



Startnotitie m.e.r.

**Uitbreiding
Euro Tank Terminal B.V.**

Euro Tank Terminal B.V.

5 augustus 2008

Definitief rapport

9T5781.01



ROYAL HASKONING

thinking in
all dimensions



HASKONING NEDERLAND B.V.
MILIEU

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 (0)10 443 36 66

info@rotterdam.royalhaskoning.com
www.royalhaskoning.com
Arnhem 09122561

Telefoon
Fax
E-mail
Internet
KvK

Documenttitel	Startnotitie m.e.r. Uitbreiding Euro Tank Terminal B.V.
Verkorte documenttitel	Startnotitie m.e.r.
Status	Definitief rapport
Datum	5 augustus 2008
Projectnaam	MER Vitol Eurotank Rotterdam
Projectnummer	9T5781.01
Opdrachtgever	Euro Tank Terminal B.V.
Referentie	9T5781.01/R0005/Nijm

Auteur(s) Dr. Ivo Thonon, Ir. Roelof Wentzel, Drs. Rowandie Sukking

Collegiale toets	Leo Brouwer MSc / W. v.d. Lans
Datum/paraaf	29/07/08
Vrijgegeven door	Mr. Arjen Kruithof
Datum/paraaf	29/07/08

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Onderwerp van deze startnotitie	1
1.2 Het voornemen	1
1.3 Doel van het MER	1
1.4 Het Bevoegd Gezag	2
1.5 Vergunningensituatie	2
1.6 Algemene informatie initiatief nemer	3
1.7 Algemene gegevens van de bedrijfslocatie	3
1.8 De initiatiefnemer	3
1.9 Leeswijzer	4
2 AANLEIDING EN DOELSTELLING VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT	5
2.1 Aanleiding	5
2.2 Doelstelling	5
3 DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	6
3.1 De voorgenomen activiteit	6
3.2 Het nulalternatief	10
3.3 Alternatieve locatie	10
3.4 Het meest milieuvriendelijke alternatief	10
3.5 Voorkeursalternatief	11
3.6 Afbakening van het MER	11
4 BELEID EN BESLUITEN	12
4.1 Overzicht van beleid, wet- en regelgeving	12
4.1.1 Internationaal en Europees beleid	12
4.1.2 Nederlands beleid	12
4.1.3 Provinciaal en regionaal beleid	13
4.1.4 Lokaal beleid	13
4.2 Besluitvormingskader	13
4.3 Genomen besluiten en verleende vergunningen met betrekking tot ETT	13
4.4 Te nemen besluiten	14
5 BESTAANDE SITUATIE EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	15
5.1 Luchtverontreiniging	15
5.2 Bodem-, grond en oppervlaktewater	15
5.3 Afval	15
5.4 Verkeer en geluid	15
5.5 Energie	16
5.6 Natuur en landschap	16
5.7 Veiligheid	16
5.7.1 Externe Veiligheid	16
5.7.2 Nautische veiligheid	16
5.8 Beste Beschikbare Technieken	17
6 OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER	18
6.1 Leemten in kennis en informatie	18
6.2 Samenvatting van het MER	18

7	PROCEDURELE ASPECTEN	19
7.1	De m.e.r.-procedure	19
7.2	Tijdplanning voor het vergunningtraject	19

BIJLAGEN:

Bijlage 1	Lijst van afkortingen
Bijlage 2	Globale ligging Euro Tank Terminal B.V.
Bijlage 3	Ligging Euro Tank Terminal B.V. ten opzichte van omliggende inrichtingen
Bijlage 4	Indeling huidige tankplots (Fase 1) en indicatieve ligging tanks op uitbreidingslocaties (Fase 2 en 3), Euro Tank Terminal B.V.

1 INLEIDING

1.1 Onderwerp van deze startnotitie

Een Startnotitie m.e.r. (Startnotitie milieueffectrapportage, hierna Startnotitie) is de eerste fase van de m.e.r.-procedure. Doel van de Startnotitie is de achtergronden en uitgangspunten van een project op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in de volgende fase onderzocht moeten worden. De Startnotitie geeft ook aan welke varianten en technische uitvoeringsalternatieven worden geanalyseerd en geeft aan op welke (milieu)effecten de varianten en alternatieven worden onderzocht.

Deze Startnotitie gaat in op het initiatief van Euro Tank Terminal B.V. (100% dochter van Vitol Terminals B.V.) om haar op- en overslagterminal voor koolwaterstoffen in Europoort-Rotterdam uit te breiden. Deze uitbreiding is Fase 3 in haar uitbreidingsplan (zie Bijlage 4). Fase 1 is afgerond en is in gebruik, Fase 2 is inmiddels (bijna) afgerond. Euro Tank Terminal B.V. (hierna ETT) ziet het uitbrengen van deze Startnotitie als een kans om alle belanghebbenden te informeren over het voorgenomen initiatief.

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden, zoals burgers, belangengroeperingen en overheidsinstanties via zienswijzen kenbaar maken op welke alternatieven en (milieu)effecten het verdere onderzoek zich zou moeten richten.

1.2 Het voornemen

ETT wil haar bestaande terminal in Europoort-Rotterdam uitbreiden met elf tanks met een totale capaciteit van 400.000 m³. ETT gaat verschillende koolwaterstoffen in deze tanks opslaan, waaronder benzine, kerosine (*jetfuel*), stookolie en methanol. Methanol wordt opgeslagen in een aparte tankput. Het MER zal verder omschrijven welke maatregelen vereist zijn voor de opslag van deze verschillende producten. Tevens worden producten op specificatie gebracht door middel van *blenden*, het toevoegen van additieven en homogeniseren.

De producten worden zowel per zeeschip als per lichter (binnenvaartschip) aangevoerd en afgevoerd. Om aan- en afvoer goed te laten verlopen worden de steigers die zijn overgenomen van Kemira gemoderniseerd. Daarnaast gaat mogelijk afvoer via pijpleiding plaatsvinden. Het Havenbedrijf Rotterdam is eigenaar van deze locatie. ETT leest deze locatie van het Havenbedrijf en de voormalige gebruiker van de locatie saneert de grond.

1.3 Doel van het MER

Het Besluit milieu-effectrapportage 1994 geeft aan dat "de oprichting, wijziging of uitbreiding van een inrichting bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten" m.e.r.-plichtig is "in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een inrichting met een opslagcapaciteit van 200.000 ton of meer" (Activiteit 25 uit Bijlage C van het Besluit). De voorgenomen activiteit is een uitbreiding met een opslagcapaciteit van circa 360.000 ton (400.000 m³), waardoor dit voornemen m.e.r.-plichtig is.

Het doel van de m.e.r. (milieueffectrapportage) is om alle milieugevolgen die deze uitbreiding met zich meebrengt inzichtelijk te maken. Daarnaast dient de m.e.r. als communicatiemiddel om alle belanghebbenden en overige instanties op de hoogte te

brengen van de voorgenomen uitbreiding. Ook geeft een dergelijke rapportage het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming over deze uitbreiding, waarbij deze de mogelijke alternatieven en technische uitvoeringsvarianten voor het voornemen met hun milieugevolgen aangeeft. Deze Startnotitie vormt het begin van de m.e.r.-procedure.

