



**provincie  
groningen**

## **Richtlijnen**

**ten behoeve van het milieueffectrapport  
voor de realisatie van een opslagterminal  
voor vloeibare olieproducten in de  
Eemshaven door VOPAK.**

**opgesteld door Gedeputeerde Staten  
van de provincie Groningen, Rijkswaterstaat  
Noord-Nederland en het Waterschap Noorderzijlvest.**

**december 2008**

## INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding .....	1
2. Hoofdpunten van het MER .....	1
3. Achtergrond en besluitvorming .....	2
3.1 Achtergrond, probleemstelling en doel .....	2
3.2 Beleidskader en te nemen besluiten .....	2
4. Voorgenomen activiteit en alternatieven .....	2
4.1 Algemeen .....	2
4.2 Referentiesituatie .....	3
4.3 Varianten en alternatieven .....	4
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma) .....	4
5. Milieugevolgen .....	5
5.1 Algemeen .....	5
5.2 Externe veiligheid .....	5
5.3 Lucht .....	6
5.4 Bodem en water .....	6
5.5 Natuur .....	7
5.6 Overige milieuaspecten .....	8
6. Overige aspecten .....	8
Bijlage 1 - Projectgegevens .....	9
Bijlage 2 - Lijst met inspraakreacties en adviezen .....	10

## 1. INLEIDING

Initiatiefnemer Vopak Oil EMEA heeft het voornemen om een nieuwe lage doorzetterminal voor de opslag van strategische voorraden vloeibare olieproducten te realiseren in de Eemshaven. De terminal krijgt een opslagcapaciteit van 2.760.000 m<sup>3</sup> en zal worden gesitueerd in het westelijk deel van de Eemshaven, aan de zuidwestzijde van de Julianahaven.

Om dit mogelijk te maken zijn vergunningen in het kader van de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) nodig. Ten behoeve van de besluitvorming over deze vergunningen wordt de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.<sup>1</sup> De provincie Groningen is het bevoegd gezag voor de Wm-vergunning en Rijkswaterstaat Noord-Nederland en/of het Waterschap Noorderzijlvest voor de vergunning in het kader van de Wvo. De provincie Groningen treedt in deze m.e.r.-procedure op als coördinerend bevoegd gezag.

De m.e.r.-procedure is van start gegaan met de kennisgeving van de startnotitie (onder andere in de Staatscourant d.d. 29 augustus 2008). Bij brief van 29 augustus 2008 hebben wij de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER). Dit advies heeft de Commissie uitgebracht bij brief van 11 november 2008, door ons ontvangen op 13 november 2008.

De richtlijnen zijn opgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen, mede namens Rijkswaterstaat Noord-Nederland en het Waterschap Noorderzijlvest. De richtlijnen zijn gebaseerd op het advies van de Commissie voor de m.e.r. en op de ontvangen inspraakreacties en adviezen.

Deze richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De richtlijnen bouwen voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat deze richtlijnen niet zelfstandig leesbaar zijn, maar in combinatie met de startnotitie moeten worden gelezen.

## 2. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

Wij beschouwen de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- kwantitatieve milieu-informatie; het MER moet de milieueffecten van het voornemen vergelijken met de referentiesituatie. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de milieuaspecten externe veiligheid, luchtkwaliteit, scheepvaart en nautische veiligheid, en natuur. Hierbij moeten de milieueffecten en mogelijke mitigerende maatregelen kwantitatief worden uitgewerkt;
- het meest milieuvriendelijke alternatief op basis van de meest milieuvriendelijke, veilige en kansrijke combinatie van technische uitvoeringsvarianten;
- een duidelijke beschrijving van de autonome ontwikkeling en andere relevante geplande activiteiten in de Eemshaven die zijn meegenomen in het MER;

---

<sup>1</sup> Voor nadere projectgegevens wordt verwezen naar bijlage 1 en voor een overzicht van zienswijzen en adviezen naar bijlage 2.

- een overzicht van de mogelijk (cumulatieve) negatieve gevolgen van de voorgenomen activiteit op de instandhoudingsdoelen van de Waddenzee;
- een goede samenvatting. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en dient een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken is meer in detail weergegeven welke informatie in het MER moet worden opgenomen. Deze richtlijnen bouwen voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in deze richtlijnen niet wordt ingegaan op de punten die in de startnotitie voldoende aan de orde zijn gekomen.

