

Uitbreiding Mercuria Terminal te Vlissingen Oost

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

18 december 2008 / rapportnummer 2173-40

1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

Initiatiefnemer Mercuria Terminals Flushing B.V. heeft het voornemen om de opslagcapaciteit op de locatie MTF3 op industrieterrein Vlissingen Oost uit te breiden met in totaal 350.000 m³. De uitbreiding zal in twee fasen plaatsvinden. In de eerste fase wordt een opslagcapaciteit van 150.000 m³ bijgebouwd voor de strategische opslag van gasolie. In de tweede fase wordt de overige 200.000 m³ bijgebouwd voor de opslag van verschillende aardolieproducten (klasse 1 tot en met 4). Om dit mogelijk te maken zijn vergunningen in het kader van de Wet milieubeheer (Wm) en mogelijk de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) nodig. Ten behoeve van de besluitvorming over deze vergunning(en) wordt de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.¹ De provincie Zeeland is bevoegd gezag voor de Wm-vergunning en Rijkswaterstaat Zeeland voor de vergunning in het kader van de Wvo. De provincie Zeeland treedt in deze m.e.r. procedure op als coördinerend bevoegd gezag.

De Commissie beschouwt 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 informatie over milieueffecten met bijzondere aandacht voor externe veiligheid, luchtkwaliteit en geur, inclusief mogelijke mitigerende maatregelen;
- een duidelijke beschrijving van de autonome ontwikkeling en andere relevante geplande activiteiten in het havengebied Vlissingen Oost en de samenhang met dit voornemen;
- de effecten van het voornemen op de nautische veiligheid;
- de gevolgen van het voornemen voor natuurwaarden in de omgeving, met name Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe;
- een goede samenvatting. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

¹ Voor nadere projectgegevens en bijzonderheden wordt verwezen naar bijlage 1 en voor een overzicht van zienswijzen en adviezen naar bijlage 2.

2. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

2.1 Achtergrond en doel

In de startnotitie is de achtergrond en de doelstelling van het voornemen duidelijk beschreven. Neem deze informatie in het MER over. Beschrijf ook de maximale verwachte verdeling tussen langdurige strategische opslag van olieproducten en meer frequente niet-strategische opslag van (bio)brandstofcomponenten.

2.2 Beleidskader en te nemen besluiten

In de startnotitie wordt een overzicht gegeven van het relevante beleid en de relevante wet- en regelgeving, met uitzondering van het beleid voor de binnenvaart. Neem dit in het MER over en geef daarbij aan welke randvoorwaarden en eisen hieruit volgen. Besteed in aanvulling op dit overzicht ook aandacht aan relevant Nederlands beleid met betrekking tot de binnenvaart².

Beschrijf in het MER hoe dit initiatief past binnen de besluitvorming over het geheel van activiteiten en projecten in het havengebied van Vlissingen Oost.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

Voor de beschrijving van milieueffecten wordt onder de voorgenomen activiteit naast de realisering van de opslagterminal, ook de toename van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde en in de Sloehaven gerekend.

Geef inzicht in de gefaseerde toename van het aantal scheepvaartbewegingen op de Westerschelde en in de Sloehaven als gevolg van het initiatief.

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.

Vermeld in het MER de (bandbreedte van de) samenstelling van de in de terminal op- en overgeslagen producten, alsmede de te verwachten bestemming van de producten. 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 (waaronder zwavelverbin-

² Het is de ambitie van het kabinet om een permanente verbetering van de veiligheid in de binnenvaart te realiseren en daarbij maximaal beroep te doen op de eigen verantwoordelijkheid van partners in die vervoersketen (conform de V&W beleidsnotitie "Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart").

dingen, benzeen, MTBE³ en kwik). Beschrijf voorts hoe geborgd wordt dat geen producten met hogere dan de te accepteren concentraties van deze stoffen in opslag worden genomen of worden doorgezet.

3.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie beschrijft de toekomstige situatie zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschrijf de huidige en de te verwachten toestand van het milieu in de referentiesituatie. Breng wanneer relevant een scenario in beeld waarin een kanaalverbinding tussen Schelde en Seine deel uitmaakt van de autonome ontwikkeling.

In de startnotitie is ook aangegeven dat de Westerschelde Containerterminal (WCT) geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie, omdat het nog niet bekend is of de WCT daadwerkelijk gerealiseerd wordt. De Commissie beveelt aan om in het MER een inschatting op te nemen van de effecten van de WCT en andere relevante ontwikkelingen⁴ op de referentiesituatie, eventueel middels een scenario⁵. Besteed hierbij aandacht aan de gevolgen voor nautische veiligheid en transportverbindingen over land.

3.3 Varianten en alternatieven

In de startnotitie wordt ingegaan op milieu- en veiligheidsvoorzieningen waarmee de tanks uitgerust kunnen worden. Werk de in de startnotitie genoemde milieu- en veiligheidsvoorzieningen uit en presenteer deze als uitvoeringsvarianten voor het reduceren van emissies bij zowel het laden en lossen als bij de tanks. Ga daarbij in op de relatie met de producten die worden opgeslagen. Betrek hierbij in ieder geval:

- 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 daklandingsemissies⁶ (indien relevant);
- toepassing van walstroom;
- afvalwaterbehandeling.