1.4 Het Bevoegd Gezag

Voor het uitvoeren van het initiatief zijn diverse vergunningen en besluiten nodig. Het m.e.r.-plichtige besluit is de vergunning in het kader van de Wet milieubeheer (Wm). Gedeputeerde Staten (GS) van de Provincie Zuid-Holland zijn Bevoegd Gezag voor de Wm-uitbreidingsvergunning. DCMR beoordeelt vergunningaanvragen namens de provincie.

De voorgenomen uitbreiding van de opslagcapaciteit van ETT valt in de volgende categorieën van het Inrichtingen- en vergunningbesluit (Ivb) dat hoort bij de Wm:

Categorie Ivb	Omschrijving
1.1	Inrichtingen waar: Lid a: een of meer elektromotoren aanwezig zijn met een vermogen of een gezamenlijk vermogen groter dan 1,5 kW, met dien verstande, dat bij de berekening van het gezamenlijk vermogen een elektromotor met een vermogen van 0,25 kW of minder buiten beschouwing blijft; Lid b: een of meer verbrandingsmotoren aanwezig zijn met een vermogen of een gezamenlijk vermogen groter dan 1,5 kW, met dien verstande, dat bij de berekening van het gezamenlijk vermogen een verbrandingsmotor met een vermogen van 0,25 kW of minder buiten beschouwing blijft
5.1	Inrichtingen voor het vervaardigen, bewerken, verwerken, opslaan of overslaan van zeer licht ontvlambare, licht ontvlambare, ontvlambare of brandbare vloeistoffen
5.3, lid a	Inrichtingen voor opslag van Klasse 1, Klasse 2, Klasse 3 en Klasse 4 producten, zijnde aardolie of koolwaterstoffen, in landtanks met een capaciteit van meer dan 100.000 m ³

1.5 Vergunningensituatie

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de huidige geldende vergunningen en meldingen van ETT in het kader van de Wm en Wvo.

Vergunning/ melding	Afgifte datum	Beschik- king nr.	Bedrijfsactiviteit
Wm-vergunning	02-05-2007	419165	Vergunning voor de bestaande inrichting van 278.000 m ³ (fase I) in verband met een aantal aanpassingen en de uitbreiding van de opslagcapaciteit met 344.000 m ³ (fase II)
Wm-melding	19-11-2007	419165	Overname UAN tankplot van Microchemie
Wvo-vergunning	09-05-2007	11008	Betreft het lozen van afvalwater, afkomstig van een inrichting voor de op- en overslag van fossiele brandstoffen.
Wvo-melding	29-01-2008		Overname deel lozingsvergunning Microchemie
Wm-aanpassings- vergunning (Art. 8.24)	18-06-2007		Wijzigen voorschrift 3.9: geurverwerking zeeschepen en lichters

Vergunning/ melding	Afgifte datum	Beschik- king nr.	Bedrijfsactiviteit
Wm-melding (Art. 8.24)	8-07-2008	419165	Wijziging van de vergunning in gevolge art. 8.24 Wet milieubeheer art. 3.9 van de Wm

1.6 Algemene informatie initiatief nemer

Initiatiefnemer	
Naam initiatiefnemer:	Euro Tank Terminal B.V.
Adres:	Postbus 1000
Postcode:	3180 AA
Plaats:	Rozenburg
Telefoon:	0181 – 240024
Telefax:	0181 – 240010

Contactpersonen		
Naam contactpersoon:	Arjen Schneiders	Margit Blok
Functie contactpersoon:	General Manager ETT	Global HSE-Manager
Telefoon:	0181 – 240021	010 – 498 7344
Telefax:	0181 – 240010	010 – 452 9545
E-mail adres:	asn@eurotank.nl	mbi@vitol.com

1.7 Algemene gegevens van de bedrijfslocatie

Algemene gegevens bedrijfslocatie (zie ook Bijlage 2 en 3)	
Naam van het bedrijf:	Euro Tank Terminal B.V.
Adres:	Wolgaweg 33
Postcode:	3198 LR
Plaats:	Europoort-Rotterdam
Gemeente:	Rotterdam
Telefoon:	0181 – 240024
Telefax:	0181 – 240010
Kadastrale ligging:	Gemeente Rotterdam, Sectie AL nr. 420 (gedeeltelijk)

1.8 De initiatiefnemer

ETT is opgericht in 2004 en maakt sinds 2006 onderdeel uit van Vitol Terminals B.V. Vitol Terminals B.V. beheert haar terminals op een veilige en milieuverantwoorde wijze met de geldende wetgeving als minimale standaard.

Sinds maart 2006 is ETT operationeel. De terminal heeft al een kwaliteits-, arbo- en veiligheidscertificaat behaald conform de NEN-ISO 9001:2000-, OHSAS 18001:2007- en ISPS-norm.

De huidige processen die de terminal uitvoert zijn:

- Het op- en overslaan van vloeibare fossiele Klasse 3-/Klasse 4-koolwaterstoffen, die worden aangeleverd en opgeslagen bij een hogere temperatuur dan de omgevingstemperatuur maar bij een lagere temperatuur dan het vlampunt;
- Het *blenden* van de aanwezige vloeibare fossiele Klasse 3-/Klasse 4-koolwaterstoffen;
- Het homogeniseren van de inhoud van de tanks door middel van mixers, rondpompen en alleen bij hoge uitzondering 'air spiders'.

Zeeschepen en/of binnenvaartschepen voeren de producten aan, waarna ze afgevoerd worden door middel van zeeschepen en/of binnenvaartschepen. Boord-boord overslag is ook mogelijk. De totale opslagcapaciteit op de locatie van ETT bedraagt ruim 622.000 m³ met een jaarlijkse doorzet van ruim 8.000.000 m³.

1.9 Leeswijzer

Deze Startnotitie is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. Na deze inleiding beschrijft Hoofdstuk 2 de aanleiding voor de uitbreiding van ETT. Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op de voorgenomen activiteit en bespreekt welke mogelijke alternatieven en technische uitvoeringsvarianten onderzocht gaan worden. Een overzicht van relevant beleid en de van toepassing zijnde wet- en regelgeving is opgenomen in Hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 gaat in op de milieuaspecten lucht, bodem- en grondwater, oppervlaktewater en geluid en daarnaast op veiligheid, natuur en landschap. In Hoofdstuk 6 worden de overige onderdelen van het MER besproken en Hoofdstuk 7 gaat in op de procedure.

Bijlage 1 bevat een uitleg van afkortingen en jargon die in de tekst van deze Startnotitie voorkomt. Bijlage 2 geeft de ligging van ETT in Europoort-Rotterdam aan en Bijlage 3 geeft een overzicht van de huidige- en de uitbreidingslocatie. Bijlage 4 geeft een indicatie van de locaties van de nieuwe tanks en de ligging van de tanks die gebouwd zijn in Fase 1 en 2.

2 AANLEIDING EN DOELSTELLING VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT

2.1 Aanleiding

De westerse wereld is voor de energievoorziening in belangrijke mate afhankelijk van olie. Een ongestoorde aanvoer van aardolieproducten is essentieel voor het functioneren van de Nederlandse samenleving en industrie. Nederland moet, net zoals de meeste andere West-Europese landen, grote hoeveelheden aardolie betrekken uit regio's buiten Europa. Door een geografische mismatch in aanbod en vraag van aardolieproducten stijgt de vraag naar opslagcapaciteit. Deze stijgende vraag naar opslagruimte voor aardolieproducten is de aanleiding voor ETT om haar op- en overslagterminal te Europoort-Rotterdam uit te breiden.

