



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Koole Tankstorage Minerals B.V., Vondelingenplaat Rotterdam

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

17 oktober 2017 / projectnummer: 3173



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

Koole Tankstorage Minerals B.V. te Rotterdam (hierna: KTM) wil de op- en overslagcapaciteit voor minerale oliën en gerelateerde producten vergroten. Door de uitbreiding neemt de opslagcapaciteit van de terminal toe van circa 1.089.000 m³ naar circa 1.641.000 m³. De doorzet van de terminal neemt toe van circa 33.400.000 m³ per jaar naar circa 49.510.000 m³ per jaar. Voor het besluit over de omgevingsvergunning zijn de milieueffecten onderzocht in een milieueffectrapport. De DCMR¹ heeft de Commissie² gevraagd het rapport te toetsen. Omdat de ontwerpvergunning nog niet beschikbaar is, heeft de Commissie niet kunnen nagaan in hoeverre de terminal waarvan het MER de effecten beschrijft, overeenkomt met de terminal waarvoor straks een (ontwerp)vergunning wordt opgesteld.

Kwaliteit MER

Het MER is goed leesbaar en overzichtelijk evenals de samenvatting. De Commissie is van mening dat de milieueffecten voor het grootste deel goed zijn beschreven in het MER. Over de emissie naar de lucht van vluchtige organische stoffen (VOS) waaronder zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) geeft het MER evenwel nog niet voldoende informatie. De maximale technische mogelijkheden om de emissies van VOS en ZZS zoveel mogelijk te voorkomen zijn in het MER niet beschreven.³ Ook is niet duidelijk wat de toename van de emissie van VOS en ZZS is ten opzichte van de referentiesituatie. Verder is niet duidelijk of de toename van het vervoer van gevaarlijk stoffen over spoor en water past binnen de risicoplafonds van het Basisnet.

De Commissie adviseert om deze ontbrekende informatie alsnog te verstrekken voorafgaand aan het besluit over de vergunning. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe, en doet zij een aanbeveling om het beheer van het broedgebied voor meeuwen te verduidelijken.

Verder merkt de Commissie nog op dat in het MER staat dat de terminal te veel geluid veroorzaakt. De Commissie heeft hierover vragen gesteld aan de DCMR. Uit het antwoord blijkt dat mogelijk nog geluidruimte wordt gecreëerd. Dit is een voorwaarde om de voorgenomen uitbreiding van de opslagcapaciteit vergunbaar te maken.

¹ DCMR is gemandateerd door de provincie Zuid-Holland om een besluit over de vergunning te nemen.

² De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie voor de milieueffectrapportage vindt u via deze link: [3173](#), of door dit nummer op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

³ Zie ook het [R&D-advies](#) van de Commissie, pagina 3.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 VOS- en ZZS emissies

Emissie reducerende maatregelen

De Commissie vindt het belangrijk dat het MER de maximale technische mogelijkheden voor emissiereductie laat zien. Hiermee wordt duidelijk hoe restemissies van met name VOS (vluchtige organische stoffen) en ZZS (zeer zorgwekkende stoffen) voorkomen en/of teruggedrongen kunnen worden, ook al wordt aan de grenswaarden voldaan.⁴ Het MER is er juist voor bedoeld om los van grenswaarden de milieueffecten van verschillende (milieuvriendelijke) technieken zichtbaar te maken, zodat de DCMR hier bij de vergunningverlening rekening mee kan houden.

In het MER is onderzoek gedaan naar effecten van technische mogelijkheden om de emissies van VOS en ZZS terug te dringen. Voor de te treffen maatregelen is uitgegaan van de emissie-eis voor de puntbron emissies van VOS en niet van de maximale technische mogelijkheden voor emissiereductie van diffuse VOS emissies waaronder dampterugwinning en/of -verwerking. Hierdoor is na toepassing van de onderzochte technische mogelijkheden nog sprake van VOS- en ZZS-emissies als gevolg van met name daklandingen⁵ en uitdampingsverliezen. Deze emissies kunnen door dampterugwinning en/of -verwerking verder worden gereduceerd en de emissie als gevolg van daklandingen kan (vrijwel volledig) worden voorkomen. Dit is niet inzichtelijk gemaakt in het MER. Voor de Commissie is het overigens niet duidelijk waarom volgens het MER wel een dampverwerkingsinstallatie wordt toegepast indien het aantal daklandingen groter zou zijn dan acht per jaar per tank en niet bij minder daklandingen.

