en de mogelijkheden en onzekerheden van de schroeftechniek verder uit te werken in het kader van de Habitat-toets.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. H.S. Buijtenhek
ing. S. Lataire
ir. A.J. Pikaar
ing. R.L. Vogel
drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:

drs. R. Meeuwsen

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
1.	20070206	Gemeinde Krummhorn	Krummhorn, Duitsland
2.	20070102	Cement Sales North GmbH	Emden, Duitsland
3.	20070108	Stadt Emden	Emden, Duitsland
4.	20070202	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest	Aurich, Duitsland
5.	20070206	Landkreis Leer	Leer, Duitsland

Alle bovengenoemde inspraakreacties zijn ontvangen door het bevoegd gezag dat ze op de navolgende datum(s) aan de Commissie ter beschikking heeft gesteld:

nr. 1 op 8 februari 2007

nrs. 2 t/m 5 op 7 februari 2007

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
LNG Terminal in de Eemshaven en de aanvulling daarop**

Het Nederlandse Essent Energie B.V. en het Amerikaanse olie- en gasbedrijf ConocoPhillips hebben het voornemen een terminal voor LNG (vloeibaar gemaakt aardgas) te ontwikkelen in de Eemshaven. De beoogde verwerkingscapaciteit van de terminal is maximaal 12 miljard kubieke meter (BCM) per jaar met twee opslagtanks van elk 188.000 m³. Het LNG wordt per schip aangevoerd. Ten behoeve van de besluitvorming van de over de vergunningen voor de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet verontreiniging oppervlaktewater (Wvo) is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Dit toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage gaat in op het MER LNG terminal Eemshaven.

ISBN: 978-90-421-2031-0