2.2 Doelstelling

Realisatie van de uitbreiding van de terminal heeft voor ETT belangrijke positieve gevolgen. De uitbreiding voorziet in een deel van de behoefte naar meer opslagcapaciteit. Sinds het begin van de jaren vijftig is Europoort-Rotterdam een ideale locatie voor energiegerelateerde activiteiten. De uitbreiding van de terminal past daarom goed in de ontwikkelingen van Europoort-Rotterdam. Bovendien leidt de uitbreiding tot hergebruik van een voormalig industrieterrein dat aan ETT grenst, wat tot revalorisatie van dat terrein leidt. Dit herontwikkelen past goed in het programma *Mooi Nederland* van het InterProvinciaal Overleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het ministerie van VROM. De gebouwen op het uitbreidingsterrein zijn in het tweede kwartaal van 2008 afgebroken en de grond onder het terrein wordt gesaneerd. Hierop aansluitend kan de bouwfase beginnen.

De doelen van de uitbreiding zijn:

- Versterking van de continuïteit van de onderneming. De uitbreiding met 400.000 m³ opslagcapaciteit draagt bij aan het zekerstellen van het marktaandeel van Vitol Terminals B.V. in Noordwest-Europa.
- Het aanbieden van een breder productengamma met naast opslagcapaciteit voor Klasse 3- en 4-producten ook op- en overslagcapaciteit voor Klasse 1- en 2-producten (zie ook de tabel in 3.1).
- Het vergroten van de flexibiliteit en het verkleinen van het bedrijfsrisico. Door de uitbreiding en het grotere productengamma kan Vitol Terminals B.V. haar bedrijfsrisico verkleinen, haar klantenkring beter bedienen en nieuwe klanten aantrekken.

3 DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Dit hoofdstuk gaat in op de voorgenomen activiteit van ETT en de mogelijke alternatieven. Voor de voorgenomen activiteit worden de milieueffecten uitgewerkt. Onder een alternatief wordt hier verstaan een compleet andere inrichting van de gehele voorgenomen activiteit. Voor de alternatieven zal het nulalternatief, het MMA en het voorkeursalternatief worden onderzocht. De technische uitvoeringsvarianten hebben betrekking op deelaspecten van de installatie, waarvoor verschillende technieken gebruikt kunnen worden die verschillende milieueffecten hebben.

3.1 De voorgenomen activiteit

ETT is voornemens de op- en overslagcapaciteit van haar terminal in Europoort-Rotterdam uit te breiden (Fase 3 in haar uitbreidingsplan). De bestaande capaciteit bedraagt ruim 622.000 m³. De uitbreiding voorziet in 11 opslagtanks, waarmee de opslagcapaciteit toeneemt met 400.000 m³. De overslagcapaciteit wordt verhoogd door de modernisering van Steiger 1 & 2, welke overgenomen zijn van Kemira. ETT wil de volgende producten in haar tanks opslaan (indeling volgens Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 29, PGS 29):

Product (stof)	Klasse PGS 29	Vlampuntgrenzen	Categorie
Benzine	1	< 21 °C	Licht ontvlambaar
Methanol	1	< 21 °C	Licht ontvlambaar
Nafta	2	21 °C ≤ – ≤ 55 °C	Ontvlambaar
Kerosine (jet fuel)	2	21 °C ≤ – ≤ 55 °C	Ontvlambaar
Gasolie	3	55 °C < – < 100 °C	Brandbaar
Stookolie (verwarmde tank)	4	≥ 100 °C	Brandbaar

Opslagtanks

Waar de huidige terminal geen mogelijkheid biedt tot het behandelen van Klasse 1- en 2- producten, zal de uitbreiding wel geschikt worden gemaakt voor op- en overslag van Klasse 1- en 2-producten. De beoogde producten zijn in bovenstaande tabel aangegeven: benzine (Klasse 1), nafta en kerosine (Klasse 2) en gasolie (Klasse 3). Methanol (Klasse 1) krijgt een aparte tankput, voor stookolie (Klasse 4) is een verwarmde opslag nodig.

Steigers

De producten worden veelal aangevoerd met zeeschepen. De zeeschepen hebben een capaciteit tot maximaal 350.000 m³ DWT en een diepgang van maximaal 21 m. VLCC's (Very Large Crude Carriers) kunnen afmeren aan de Calandsteiger. Kleinere schepen zoals lichters kunnen terecht op Steigers 1 en 2 van ETT (zie ook Bijlage 3). Voor een veilige aanlanding zullen zeeschepen onder begeleiding van sleepboten de haven ingaan.

Vanuit de nieuwe opslag worden de producten afgevoerd met binnenvaartschepen en mogelijk per pijpleiding. Het MER zal de positieve effecten van een pijpleiding op VOS-emissies, NO_x-depositie en SO_x-uitstoot onderzoeken. Het MER gaat ook in op de modernisering van de steigers.

Voorzieningen

De uitbreiding omvat ook het leidingwerk van de steigers naar de opslagtanks en de bijbehorende voorzieningen. De voorzieningen op de steigers zullen afgestemd moeten

worden op de ontvangst van Klasse 1-producten. De uitbreiding omvat geen installaties die het bedrijf van elektriciteit, warmte en dergelijke (*utilities*) zal voorzien. Deze zullen worden afgenomen van externe leveranciers.

Technische uitvoeringsvarianten

Het voornemen bevat de volgende technische uitvoeringsvarianten. Aangezien deze varianten BBT zijn, zal het MER hier verder geen andere varianten voor onderzoeken:

- Dampverwerking bij het beladen van schepen met Klasse 1- en 2-producten;
- Energiezuinige pompen;
- Geurbehandeling van stankstoffen vallend in Klasse 3 en 4;
- Alle vloeistoffen worden conform PGS 29 opgeslagen onder atmosferische omstandigheden in tanks met dubbele seals conform het 'BREF *Emissions from storage*'. Hierbij worden maatregelen getroffen om emissies en mogelijke geuroverlast op milieuvriendelijke wijze te beperken;
- Er vinden geen emissies van afvalwater naar het oppervlaktewater plaats. De inrichting valt daarmee onder het Activiteitenbesluit;
- De opslagtanks op de uitbreidingslocatie gaan voldoen aan Categorie A (verwaarloosbaar risico voor de bodem) in de BoBo-richtlijn en aan de PGS 29-richtlijn. Dit betekent dat er verwaarloosbare emissies naar de bodem en het water zullen plaatsvinden.

Het MER zal de volgende technische uitvoeringsvarianten onderzoeken:

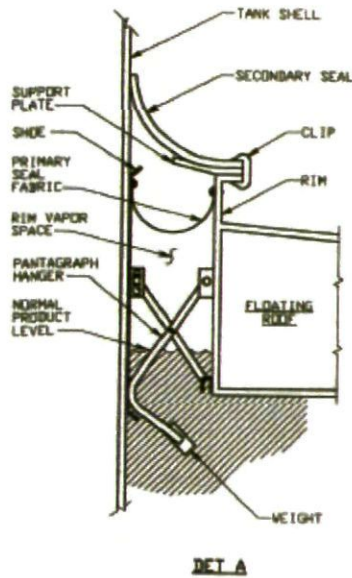
- Toepassing van walstroom voor schepen aan de steigers;
- Toepassing van (een combinatie van) verschillende varianten voor de afvoer van producten, zoals weg, spoor en pijpleiding;
- Methoden voor dampverwerking bij onderhoud, productwissel en scheepsverladingen;
- Een dampverwerkingsinstallatie (DVI) op basis van
 - actief kool,
 - membraanscheiding óf
 - verbranding van emissies.