### **3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING**

#### **3.1 Achtergrond, probleemstelling en doel**

In de startnotitie is een duidelijke beschrijving van de achtergrond en de doelstelling van het voornemen opgenomen. Neem deze in het MER over en onderbouw de locatiekeuze. Beschrijf ook de maximale verwachte verdeling tussen langdurige strategische opslag van olieproducten met daarnaast ook meer frequente niet-strategische opslag van (bio)brandstofcomponenten.

#### **3.2 Beleidskader en te nemen besluiten**

In de startnotitie is een overzicht gegeven van het relevante beleid en de relevante wet- en regelgeving. Neem dit in het MER mee en geef daarbij aan welke randvoorwaarden en eisen dit beleid aan het project stelt. Besteed in aanvulling op dit overzicht ook aandacht aan relevant Nederlands beleid met betrekking tot de scheepvaart op zee.<sup>2</sup>

Beschrijf in het MER hoe dit initiatief past binnen de besluitvorming over het geheel van activiteiten en projecten in de Eemshaven. Geef hierbij aan in hoeverre en op welke wijze de realisatie van de terminal afhankelijk zal zijn van de besluitvorming over andere projecten en activiteiten, zoals bijvoorbeeld de verruiming van de vaarweg Eemshaven-Noordzee en de verdieping en uitbreiding van de Eemshaven.

### **4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN**

#### **4.1 Algemeen**

Voor de beschrijving van milieueffecten wordt onder de voorgenomen activiteit naast de realisering van de opslagterminal lage doorzetterterminal, met een opslagcapaciteit van 2.760.000 m<sup>3</sup>, ook de toename van het scheepvaartverkeer op het laatste

---

<sup>2</sup> Het beleid van de Nederlandse overheid is gericht op het tenminste handhaven en waar mogelijk verbeteren van het bestaande veiligheidsniveau op zee (conform de Corporate Visie op Veiligheid van V&W).

gedeelte van de vaarroute gerekend.<sup>3</sup> Geef inzicht in de gefaseerde toename van het aantal scheepvaartbewegingen in het traject van de verplichte route voor tankers naar Eemshaven in zijn geheel en het aandeel als gevolg van het initiatief. Afgemeerde en aangekoppelde schepen maken onderdeel uit van de inrichting.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het verdient daarbij aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en die plaatsvinden in de gebruiksfase (gebruik en beheer). Beschrijf ook de fasering in de realisatie. Het tijdens het locatiebezoek van de Commissie voor de m.e.r. gepresenteerde "worst-case" scenario met een maximale doorzet van één keer per jaar is naar ons oordeel een goed uitgangspunt voor het opstellen van het MER.

In het MER dient de (bandbreedte van de) samenstelling van de in de terminal op- en overgeslagen producten, alsmede de te verwachten bestemming van de producten besproken te worden. Geef inzicht in de maximaal te verwachten c.q. te accepteren en de meest waarschijnlijke gehalten aan toxische en stankverwekkende stoffen die in de producten aanwezig kunnen zijn (met name zwavelverbindingen, benzeen, MTBE<sup>4</sup> en kwik). Beschrijf verder hoe geborgd zal worden dat geen producten met hogere dan de te accepteren concentraties van deze stoffen in opslag worden genomen of worden doorgezet.

## 4.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie beschrijft de toekomstige situatie zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit. In de Eemshaven zijn veel activiteiten voorzien die in verschillende stadia van ontwikkeling zijn. Maak een expliciete en navolgbare keuze voor de activiteiten die, naast bestaande en reeds vergunde activiteiten/projecten, wel of niet in de referentiesituatie worden meegenomen. Dit kunnen bijvoorbeeld activiteiten zijn waarover met enige zekerheid binnenkort besloten zal worden. Beschrijf de verwachte toestand van het milieu in de referentiesituatie<sup>5</sup> in combinatie met de beschrijving van de huidige toestand van het milieu in het studiegebied.

Werk met scenario's voor die activiteiten waarvan het doorgaan nu onzeker is, maar die naar verwachting mede bepalend zullen zijn voor de milieueffecten van de voorgenomen activiteit. Denk daarbij aan activiteiten zoals:

- de verruiming van de vaarweg Eemshaven-Noordzee;
- de verdieping en uitbreiding van de Eemshaven.

Beschrijf hoe de voorgenomen activiteit zich in deze scenario's kan manifesteren (wanneer bijvoorbeeld de verruiming van de vaarweg niet door zou gaan, zal er sprake zijn van een groter aantal scheepvaartbewegingen dan bij een verruimde vaargeul, omdat de huidige vaargeul geen grote schepen toelaat, waardoor meer vaarbewegingen van kleine vaartuigen noodzakelijk zullen zijn).