³ Methyl-tertiair-butylether wordt toegevoegd om de klopvastheid te verhogen.

⁴ Betrek daarbij ook de andere containerterminal projecten in de omgeving, de Scaldiaterminal en de Verbrugge containerterminal. Daarnaast wijst de Commissie op een recente publicatie van de provincie Zeeland: ‘Goederenvervoer Zeeland 2007’.

⁵ Met dit scenario wordt geen uitgebreide modelstudie bedoeld, maar een kwalitatieve analyse op basis van de beschikbare informatie, zodat inzicht ontstaat in mogelijke samenhang en cumulatie van milieueffecten. Op basis daarvan kan bepaald worden of er ten behoeve van het MER nadere studie nodig is.

⁶ 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.

3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

De Commissie adviseert 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 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 3.3 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 veiligheidsrisico's. Aanbevolen wordt om de 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.

4. MILIEUGEVOLGEN

4.1 Algemeen

De bestaande milieutoestand, de autonome ontwikkeling en de milieueffecten van de alternatieven moeten worden beschreven. Geef per milieuaspect aan of er mitigerende maatregelen mogelijk zijn, die de verwachte negatieve effecten op dat aspect kunnen wegnemen of verzachten.

4.2 Externe veiligheid

Uit de startnotitie blijkt dat het uitgangspunt is dat wordt voldaan aan de richtlijn PGS 29. 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 het binnenwater en in de haven;
- een beschrijving van de incident scenario's en de wijzen van bestrijding;
- incidenten als in Buncefield (gaswolkexplosie) en wanneer relevant kleinere incidenten;
- eventuele domino-effecten ten gevolge van externe risico's (andere aanwezige of geprojecteerde risicovolle inrichtingen);
- 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 Sloehaven, op de Westerschelde, op de Schelde en op het kanaal Gent - Terneuzen;

- de risico's van het transport van gevaarlijke producten per as en per spoor, met aandacht voor tunnelveiligheid (indien relevant);
- 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 mogelijk nog te verbeteren.

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 BEVI⁷. 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. Beschrijf hoe met betrekking tot de nautische veiligheid de samenwerking met de Belgische instanties zal verlopen en bij wie welke verantwoordelijkheden zullen liggen.

4.3 Lucht

Emissies⁸

Geef in het MER inzicht in de emissiebronnen (inclusief toekomstige effecten afkomstig van de toename van scheepvaartverkeer⁹ en verkeer over land). Neem in het onderzoek de emissies van schepen mee op het relevante deel van de vaarroute. Betrek daarbij ook emissies van afgemeerde en aangekoppelde schepen.

Geef voor zinvolle combinaties van uitvoeringsvarianten van de typen opslag-tanks en emissiebeperkende maatregelen (zie ook §3.3) de totale emissie van VOS¹⁰ per jaar cq de piekemissies bij laden en lossen, alsmede de zogenaamde "daklandingsmissies" 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

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.

⁷ Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen.

⁸ Binnen het onderwerp luchtkwaliteit wordt gesproken van emissies, immissies en depositie. Kort gezegd gaat het bij emissies over uitstoot. Bij immissies gaat het om de gevolgen van de emissies op de concentratie van bepaalde stoffen in de lucht. Depositie is de neerslag van de immissies op bijvoorbeeld gevoelige natuur (dit komt terug bij het thema natuur).

⁹ Breng hiertoe in beeld welke extra scheepvaartverkeersstromen het voornemen oproept.

¹⁰ VOS staat voor Vluchtige Organische Stoffen.

De verwachte bijdragen aan immissies aan fijn stof ($PM_{2,5}$ ¹¹ en PM_{10}), NO_x , 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 modelleringmethode, 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.

Geur

Geef in het MER voor alle relevante alternatieven de toename van de geurhinder en geuremissie weer voor de normale bedrijfssituatie en tijdens pieken¹² (aantal geureenheden per uur). Om de toename van de geurhinder in beeld te brengen dient de autonome ontwikkeling weergegeven te worden, alsmede de situatie na uitbreiding, bij voorkeur door middel van contourlijnen (in ge/m^3 door middel van de 98 percentiel en 99,5 percentiel¹³) op kaart. Besteed hierbij bijzondere aandacht aan mogelijke piek emissies ter plaatse van de opslag-tanks. Geef inzicht in het aantal geurgehinderden.

4.4 Bodem en Water

Beschrijf wat het voornemen kan betekenen voor het stand-still beginsel van de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Beschrijf voor de emissies naar water de eventuele gevolgen voor het milieu onder normale bedrijfsvoering.¹⁴ Besteed aandacht aan gescheiden riool systemen voor verontreinigd hemelwater, brandstoffen en chemicaliën teneinde lozing en vermenging van water met brandstoffen en chemicaliën te voorkomen.