Technische uitvoeringsvarianten voor tanks voor Klasse 1- en 2-producten

Klasse 1-producten zullen worden opgeslagen in een tank met een drijvend dak en stationaire blusvoorzieningen, waarvoor het MER de volgende configuraties zal onderzoeken:

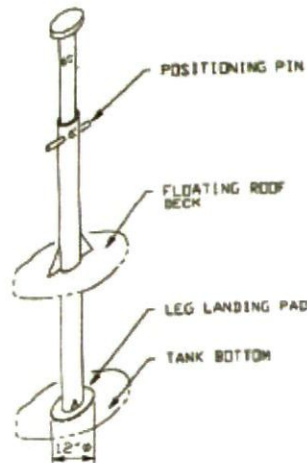
Extern drijvend dak (carbon steel drijvend dak) (Variant 1)

Het extern drijvende dak is in carbon steel uitgevoerd. Het drijvend vermogen wordt verkregen door pontoonkamers rondom (in een donutvorm). Het dak is geheel gelast en wordt in de tank gebouwd. De emissie beperkende werking van het dak berust op het reduceren van de dampruimte tot het gebied van de afdichting. Echter wanneer het vloeistof niveau lager staat de werkstand van de poten, landt het dak en verliest hierdoor zijn emissiebeperkende werking. Het dak is uitgerust met doorvoeringen voor het stellen van de poten in de werkstand en een onderhoudsstand (zie figuur). Tevens zijn drukvacuüm ventielen aangebracht om adequaat op thermische expansie te kunnen reageren, indien het dak geland is.

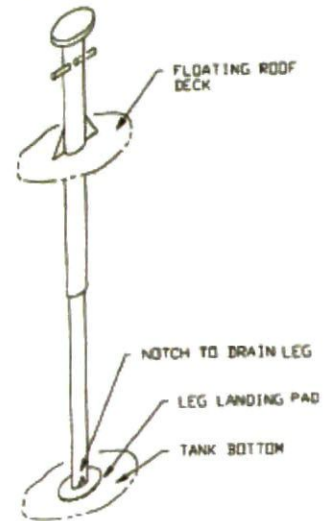


Afdichting

Poot in werkstand ("low position")



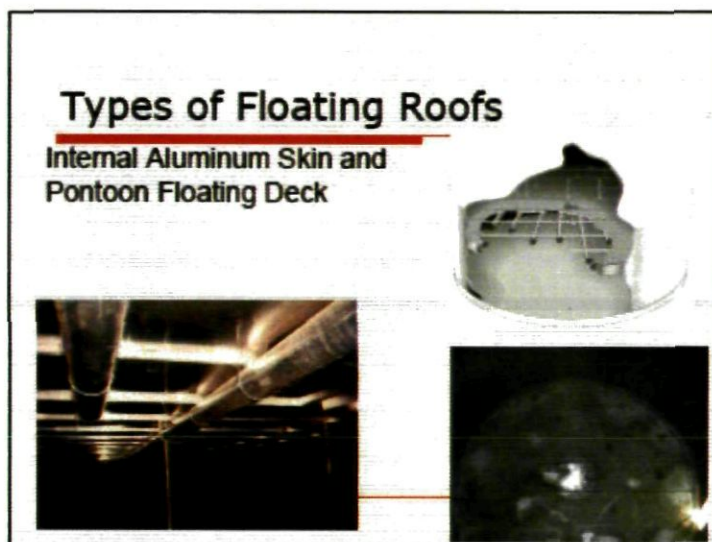
Poot in onderhoudsstand ("high position")



Bron: Myers, Ph.E. (1997): Aboveground Storage Tanks; McGraw-Hill

Intern 'non-contact' drijvend dak (aluminium pontoonmodel) op poten met zelfdragende aluminium overkapping (dome dak) (zie onderstaande figuur) (Variant 2a)

Dit daktype bestaat uit een dunne metalen huid bevestigd op een balkensysteem. Het systeem wordt ondersteund door een buizenframe, welk tevens voor het drijvend vermogen zorgt. De emissiebeperkende werking van het dak berust eveneens op het reduceren van de dampruimte. Onder het dak bevindt bij het drijven van het dak een beperkte dampruimte. De overkapping boven het dak elimineert de windfactor in de emissie. Dit dak landt op dezelfde wijze als het dak van Variant 1 met gelijke effecten.



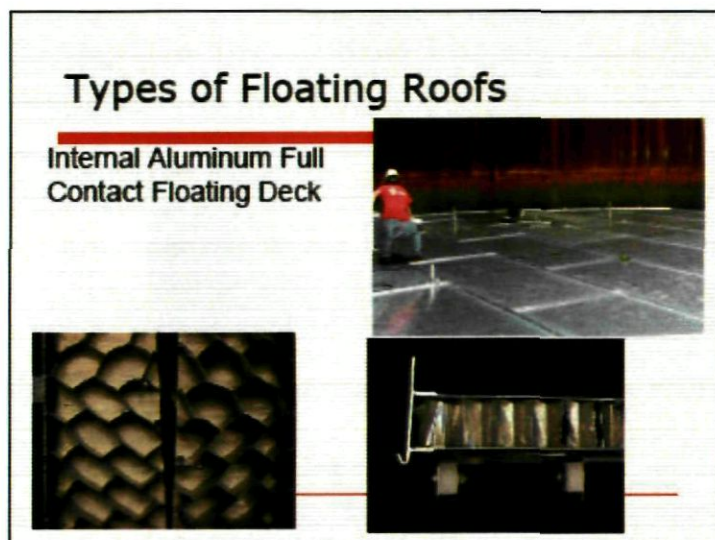
Bron: 2006 Storage Tank Conference onder leiding van de Baker Consulting Group.

Intern 'non-contact' drijvend dak (aluminium pontoon model) hangend aan kabels aan zelfdragende aluminium overkapping (dome dak) (Variant 2b)

Variant 2b is gelijk aan Variant 2a, behalve dat het ophangen van een drijvend dak het mogelijk maakt emissie door dakdoorvoeringen uit te sluiten.

Intern 'full-contact' drijvend dak met zelfdragende aluminium overkapping (dome dak) (zie onderstaande figuur) (Variant 3a)

Dit daktype bestaat uit metalen sandwich panelen met een vulling van aluminium honingraatsysteem. Het dak drijft in contact met de vloeistof; er zijn additionele drijflichamen nodig. Bij het *full-contact* drijvende dak wordt de dampruimte gereduceerd tot de afdichting en tevens wordt de windfactor uitgesloten. Dit dak landt op dezelfde wijze als bovenstaande daken met gelijke effecten.



Bron: 2006 Storage Tank Conference onder leiding van de Baker Consulting Group.

Intern 'full-contact' drijvend dak hangend aan zelfdragende aluminium overkapping (dome dak) (Variant 3b)

Zelfde als variant 3a, behalve dat het ophangen van een drijvend dak het mogelijk maakt tevens de emissie via de dakdoorvoeringen uit te sluiten.