---

<sup>3</sup> Dit is de route vanaf de Iso-verkenningston Westerems tot en met de Eemshaven, zoals beschreven in de Startnotitie.

<sup>4</sup> Methyl-tertiair-butylether wordt toegevoegd om de klopvastheid te verhogen.

<sup>5</sup> Aan de hand van de (publiek) beschikbare informatie over de in de referentiesituatie opgenomen activiteiten.

### 4.3 Varianten en alternatieven

In de startnotitie wordt niet inhoudelijk ingegaan op de technische uitvoeringsvarianten die in het MER onderzocht zullen worden. Werk de volgende onderwerpen uit bij de uitvoeringsvarianten voor het reduceren van emissies bij zowel het laden en lossen als bij de tanks:

- uitvoeringsvorm en gebruik van de tanks (drijvend dak tanks al of niet voorzien van "domes", vast-dak tanks al of niet met drijvend dek al of niet voorzien van stikstofsuppletie);
- dampretoursystemen;
- dampbalanssystemen;
- dampverwerking (thermische dan wel katalytische verbranding, actief-kool adsorptie, membraanfiltratie, absorptie, condensatie) voor zowel de emissies uit opslagtanks als uit de te beladen zee- en binnenvaartschepen;
- minimalisatie van (zowel diepte als frequentie van) daklandingen cq daklandingsemissies<sup>6</sup> (indien relevant);
- toepassing van walstroom;
- afvalwaterbehandeling.

Werk zinvolle en kansrijke combinaties van bovenstaande uitvoeringsvarianten uit als alternatieven.

### 4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

Wij adviseren bij het mma een 'nul-emissie'-terminal te benaderen, dat wil zeggen dat er gestreefd wordt naar een geheel gesloten uitgevoerde terminal waarbij alle vrijkomende dampen (inclusief toxische en stankverwekkende stoffen) uit opslagtanks en scheepstanks worden opgevangen en met een zeer hoog rendement worden verwerkt dan wel worden vernietigd in een dampverwerkingsinstallatie (DVI).

Besteed bij het benaderen van een 'nul-emissie' terminal naast de in paragraaf 4.3 genoemde onderwerpen ook aandacht aan voorzieningen (bijvoorbeeld vlamterugslagbeveiligingen en stikstofsuppletie) voor een veilige wijze van dampopvang en -verwerking.

Maatregelen om de emissie van dampen te reduceren kunnen gepaard gaan met extra veiligheidsrisico's. Aanbevolen wordt om de integrale afweging tussen emissiereductie en externe veiligheid in dergelijke situaties inzichtelijk te maken. Geef bij de beschouwing van de externe veiligheid aan of de in het mma beschreven terminal een relevante invloed heeft op het risico in vergelijking met het voorkeursalternatief.

Werk daarnaast in het mma uit op welke wijze de overige milieueffecten geminimaliseerd worden.

---

<sup>6</sup> De daklanding is het hoogteverschil tussen de bodem van de opslagtank en het dak van de opslagtank, in een leeggepompte 'drijvend-dak' tank. In dit hoogteverschil ontstaat bij het vullen van de opslagtank een VOS damp die uiteindelijk naar de lucht geëmitteerd wordt. Hoe lager de daklanding hoe lager ook de uiteindelijke emissie naar de lucht.

## 5. MILIEUGEVOLGEN

### 5.1 Algemeen

De bestaande milieutoestand, de autonome ontwikkeling en de milieueffecten van de alternatieven moeten gelijkwaardig worden beschreven. Geef per milieuaspect aan of er mitigerende maatregelen mogelijk zijn, die de verwachte negatieve effecten op dat aspect kunnen wegnemen of verzachten. Verken de onderscheidende milieueffecten van de in paragraaf 4.2 genoemde scenario's.