De voorgestelde technieken in het MER voldoen ook niet volledig aan de door DCMR opgestelde Branchevisie Vloeibare Bulk voor de emissies van VOS. In dit document is vastgelegd wat de beste beschikbare technieken (BBT) zijn ten aanzien van VOS-maatregelen bij de open overslag van vloeibare bulk. Hierbij dienen volgens de visie niet alleen de nieuwe activiteiten/installaties, maar ook de bestaande te worden betrokken door toepassing van emissiereductiemaatregelen. In de visie wordt het in een dampverwerkingsinstallatie verwerken van emissies als gevolg van daklandingen ook als BBT benoemd.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER de milieueffecten van de maximale technische mogelijkheden te beschrijven waarbij de VOS- en ZZS-emissies uit alle nieuwe en bestaande tanks zoveel mogelijk voorkomen worden door verdere dampterugwinning en/of -verwerking.

⁴ In milieueffectrapporten voor andere olieterminals zijn deze mogelijkheden onderzocht, zie bijvoorbeeld de VOPAK-Eemshaventerminal [2152](#), de Botlekterminal [2417](#) en de Shtandart-Europoorterminal [2618](#).

⁵ Onder een daklanding wordt verstaan dat een tank met een drijvend dak zover wordt leeggepompt dat er dampruimte onder het drijvende dak ontstaat; dit kan doordat het drijvende dak op poten komt te staan of aan kabels komt te hangen.

Berekeningen

Het MER geeft alleen aan wat in de toekomstige situatie de emissies van VOS en ZZS zullen zijn met emissiebeperkende maatregelen en zonder emissiebeperkende maatregelen ten gevolge van de gehele inrichting. Het is daardoor niet duidelijk wat de toename van de emissie van deze stoffen is door de uitbreiding van de op- en overslagcapaciteit ten opzichte van de referentiesituatie. Dit moet wel inzichtelijk worden gemaakt in het MER zodat voor betrokkenen duidelijk is wat de toename van de emissies is door het initiatief ten opzichte van een situatie waarbij de op- en overslagcapaciteit niet zal toenemen. Tevens kan dan inzichtelijk gemaakt worden of het effectief is om de nieuwe tanks van de tankputten 20 t/m 24 allemaal uit te rusten met gesloten niet geventileerde daken waarbij alle emissies die plaatsvinden (ook de uitdampverliezen en uitpompverliezen) via een dampverwerkingsinstallatie worden verwerkt.

Verder merkt de Commissie op dat de berekende emissies niet duidelijk zijn. In het MER en het bijlagerapport 'Emissie berekening VOS en ZZS' worden afwijkende emissies gegeven. Zo bedraagt volgens het MER de totale VOS emissie ten gevolge van daklandingen, bij een poothoogte van 1,5 meter, 87 ton/jaar voor de tankputten 20 tot en met 23⁶. In het bijlagerapport is deze emissie circa 62 ton/jaar⁷. Tevens is het voor de Commissie niet duidelijk of voor de berekeningen van de emissies van tanks met een inwendig drijvend dak de juiste formules en kentallen⁸ (met name de verzadigingsfactor) zijn gebruikt. Het bovenstaande kan hogere emissies tot gevolg hebben waardoor de milieugevolgen mogelijk zijn onderschat.

Tot slot merkt de Commissie nog op dat in de samenvatting alleen op de ZZS-emissies wordt ingegaan. De emissies van VOS en mitigerende maatregelen voor beperking van beide emissies door het vergroten van de op- en overslagcapaciteit moeten ook aan de orde komen in de samenvatting.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER de toename van VOS- en ZZS-emissies ten opzichte van de referentiesituatie navolgbaar en eenduidig te beschrijven. Geef op basis van deze uitwerking de extra te realiseren reductie van VOS en/of ZZS aan bij toepassing van de nieuwe tanks allemaal met gesloten niet geventileerde daken waarbij alle emissies plaatsvinden via een dampverwerkingsinstallatie.