Tanks voor de opslag van licht ontvlambare vloeistoffen (klasse 1) worden conform PGS29 met stationaire blusvoorzieningen uitgerust. Dezelfde voorzieningen dienen ook getroffen te worden voor tanks voor de opslag van ontvlambare vloeistoffen (klasse 2). Klasse 2 vloeistoffen kunnen om deze reden ook in drijvend dak tanks worden opgeslagen.

Technische uitvoeringsvarianten voor tanks voor Klasse 3- en 4-producten

Brandbare vloeistoffen (Klasse 3- en 4-producten) worden in tanks met een vast dak met atmosferische ventilatie en geurverwerking opgeslagen. Tanks worden uitgerust met luchtkruizen en/of jet-nozzles voor de menging van producten. Bij Fase 1 zijn de tanks aangesloten op een bestaande geurverwerker. Hetzelfde principe zal worden toegepast bij Fase 3 in geval van potentiële geuroverlast bij de verpomping van vloeistoffen. Het MER zal andere varianten niet onderzoeken aangezien geurverwerking bij Klasse 3 en 4 BBT is.

Emissies naar de bodem

ETT zal de uitbreiding realiseren volgens de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming en de PGS 29, zodat er sprake zal zijn van een verwaarloosbaar bodemrisico. Het MER zal enkele varianten om dit verwaarloosbare bodemrisico te bereiken onderzoeken.

Externe veiligheid

Het MER onderzoekt de invloed van de uitbreiding op de risicocontouren voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Uitgangspunt is dat voldaan wordt aan het 'Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen' (Bevi). Het MER laat onderzoeken naar technische uitvoeringsalternatieven voor externe veiligheid verder buiten beschouwing. Dit omdat:

- ETT op een bedrijventerrein is gelegen met de bestemming 'industrie';
- er zich geen woningen in een straal van 2 km van de inrichting bevinden;
- de omliggende bedrijven BRZO-inrichtingen zijn.

Energie

De belangrijkste energieverbruikers in de voorgenomen uitbreiding zijn de pompen, de DVI en de tankverwarming. Het voornemen is om gebruik te maken van de meest energiezuinige pompen die beschikbaar zijn. De beoogde pompen zijn BBT, waardoor een onderzoek van andere varianten geen toegevoegde waarde heeft. Het MER zal energiegebruik en energie-efficiëntie meenemen in het onderzoek naar de milieuhygiënische haalbaarheid en de uiteindelijke keuze voor een DVI. Het MER zal ook het energieverbruik van de tankverwarming onderzoeken.

3.2 Het nulalternatief

Het nulalternatief is de situatie waarbij de voorgenomen activiteit niet wordt gerealiseerd en ETT alleen zal bestaan uit Fase 1 en Fase 2. In dat geval verandert de situatie alleen als gevolg van de autonome ontwikkeling bij ETT. In het MER zullen de milieueffecten worden beschreven van de huidige inrichting als referentie voor de voorgenomen activiteit.

3.3 Alternatieve locatie

Vanwege de nabijheid van de bestaande inrichting van ETT (waar Fase 1 is en Fase 2 wordt gerealiseerd) wordt een alternatieve locatie in het MER buiten beschouwing gelaten. Bovendien heeft de uitbreidingslocatie al een bestemming 'industrie'. Daarnaast zijn er op de uitbreidingslocatie al steigers aanwezig die geschikt zijn voor afmeren van zowel zee- als binnenvaartschepen. Bovendien is de locatie goed bereikbaar voor zowel schepen als wegverkeer. In het MER zal wel een argumentatie worden gegeven voor de beoogde locatie, waarbij de voor- en nadelen van de nabijheid van omliggende inrichtingen (vooral Microchemie) zullen worden betrokken.

3.4 Het meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) betreft een combinatie van technische uitvoeringsvarianten waarbij minimale effecten op het milieu optreden. Het MER geeft aan welke combinatie van varianten het meest milieuvriendelijk is. De technische uitvoeringsvarianten die het MER in het kader van het MMA zal afwegen zijn:

- Toepassen van walstroom voor schepen aan de steigers;
- Afvoer van producten via pijpleidingen;
- Dampverwerking bij onderhoud, productwissel en scheepsverladingen;
- Energiezuinige pompen, DVI's en verwarming van Klasse 4-tank;

- Tanks met een *full contact floater* met een dubbele afdichting en een aluminium *dome* voor Klasse 1- en 2-producten in een gesloten systeem;
- Tanks met een vast dak en geurverwerking, *jett nozzles* en een luchtkruis voor menging in een gesloten systeem;
- Dampverwerking bij daklanding door de dampruimte dampvrij te maken via een DVI.

3.5 Voorkeursalternatief

Het MER zal een voorkeursalternatief beschrijven waarin de volgende elementen zullen worden opgenomen. Aangezien deze varianten BBT zijn, zal het MER hier verder geen andere varianten voor onderzoeken:

- Er zullen energiezuinige pompen worden toegepast;
- Er zal dampverwerking worden toegepast bij het beladen van schepen met Klasse 1- en 2-producten;
- Bij de op- en overslag van stankstoffen vallend in Klasse 3- en 4- zal geurbehandeling plaatsvinden;
- Klasse-1 tanks zullen worden gebouwd met interne drijvende daken voorzien van dubbele seals;
- De opslagtanks op de uitbreidingslocatie zullen voldoen aan categorie A (verwaarloosbaar risico voor de bodem) in de BoBo-richtlijn en de PGS 29-richtlijn. Dit betekent dat er een verwaarloosbaar risico is op emissies naar de bodem en het oppervlaktewater;
- Er vinden geen emissies van afvalwater naar het oppervlaktewater plaats. De inrichting valt daarmee onder het Activiteitenbesluit.

3.6 Afbakening van het MER

Het MER geeft inzicht in de effecten die de voorgenomen activiteit en de alternatieven en uitvoeringsvarianten hebben op de natuurlijke omgeving, de ruimtelijke ordening en de woon- en leefomgeving. De effecten op de diverse milieucompartimenten (lucht, bodem, water, enz.) verschillen echter in reikwijdte. De meeste effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving van de inrichting, terwijl andere effecten een veel groter gebied betreffen. Tijdens de MER wordt per milieucompartiment bepaald wat de omvang van studiegebied moet zijn om de milieueffecten effectief weer te geven. De MER beslaat de periode vanaf de start van de bouw van de nieuwe tanks tót het volledig in gebruik zijn van de tanks.

Om de beoordeling te vergemakkelijken geeft het MER zoveel mogelijk aan hoe de milieueffecten zich verhouden tot de wettelijke normen. Voor de vergelijkbaarheid laat het MER voor elk milieueffect de verschillen tussen het voornemen, het nulalternatief (de autonome ontwikkeling) en het MMA en zien. Daarbij geeft het MER de milieueffecten zoveel mogelijk kwantitatief weer.

4 BELEID EN BESLUITEN

Dit hoofdstuk gaat in op het beleid, relevante wet- en regelgeving en de besluiten die van belang zijn voor de besluitvorming voor de realisatie van de uitbreiding van ETT.

4.1 Overzicht van beleid, wet- en regelgeving

Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor de uitbreiding relevante wet- en regelgeving. Daarnaast laat het de belangrijkste beleidsnota's van de verschillende overheidslagen zien.