### 5.2 Externe veiligheid

Ga bij de beschouwing over veiligheid in op:

- een gedetailleerd overzicht van veiligheidsmaatregelen en richtlijnen waaraan de opslagterminal moet voldoen;
- de relatie met bestaande rampbestrijdingsplannen, en maak daarbij onderscheid tussen rampen op zee, het binnenwater en in de haven;
- een beschrijving van de incident scenario's en de wijzen van bestrijding;
- incidenten als in Buncefield<sup>7</sup> (gaswolkexplosie) en op kleinere incidenten, ook als die geen slachtoffers eisen;
- eventuele domino-effecten ten gevolge van externe risico's (andere aanwezige of geprojecteerde risicovolle inrichtingen, windturbines et cetera);
- het laad- en losplatform en de daar aanwezige veiligheidsmaatregelen;
- de aan- en afvoerleiding van de producten met de bijbehorende risico's (inclusief een afweging tussen een boven- of ondergrondse uitvoering);
- de risico's van het transport van gevaarlijke producten per schip in de Eemshaven, op de Eems en in de Waddenzee<sup>8</sup>;
- de nadelige invloed van de toename van het aantal scheepvaartbewegingen op het huidige niveau van nautische veiligheid en de mitigerende maatregelen welke mogelijk zijn om het huidige veiligheidsniveau zo veel als mogelijk te handhaven.

Presenteer in het MER het berekende risico (plaatsgebonden risico en groepsrisico). Besteed tevens aandacht aan de extra risico's die ontstaan door een gefaseerde realisering van de terminal. In het MER moet duidelijk zijn met welke maatregelen een aanvaardbaar risico bereikt wordt. De berekende risico's dienen getoetst te worden aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde van het groepsrisico uit het BEVI<sup>9</sup>. Beschouw hierbij expliciet de toename van het risico ten aanzien van eventueel aanwezige dan wel geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten buiten de inrichtingsgrens.

Beschrijf in relatie tot de gefaseerde toename van het aantal scheepvaartbewegingen van en naar de olieopslagterminal wat de gevolgen van het initiatief zullen zijn voor de nautische veiligheid op de Noordzee, Waddenzee en op de Eems<sup>10</sup>. Beschrijf hoe met betrekking tot de nautische veiligheid de samenwerking met de Duitse instanties zal verlopen en bij wie welke verantwoordelijkheden zullen liggen.

---

<sup>7</sup> Toets daarbij met betrekking tot Buncefield aan de onlangs aangepaste richtlijn PGS 29.

<sup>8</sup> Zie ook inspraakreacties nummer 7 en 8, bijlage 2.

<sup>9</sup> Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen.

<sup>10</sup> Zie ook inspraakreacties nummer 7 en 8, bijlage 2.

## 5.3 Lucht

### Emissies

Geef aan welke effecten de realisering van de terminal heeft op de luchtkwaliteit. Neem in het onderzoek naar de luchtkwaliteit, de emissies van schepen mee op het relevante deel van de vaarroute en tijdens laden en lossen.

Geef voor zinvolle combinaties van uitvoeringsalternatieven van de typen opslagtanks en emissiebeperkende maatregelen (zie ook §3.3) de totale emissie van VOS<sup>11</sup> per jaar cq de piekmissies bij laden en lossen, alsmede de zogenaamde "daklandingsemissies" weer. Besteed ook aandacht aan de kans op en maximale omvang van accidentele (dus ongeplande) emissies die niet direct calamiteus zijn (kleine emissies van de DVI die om technische redenen uitvalt).

### Immissies

Geef in het MER inzicht in de emissiebronnen (inclusief toekomstige effecten afkomstig van de toename van scheepvaartverkeer<sup>12</sup>). Beschrijf de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen met betrekking tot de luchtkwaliteit voor het studiegebied. Maak in het MER aannemelijk dat het voornemen (inclusief eventuele mitigerende maatregelen) realiseerbaar is binnen de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

De verwachte bijdragen aan immissies aan fijn stof (PM<sub>2,5</sub><sup>13</sup> en PM<sub>10</sub>), NO<sub>x</sub>, VOS, benzeen, MTBE en stankverwekkende stoffen, die door het voornemen kunnen worden geëmitteerd moeten voor alle relevante alternatieven worden gekwantificeerd. Geef in het MER de immissies op kaart weer.

Beschrijf in het MER de beperkingen verbonden aan de gekozen modelleringsmethode, de representativiteit van gebruikte modelinput (zoals activiteitsgegevens, emissiefactoren, achtergrondconcentraties en meteorologische gegevens) en modelaanname (ten aanzien van bijvoorbeeld verspreiding en omzetting van luchtverontreiniging in de atmosfeer). Presenteer onzekerheidsmarges in de eindresultaten, als ook in de berekende achtergrondconcentraties en de effecten van mitigerende maatregelen.