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

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

¹¹ Naar verwachting zal de nieuwe EU-richtlijn voor $PM_{2,5}$ eind 2008 zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving.

¹² Betrek hierbij ook calamiteiten en incidenten die grote stankwolken opleveren en mogelijk tot evacuatie kunnen noodzaken.

¹³ In het Omgevingsplan Zeeland 2006 – 2012 wordt bij geur als gevolg van nieuwe situaties voor gevoelige bestemmingen uitgegaan van de 99,5 percentiel contour.

¹⁴ Zie hiervoor ook zienswijze nr. 2.

4.5 Natuur

Het gebied grenst aan het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saefthinghe dat onder andere van belang is voor het habitattype Estuaria, trekvisserij, gewone zeehond, sternkolonies en pleisterende groepen steltlopers. In het MER dienen de mogelijke belangrijke nadelige gevolgen van het voornemen voor de natuur beschreven te worden.

Natura 2000

Geef weer of het voornemen afzonderlijk of in cumulatie met andere activiteiten en handelingen, waaronder bestaand gebruik, significante gevolgen kan hebben voor instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied de Westerschelde & Saefthinghe. Daarbij dient met name aandacht besteed te worden aan:

- mogelijk tijdelijke effecten in de aanlegfase van de terminal ten gevolge van verstoring door (onderwater)geluid¹⁵ en licht;
- eventuele emissies van toxische stoffen naar het water;
- de effecten van eventuele uitstroom van lading- en bunkerolie of andere producten, als gevolg van calamiteiten;
- depositie van verzurende en vermestende stoffen als gevolg van emissies door extra scheepvaartbewegingen op de hiervoor gevoelige habitattypen in de Westerschelde & Saefthinghe¹⁶;
- eventuele verstoring (o.a. van pleisterende vogels incl. slaapplaatsen/hoogwatervluchtplaatsen) als gevolg van toenemende lichtemissies in de gebruiksfase;
- geef aan welke projecten en handelingen zijn meegenomen bij de beschrijving van de cumulatieve effecten en waarom.

EHS

Beschrijf of het voornemen gevolgen kan hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.

Soortenbescherming

Geef in het MER aan welke beschermde plant- en diersoorten in het studiegebied voorkomen. Beschrijf wat de gevolgen van het voornemen kunnen zijn op de staat van instandhouding van eventueel aanwezige beschermde soorten.

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

4.6 Vervoer over land

Uit de startnotitie blijkt dat in fase 2 ook gebruik gemaakt zal worden van transport per as en per spoor. Geef in het MER inzicht in het verwachte aantal vervoersbewegingen, de doorstroming en de aan verkeer gerelateerde milieueffecten (zoals geluid, veiligheid en lucht). Houdt daarbij ook rekening met cumulatie met andere ontwikkelingen in het havengebied van Vlissingen Oost.

¹⁵ Indien er geheid wordt adviseert de Commissie om ook alternatieve technieken uit te werken die geen onderwatergeluid veroorzaken, zoals bv. boren en schroeven.

¹⁶ Habitattype 2190B is het meest gevoelig voor vermesting (1420 mol/ha/jaar). Voor verzuring is geen kritische depositiewaarde opgesteld. Vermeld wanneer relevant de toename van de hoeveelheid zuurequivalenten/ha.

4.7 Overige milieuaspecten

Volg voor de milieueffecten van overige onderdelen (geluid, energie en landschap) de in de startnotitie genoemde werkwijze.

5. **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.

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven' en 'leemten in milieu-informatie' van het MER heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Mercuria Terminals Flushing BV

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland

Besluit: Vergunningen in het kader van de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo)

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C25.0

Activiteit: Initiatiefnemer Mercuria Terminals Flushing B.V. heeft het voornemen om de opslagcapaciteit op de locatie MTF3 op industrieterrein Vlissingen Oost uit te breiden met in totaal 350.000 m³. De uitbreiding zal in twee fasen plaatsvinden.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Provincie Zeeland, Goederenvervoer Zeeland 2007;

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in “de Faam”: 29 oktober 2008

advies aanvraag: 23 oktober 2008

ter inzage legging: 30 oktober 2008 tot en met 10 december 2008

richtlijnenadvies uitgebracht: 18 december 2008

Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. H.S. Buijtenhek

J. Nipius

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

ing. J.H. Tigelaar (werkgroepsecretaris)

ing. R.L. Vogel

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Amersfoort
2. Rijkswaterstaat Zeeland, Middelburg

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Uitbreiding Mercuria Terminal te Vlissingen Oost

Initiatiefnemer Mercuria Terminals Flushing B.V. heeft het voornemen om de opslagcapaciteit op de locatie MTF3 op industrieterrein Vlissingen Oost uit te breiden met in totaal 350.000 m³. De uitbreiding zal in twee fasen plaatsvinden. Ten behoeve van de besluitvorming wordt de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De provincie Zeeland treedt in deze m.e.r. procedure op als coördinerend bevoegd gezag.

ISBN: 978-90-421-259-19