4.1.1 Internationaal en Europees beleid

Wetgeving op Europees niveau die van toepassing is:

- Europese Richtlijn *Integrated Pollution Prevention and Control* (IPPC) (96/61/EG)
- Europese verplichting om minimumvoorraden ruwe aardolie en/of aardolieproducten in opslag te houden (Richtlijn 68/414/EEG)
- Europese Richtlijn Op- en overslag Benzine (94/63/EG)
- Europese Richtlijn Milieu-effectbeoordeling (85/337/EEG, gewijzigd door 97/11/EG)
- Europese Seveso II Richtlijn (96/82/EG, gewijzigd door 2003/105/EG)
- Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) (2000/60/EG, gewijzigd door Beschikking 2455/2001/EG)
- Europese Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit (96/62/EG, wordt in 2010 vervangen door Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en Schonere Lucht voor Europa 2008/50/EG)
- Europese Richtlijn Evaluatie en Beheersing van Omgevingslawaaï (2002/49/EG)
- Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG)
- Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG)

Internationale verdragen die van toepassing zijn:

- Reglement voor het Vervoer van Gevaarlijke Stoffen over de Rijn (ADNR 2007)
- *European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways* (ADN 2000)
- MARPOL 73/78 (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* 1973, onder toevoeging van het Protocol in 1978)
- Verdrag van Malta/Conventie van Valletta inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (1992)

Daarnaast zijn de internationale technische normen zoals genoemd in PGS 29 van toepassing.

4.1.2 Nederlands beleid

Op landelijk niveau is de volgende wet- en regelgeving van toepassing:

- Wet milieubeheer (Wm)
- Wijzigingswet Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen (Wet luchtkwaliteit, Wlk, oftewel Titel 5.2 in de Wm)
- Wet verontreiniging Oppervlaktewateren (Wvo)
- Wet op de waterhuishouding (Whh)
- Grondwaterwet (GWW)
- Waterschapswet
- Wet bodembescherming (Wbb)
- Wet op de ruimtelijke ordening (Wro)
- Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz)
- Wet voorraadvorming aardolieproducten 2001 (Wva 2001)

- Wet geluidhinder (Wgh)
- Woningwet (Ww)
- Flora- en faunawet (Ffw)
- Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw '98)
- Wet beheer Rijkswaterstaatwerken (Wbr)
- Wet rampen en zware ongevallen
- Wet Bevordering Integriteit Beoordelingen door het Openbaar Bestuur (Wet BIBOB)
- Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR)
- Besluit en Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi en Revi)
- Besluit, Wijzigingsbesluit en Regeling Risico Zware Ongevallen (Brzo '99 en Rrzo)
- Besluit bodemkwaliteit
- Besluit milieueffectrapportage 1994 (Besluit m.e.r.)
- Registratiebesluit externe veiligheid
- Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim, Activiteitenbesluit)
- Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer

Daarnaast zijn de volgende beleidsnota's en publicaties relevant:

- Nationaal milieubeleidsplan (NMP-4)
- Nota Ruimte
- Vierde Nota Waterhuishouding 1998–2006
- Publicaties van de Adviesraad gevaarlijke stoffen (PGS), met name PGS 29
- Circulaire K1/K2/K3 brandbare stoffen
- Nederlandse Richtlijn Bodembescherming bedrijfsmatige activiteiten (NRB)

4.1.3 Provinciaal en regionaal beleid

De beleidsdocumenten die een rol spelen bij besluitvorming in de Rijnmond en de Provincie Zuid-Holland zijn:

- Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006–2010
- Provinciale milieuverordening
- Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020
- Streekplan Rijnmond
- Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2020

4.1.4 Lokaal beleid

Belangrijke beleidsdocumenten bij besluitvorming in de Gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf zijn:

- Bestemmingsplan
- Brandveiligheidsverordening
- Havenverordening Rotterdam

4.2 Besluitvormingskader

De Wm vormt het kader voor de besluitvorming betreffende de realisatie van de voorgenomen activiteit. De m.e.r.-procedure geeft ook informatie ten behoeve van de vergunningverlening volgens de Wm.

4.3 Genomen besluiten en verleende vergunningen met betrekking tot ETT

Op de beoogde uitbreidingslocatie zijn op het moment van publiceren van deze Startnotitie nog geen besluiten ten aanzien van activiteiten van ETT genomen. Uitzondering is de Wvo-melding van 29-01-2008 dat ETT een deel van de lozingsvergunning van Microchemie heeft overgenomen. Daarnaast heeft de

uitbreidingslocatie al de bestemming 'industrie' in het bestemmingsplan van de Gemeente Rotterdam. De verleende en vigerende vergunningen voor de huidige inrichting van ETT staan in paragraaf 1.5.

4.4 Te nemen besluiten

Eén van de besluiten in het kader van de voorgenomen activiteit betreft de beschikking van het bevoegde gezag voor de uitbreidingsvergunning in het kader van de Wm. GS van de Provincie Zuid-Holland zijn voor de voorgenomen activiteit bevoegd gezag om over de Wm-uitbreidingsvergunning en het MER te beslissen. DCMR zal namens de provincie de vergunningaanvraag beoordelen.

Tevens is een bouwvergunning vereist van de Gemeente Rotterdam op grond van de Woningwet. Voordat deze de bouwvergunning afgeeft moet de Wm-uitbreidingsvergunning verleend zijn.

5 BESTAANDE SITUATIE EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

5.1 Luchtverontreiniging

De lokale luchtkwaliteit wordt voornamelijk beïnvloed door emissies van bedrijven, schepen en overig verkeer. De lokale luchtkwaliteit kan worden beoordeeld uit de meetgegevens van het regionale meetnet van DCMR. Het MER zal een overzicht geven van de meetgegevens uit dit meetnet.

Het MER zal verder een overzicht geven van de emissies van de uitbreiding. Hierbij zijn emissies vanuit de opslagtanks van belang, evenals de emissies van schepen en wegverkeer van en naar de inrichting. Deze emissies naar de lucht zullen in het MER worden gekwantificeerd en getoetst aan de relevante wet- en regelgeving uit Hoofdstuk 4. Het MER zal vooral aandacht besteden aan de stoffen NO_x, fijn stof, benzeen, VOS en geuremissies. Tevens zal de immissieconcentratie oftewel de concentratie op leefniveau, van deze stoffen met behulp van verspreidingsmodellen worden berekend. De resultaten hiervan zullen worden getoetst aan de grenswaarden zoals opgenomen in het hoofdstuk over luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer (ook wel de Wet luchtkwaliteit (Wlk) genoemd). Met behulp van modelstoffen, geuremissiekentallen en verspreidingsberekeningen zal de geuremissie van de voorgenomen uitbreiding inzichtelijk worden gemaakt.

5.2 Bodem-, grond en oppervlaktewater

De voorgenomen activiteit omvat de op- en overslag van vloeibare koolwaterstoffen. Gezien de aard van de activiteiten en de stoffeigenschappen van de producten zijn bij normale bedrijfsomstandigheden verwaarloosbare emissies naar bodem-, grond- en oppervlaktewater te verwachten. Omdat de PGS 29-, de BoBo- en de NRB-richtlijnen worden gevolgd kunnen alleen bij lekkages en calamiteiten emissies optreden. Het MER zal een overzicht geven van alle potentiële emissies naar bodem- grond en oppervlaktewater. Daarnaast zal het MER aangeven welke preventieve en repressieve maatregelen getroffen worden om vervuiling van bodem en water te voorkomen. Hierbij zal worden aangesloten bij de Wet bodembescherming, de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming en overige relevante wet- en regelgeving uit Hoofdstuk 4.