## 5.4 Bodem en Water

Beschrijf voor de emissies naar water de eventuele gevolgen voor het milieu onder normale bedrijfsvoering. Besteed aandacht aan gescheiden riool systemen voor verontreinigd hemelwater, brandstoffen en chemicaliën teneinde lozing en vermenging van water met brandstoffen en chemicaliën te voorkomen;

---

<sup>11</sup> VOS staat voor vluchtige organische oplosmiddelen.

<sup>12</sup> Breng hiertoe in beeld welke extra scheepvaartverkeersstromen (routes en tijdstippen) het voornemen oproept. Zie ook zienswijze 7, bijlage 2.

<sup>13</sup> Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM<sub>2,5</sub> vastgesteld. Voor PM<sub>2,5</sub> geldt een grenswaarde (jaarnorm 25 µg/m<sup>3</sup> per 2015), streefwaarden (20 µg/m<sup>3</sup> per 2020) en een reductiedoelstelling voor de 'gemiddelde-blootstellingsindex' (GBI) tot 20% voor de periode 2010-2020. De GBI is de gemiddelde blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen. Deze moet waar mogelijk binnen een bepaalde termijn worden bereikt. Naar verwachting zal de nieuwe EU-richtlijn eind 2008 zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen de bepalingen van een richtlijn geen rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar zouden brengen.



Beschrijf welke maatregelen in het ontwerp worden opgenomen om de kans van oliespills zoveel mogelijk te beperken (bv "dry-break" koppelingen bij de laadlosarmen).

Presenteer in het MER beknopt welke maatregelen worden genomen om bij calamiteiten op de locatie emissies naar (water)bodem en (oppervlakte)water te voorkomen danwel te beperken. Beschrijf hierbij ook de oil spill contingency capaciteit en voor welke grotere incidenten op en nabij de terminal deze zal worden uitgevoerd.

## 5.5 Natuur

In het MER dienen de mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor de natuur beschreven te worden.

### **Natura 2000**

Door initiatiefnemer is toegelicht dat er voor dit project een passende beoordeling opgesteld zal worden. Wij adviseren om deze in het MER op te nemen. Beschrijf ook hoe de passende beoordeling bij dit project aansluit op de passende beoordeling bij andere activiteiten in de Eemshaven. Geef weer of de effecten van het voornemen afzonderlijk of in cumulatie met andere activiteiten en handelingen, waaronder bestaand gebruik, significante gevolgen kan hebben op instandhoudingsdoelen van het Natura 2000 gebied de Waddenzee. Naast gevolgen van de toename van de scheepvaartbewegingen dient ook aandacht besteed te worden aan:

- emissies van toxische stoffen vanuit de inrichting;
- depositie van verzurende en vermistende stoffen als gevolg van emissies door extra scheepvaartbewegingen op de hiervoor gevoelige habitats in het Waddengebied;<sup>14</sup>
- versturende effecten door toegenomen geluidsbelasting tijdens de aanleg en in gebruikname van de inrichting;
- verstoring als gevolg van toenemende lichtemissies;<sup>15</sup>
- mogelijk tijdelijke effecten op de instandhoudingsdoelen als gevolg van de gefaseerde en langdurige bouw van de terminal.

Geef expliciet aan welke projecten zijn meegenomen bij de beschrijving van de cumulatieve effecten en waarom.

Beschrijf daarnaast in het MER de kans op ongevallen van schepen varende van en naar de opslagterminal, door aanvaringen en strandingen binnen of in de nabijheid van de Waddenzee. Hierbij dient te worden uitgegaan van de verwachte maximale scheepvaartintensiteit. Geef verder aan welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om het huidige veiligheidsniveau te handhaven. Beschrijf ook welke maatregelen er zijn genomen om bij calamiteiten de milieugevolgen op de Waddenzee door de uitstroom van lading- en bunkerolie te beperken.<sup>16</sup>

Met betrekking tot gevolgen voor de Waddenzee zijn er leemten in kennis over onder andere (zie onderstaande bronnen<sup>17</sup>):

---

<sup>14</sup> Zie ook zienswijze 6, bijlage 2.

<sup>15</sup> Zie ook zienswijze 6, bijlage 2.

<sup>16</sup> Zie zienswijze 3, bijlage 2.