5.3 Afval

In de huidige situatie komt een beperkte hoeveelheid bouw-, sloop- en bedrijfsafval vrij bij kantoor- en onderhoudsactiviteiten. Tijdens de aanlegfase zal er meer algemeen bouwafval vrijkomen. Dit bouwafval wordt apart verzameld en afgevoerd. Het MER zal voor de gebruiksfase aangeven hoe het ontstaan van afval kan worden voorkomen of hergebruikt.

5.4 Verkeer en geluid

Het MER zal een berekening geven van de huidige en toekomstige geluidbelasting ten gevolge van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Verder zal het MER ingaan op de geluidsaspecten als gevolg van de aanvoer van de verschillende producten met zee- en binnenvaartschepen. De berekende geluidsbelasting zal worden getoetst aan de relevante wetgeving uit Hoofdstuk 4.

5.5 Energie

De uitbreiding van de inrichting beoogt te voldoen aan alle beste beschikbare technieken op energiegebied zoals vastgelegd in de BREF 'Energy Efficiency'. In aanvulling hierop zal bij de keus voor de dampverwerkingsinstallatie rekening worden gehouden met het energieverbruik. Het MER zal bovendien verschillende varianten voor de verwarming van een stookolietank onderzoeken.

5.6 Natuur en landschap

Op ruime afstand (>5 km) van de uitbreidingslocatie liggen natuurgebieden die onder de Vogel- en Habitatrichtlijnen vallen en tevens beschermd natuurmonument zijn en/of onder de Wetlandconventie vallen. De Vogelrichtlijngebieden zijn speciale beschermingszones die door de Europese Lidstaten aangewezen zijn. De Habitatrichtlijngebieden zijn aangemeld bij de Europese Commissie maar zijn grotendeels nog niet officieel vastgesteld. Nederland voegt de Vogel- en Habitatrichtlijn-gebieden samen met andere gebieden die onder de Natuurbeschermingswet 1998 vallen tot Natura 2000-gebieden. Met de vaststelling als Natura 2000-gebied worden de Habitatrichtlijngebieden definitief aangewezen. Dit moet uiterlijk 2010 gebeurd zijn. Een vijftal Natura 2000-gebieden is al definitief aangewezen: Voornes Duin, de Voordelta, Duinen Goeree & Kwade Hoek, Solleveld & Kapittelduinen en de Oude Maas.

In het MER zal behandeld worden of en in welke mate de voorgenomen activiteit invloed heeft op de soorten en habitats van bovengenoemde gebieden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de aanlegfase en de gebruiksfase van de voorgenomen uitbreiding. Daarnaast besteedt het MER aandacht aan mogelijke cumulatieve negatieve effecten met overige initiatieven en de mogelijkheden om de eventuele negatieve effecten te verminderen.

5.7 Veiligheid

5.7.1 Externe Veiligheid

Het MER zal gezien de aard van de inrichting aandacht schenken aan de risico's voor de directe omgeving. Hiertoe zal een 'Kwantitatieve Risico Analyse' (QRA) worden opgesteld die inzicht geeft in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in de directe omgeving van de inrichting. De resultaten van de QRA zullen worden getoetst aan de van toepassing zijnde richtlijnen welke zijn opgenomen in het 'Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen' (Bevi). Tevens is op de inrichting het 'Besluit Risico's Zware Ongevallen 1999' (BRZO'99) van toepassing. Het MER zal kort op de inhoud van het nog op te stellen veiligheidsrapport ingaan. Het feitelijke opstellen van het (verkort) veiligheidsrapport zal worden uitgevoerd als onderdeel van de Wm-uitbreidingsvergunningaanvraag.

5.7.2 Nautische veiligheid

De nautische veiligheid in de nabijheid van ETT zal nagenoeg niet wijzigen ten gevolge van de voorgenomen uitbreiding. Hoewel het aantal scheepvaartbewegingen aan de steigers zal toenemen, verandert het type schepen dat afmeert niet. Bovendien maken minerale olietankers verplicht gebruik van loodsen voor een veilig transport in de Rotterdamse haven. De steigers bevinden zich binnen het Petroleumhavengebied, waarbinnen het 'Petroleumhavenregime' van de Havenverordening van toepassing is. Het Havenbedrijf Rotterdam houdt toezicht op de nautische veiligheid. Omdat de

Havenverordening, loodsen en het Havenbedrijf de nautische veiligheid waarborgen onderzoekt het MER geen varianten met betrekking tot nautische veiligheid.

5.8 Beste Beschikbare Technieken

Richtlijn 96/61/EG betreffende geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging (*Integrated Pollution Prevention and Control*, IPPC) is via de Wet milieubeheer van toepassing op het voornemen. Volgens de Richtlijn moeten bedrijven milieueffecten voorkomen of beperken door toepassing van de beste beschikbare technieken (BBT) die in zogenaamde BREF's zijn vastgelegd. Het gaat hier om technieken die de beste bescherming voor het milieu bieden en waarvan is vastgesteld dat deze technisch en economisch toegepast kunnen worden. Het MER zal de voorgenomen uitbreiding toetsen aan het meest recente BREF's '*Reference Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage*' en '*Draft Reference Document on Best Available Techniques on Energy efficiency*'.

6 OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER

6.1 Leemten in kennis en informatie

Het MER geeft een overzicht van eventueel ontbrekende informatie over relevante milieuaspecten, voorspellingsmethoden en gevolgen voor het milieu. Het MER geeft aan in hoeverre deze leemten de besluitvorming zouden kunnen beïnvloeden.

6.2 Samenvatting van het MER

Het MER bevat een samenvatting voor een zo breed mogelijk publiek en geeft puntsgewijs de belangrijkste effecten op het milieu aan. De samenvatting is een beknopte en heldere weerslag van de inhoud van het MER en maakt duidelijk wat de cruciale punten zijn voor het te nemen besluit.

7 PROCEDURELE ASPECTEN

Dit hoofdstuk geeft een korte beschrijving van de m.e.r.-procedure en de verwachte planning voor het verkrijgen van de benodigde Wm-uitbreidingsvergunning. Tevens geeft dit hoofdstuk de afhankelijkheid aan met diverse andere activiteiten die buiten de scope van deze m.e.r.-procedure vallen, maar die wel noodzakelijk zijn voor de daadwerkelijke realisatie van de nieuwe terminal.

7.1 De m.e.r.-procedure

De procedure voor de milieueffectrapportage en de totstandkoming van de Wm-uitbreidingsvergunningen verloopt als volgt:

De m.e.r.-procedure start met de bekendmaking van de startnotitie. Daarmee begint de eerste termijn voor inspraak en advies. Deze termijn bedraagt vier weken. In deze termijn kunnen belanghebbenden zienswijzen naar voren brengen.

De commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) stelt een advies op voor de richtlijnen voor de inhoud van het MER. Dit dient plaats te vinden binnen negen weken na de officiële publicatie van de startnotitie. Gedeputeerde Staten (GS) van de Provincie Zuid-Holland stellen op basis van dit advies en de zienswijzen richtlijnen voor het MER vast. GS doen dit binnen 13 weken na publicatie van de startnotitie en vier weken na het uitbrengen van het Cmer-advies.