<sup>17</sup> Bron: Brasseur, S.M.J.M., 2007: Zeezoogdieren in de Eems, cumulatieve effecten van activiteiten rond de ontwikkeling van de Eemshaven, Rapport C102/07 Wageningen Imares, Consulmij Milieu BV, 2007: Ecologische effectenstudie ten behoeve van de MER's en de Passende Beoordelingen voor de verdieping en uitbreiding van de Eemshaven en de verruiming van de vaarweg Eemshaven-Noordzee. Rapport nr HP.06.00170.02-6

- verstoring door (onderwater-)geluid op zeezoogdieren als gevolg van scheepvaartverkeer;
- cumulatieve effecten van verschillende activiteiten in de Eemshaven;
- het voorkomen en verspreiding van soorten (zoals zeezoogdieren in de Eems-Dollard en verspreiding van fouragerende vogels in de tijd).

Geef aan over welke effecten op natuur geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Beschrijf expliciet in welke mate de effectvoorspelling aan onzekerheden onderhevig is en wat hiervan de reden is.

In het MER moet duidelijk worden gemaakt welke consequenties deze en mogelijk andere onzekerheden en kennisleemten hebben voor het besluit. Geef een indicatie in hoeverre de ontbrekende informatie beschikbaar zou kunnen komen en op welke termijn (voorafgaand aan dan wel na realisatie voornemen).

#### **Soortenbescherming**

Geef in het MER aan wat de gevolgen kunnen zijn van dit voornemen voor beschermde planten- en diersoorten.

Geef aan of voor het voornemen een ontheffing vereist is op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet. Indien dat vereist is, motiveer dan in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat een ontheffing verleend zal worden en voor welke soorten dat geldt.

## 5.6 Overige milieuaspecten

Volg voor de milieueffecten van overige onderdelen (geluid, licht, energie en landschap<sup>18</sup>) de in de startnotitie genoemde werkwijze.

## 6. OVERIGE ASPECTEN

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Stel ook een Duitse vertaling van de samenvatting van het MER op om alle mogelijk betrokken partijen goed te informeren en om te voldoen aan de wet- en regelgeving over informatievoorziening bij m.e.r.–procedures met mogelijke grensoverschrijdende effecten.

---

Leeuw, C. de, 2006: Verkenning van de ecologische problemen en knelpunten in het Eems estuarium. In opdracht van het RIKZ.

<sup>18</sup> Zie zienswijze 5, bijlage 2.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Vopak Oil EMEA

**Bevoegd gezag:** Provincie Groningen voor de Wm-vergunning  
Rijkswaterstaat Noord-Nederland en/of het  
Waterschap Noorderzijlvest voor de Wvo-vergunning(en)

**Coördinerend bevoegd gezag:** Provincie Groningen

**Categorie Besluit m.e.r.:** C 25.0

**Activiteit:** Vopak Oil EMEA heeft het voornemen om een nieuwe lage doozet-terminal met een opslagcapaciteit van 2.760.000 m<sup>3</sup> te realiseren in de Eemshaven. De terminal is bedoeld voor de opslag van strategische voorraden vloeibare olieproducten en zal worden gerealiseerd in het westelijk deel van de Eemshaven, aan de zuidwestzijde van de Julianahaven.

**Betrokken documenten:** De bevoegde gezagen hebben de volgende documenten betrokken bij de totstandkoming van deze richtlijnen:

- de startnotitie milieueffectrapportage opslagterminal voor vloeibare olieproducten in de Eemshaven;
- het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de milieueffectrapportage;
- de ontvangen inspraakreacties en adviezen naar aanleiding van de tervisielegging van de startnotitie.

De richtlijnen verwijzen naar een inspraakreactie of advies als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de ontvangen inspraakreacties en adviezen.

**Procedurele gegevens:**

- bekendmaking startnotitie: 29 augustus 2008
- aanvraag advies voor de richtlijnen bij de Commissie voor de m.e.r.: 29 aug 2008
- terinzagelegging startnotitie: 5 september tot en met 17 oktober 2008
- advies voor de richtlijnen ontvangen van de Commissie voor de m.e.r.: 13 november 2008
- vaststellen richtlijnen: 9 december 2008

## BIJLAGE 2: LIJST MET INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

1. Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Emden, Emden (Dld)
2. Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten und Naturschutz, Aurich (Dld)
3. Stadt Emden, Emden (Dld)
4. Landkreis Leer, Leer (Dld)
5. Landkreis Aurich, Aurich (Dld)
6. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Groningen
7. Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Aurich (Dld)<sup>19</sup>
8. Naturschutzbund Deutschland (NABU), Kreisgruppe Emden, Emden (Dld).

---

<sup>19</sup> De zienswijzen met nummer 7 en 8 zijn niet meegenomen in het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. Nummer 8 is buiten de inspraaktermijn ontvangen. Beide reacties zijn wel meegenomen in deze richtlijn.