De initiatiefnemer stelt vervolgens het MER en de vergunningaanvraag op en dient deze in bij het bevoegd gezag. Hier is geen termijn mee gemoeid. Wanneer de initiatiefnemer het MER en de vergunningaanvraag heeft ingediend, maken de GS van de Provincie Zuid-Holland het MER openbaar. Daarmee geven GS belanghebbenden zes weken lang de gelegenheid om zienswijzen te geven op het MER, nadat deze aanvaardbaar is bevonden en de aanvraag in behandeling is genomen.

Binnen vijf weken na de inspraakperiode moet de Cmer een toetsingsadvies met betrekking tot het MER uitbrengen aan GS van Zuid-Holland. GS stellen vervolgens de ontwerpbesikkingen op, waarbij zij rekening houden met de ingebrachte zienswijzen, en maken de beschikking openbaar bekend. Daarmee opent het bevoegd gezag de mogelijkheid voor het inbrengen van bezwaren tegen de ontwerpbesikkingen op de vergunningaanvragen. Daarnaast kunnen adviserende bestuursorganen adviezen op de ontwerpbesikkingen uitbrengen.

Uiteindelijk geven GS een definitieve beschikking af op de vergunningaanvragen. Tegen deze beschikkingen kunnen belanghebbenden in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7.2 Tijdplanning voor het vergunningtraject

Het tijdschema voor het vergunningtraject is globaal als volgt:

1	Indienen Startnotitie m.e.r.	augustus 2008
2	Vaststellen richtlijnen door GS Zuid-Holland	9 weken na start inspraak
3	Indienen vergunningaanvraag Wm en MER	december 2008
4	Beschikking Wm	juni 2009

Bijlage 1

Lijst van afkortingen

Afkorting / Woord	Verklaring
Additieven	Stoffen zoals <i>anti-statics</i> en <i>pour-point depressors</i> die aan koolwaterstoffen worden toegevoegd om ze handelbaarder te maken
BBT	Beste Beschikbare Techniek
Bevi	Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen
Blenden	Het mengen van verschillende koolwaterstoffen met het doel het eindproduct op specificatie te brengen
BoBo-richtlijn	Richtlijn uit de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming voor de bodembescherming bij bovengrondse opslagtanks
BREF	BBT referentiedocumenten zoals uitgegeven door de Europese Commissie (' B est Available Techniques R eference Document')
BRZO '99	Besluit Risico Zware Ongevallen 1999
CO ₂ -uitstoot	Een maatstaf van de invloed van menselijke activiteit op het milieu gemeten in de hoeveelheid broeikasgassen (koolstofdioxide).
DCMR	Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond
Dome shaped	Koepelvormig
DVI	Dampverwerkingsinstallatie
DWT	Dead-weight Tonnage (leeggewicht bij een schip)
Habitatrichtlijn	Europese Richtlijn die aangeeft welke soorten en natuurgebieden (habitats) beschermd moeten worden.
Homogeniseren	Het homogeen maken van een vloeistof; het maken van een gelijkmatig mengsel.
Inwendig drijvend dak (<i>Floating Roof</i>)	Een dak dat drijft op het vloeistofniveau en aan de rand met de cilindrische tankwand een dubbele afdichting heeft, in vaktermen heet dit extern drijvend dak omdat dit het eigenlijke dak van de tank is. Het dak minimaliseert de VOS-emissies.
IPPC	Integrated Pollution Prevention and Control
ISPS	International Ship Port Security
Ivb	Inrichting- en vergunningenbesluit Wet milieubeheer
Koepeldak	Om de tank te beschermen tegen weersinvloeden wordt het drijvend dak in combinatie met een Aluminium Dome of koepeldak uitgevoerd. Het dak bestaat meestal uit aluminium en heeft aan de rand een open verbinding met de buitenlucht
Luchtkruis	Methode om producten gemengd te houden door er lucht in te blazen vanuit twee haaks op elkaar staande buizen
MRA	Milieurisicoanalyse
m.e.r.	Milieueffectrapportage
MER	Milieueffectrapport
MMA	Meest milieuvriendelijk alternatief
Natura 2000-gebieden	Het Natura 2000 netwerk bestaat uit gebieden die zijn aangewezen onder de Vogelrichtlijn en aangemeld onder de Habitatrichtlijn. Beide Europese richtlijnen zijn belangrijke instrumenten om de Europese biodiversiteit te waarborgen. Alle Vogel- of Habitatrichtlijngebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. De overkoepelende naam voor (combinaties van) deze gebieden is 'Natura 2000-gebied'.
NEN-EN	Nederlandse Norm (in het algemeen een veiligheidsnorm)

Afkorting / Woord	Verklaring
NEN-EN-ISO 9001 : 2000	Deze norm bevat eisen voor een kwaliteitsmanagementsysteem waarmee een bedrijf zijn klanttevredenheid verhoogt. ISO 9001 wordt door interne en externe partijen (zoals certificatie-instellingen) gebruikt om te beoordelen of de organisatie in staat is te voldoen aan eisen van klanten, wet- en regelgeving en de eigen eisen van de organisatie. Op basis van deze norm kan een certificaat worden behaald.
NO₂	Stikstof dioxide
OHSAS 18001:2007	OHSAS 18001:2007 heeft betrekking op arbeidsomstandigheden, dat wil zeggen op alle factoren die de veiligheid en gezondheid van medewerkers kunnen beïnvloeden. Die zorg voor veiligheid en gezondheid heeft betrekking op zowel eigen als tijdelijke werknemers, personeel van aannemers, bezoekers en iedere andere persoon in de werkomgeving. OHSAS 18001 stelt geen eisen aan het welzijn en welbevinden van werknemers, productveiligheid en schade aan eigendommen, want deze onderwerpen vallen buiten de reikwijdte van de norm. De herziene OHSAS 18001:2007 is meer afgestemd op ISO 14001 'Milieumanagementsystemen'. Er is meer aandacht voor het aspect 'gezondheid' naast 'veiligheid' en voor een brongerichte aanpak van arborisico's. Allerlei tekstwijzigingen in ISO 14001:2004 zijn vrijwel letterlijk terug te vinden in deze OHSAS 18001. Voorbeelden daarvan zijn de paragrafen over de reikwijdte van de norm, doelstellingen, documentatie(beheer), evaluatie van naleving van wettelijke en andere eisen, registraties en interne audits.
PGS 29	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 29: Richtlijn voor bovengrondse opslag van brandbare vloeistoffen in verticale cilindrische tanks
QRA	Kwantitatieve risicoanalyse
Revalorisatie	Herwaardering, waardeherstel, revaluatie
Revi	Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen
VOS	Vluchtige Organische Stoffen
Wik	Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 in de Wet milieubeheer dat de luchtkwaliteitseisen vermeld)
Wm	Wet milieubeheer
Wms	Wet milieugevaarlijke stoffen
Wvo	Wet verontreiniging oppervlaktewateren

Bijlage 2
Globale ligging Euro Tank Terminal B.V.



Bijlage 3
Ligging Euro Tank Terminal B.V. ten opzichte van
omliggende inrichtingen



Bijlage 4
Indeling huidige tankplots (Fase 1) en indicatieve ligging
tanks op uitbreidingslocaties (Fase 2 en 3), Euro Tank
Terminal B.V.