⁶ Zie tabel 4.6 en tabel 5.1 van het MER.

⁷ Zie tabel 3.8 uit het bijlagerapport.

⁸ Zie handboek emissiefactoren.

2.2 Externe veiligheid transport

Uit het MER blijkt dat het vervoer van gevaarlijk stoffen⁹ over het spoor en het water toeneemt vanwege de toename van de doorzet van de terminal. Of deze toename van transport van gevaarlijke stoffen via water en spoor past binnen de risicoplafonds uit het Basisnet water¹⁰ is nog niet onderzocht. De Commissie merkt op dat wel voldoende onderzoek is gedaan naar de externe veiligheidsrisico's binnen de inrichting vanwege de veranderende activiteiten.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER aan te tonen of de toename van verkeersstromen over water en spoor passen binnen de maximaal toegestane risico's van het Basisnet.

2.3 Broedparen Kleine mantelmeeuw en Zilvermeeuw plangebied

In het MER is gesteld dat het voornemen niet conflicteert met de beschermingsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Deze conclusie achtte de Commissie op het punt van de meeuwen niet goed navolgbaar omdat alleen wordt aangegeven dat geschikt broedgebied aanwezig is. De Commissie heeft daarom navraag gedaan of informatie over aantallen meeuwen beschikbaar was om de gevolgen voor de staat van instandhouding te kunnen beoordelen.

Uit nadere informatie¹¹ blijkt dat in 2017 in het plangebied 137 meeuwenparen zijn vastgesteld (80% Kleine Mantelmeeuw en 20% Zilvermeeuw) als mede 10 (paren) van de Visdief. Dit is een beperkt deel (0,5%) van de broedkolonie 'Europoort/Maasvlakte' van de Kleine mantelmeeuw, de grootste kolonie van Nederland. De Commissie begrijpt ook dat op Maasvlakte 2 voldoende broedgebied voor meeuwen wordt gereserveerd^{12,13}, alsook broedgebied voor Visdieven (MER Maasvlakte 2). Omdat deze informatie niet in het MER is opgenomen, adviseert de Commissie dit bij de besluitvorming kort te verduidelijken om misverstanden te voorkomen.

⁹ Uit het MER blijkt dat het aantal vrachtwagens dat de inrichting bezoekt afneemt met circa 16% ten opzichte van de huidige situatie omdat een voormalige truck verlaadplaats nabij pompstation 7 is komen te vervallen.

¹⁰ Zie bijvoorbeeld <https://www.infomil.nl/onderwerpen/hinder-gezondheid/veiligheid/basisnet-0/>.

¹¹ Memo Aanvullende informatie Natuurtoets, Antegroep dd. 8 september 2017.

¹² www.deltalings.nl/sites/www.deltalings.nl/files/documenten/20150211_ontheffing_meeuwen_broedseizoen_2015.pdf.

¹³ Waardoor een duurzame staat van instandhouding is gewaarborgd, zoals de Wet natuurbescherming vereist.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Hoe toetst de Commissie?

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het milieueffectrapport de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. De werkgroep bezoekt hierbij ook het gebied waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Wie zit er in de werkgroep?

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Hans Huizer

Han van Niekerk

Jeltje Siedsma (secretaris)

Tom Smit (voorzitter)

Rob Vogel

Wat is het besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld?

Omgevingsvergunning.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor alle activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, moet in Nederland een milieueffectrapport worden opgesteld. De bijlagen C en D bij het Besluit m.e.r. <http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer> geven aan wanneer dit het geval is. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C25.

Wie besluit over Koole Tankstorage Minerals B.V., Vondelingenplaat Rotterdam?

DCMR Milieudienst Rijnmond namens Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, zij zijn bevoegd gezag.

Wie neemt het initiatief?

Koole Tankstorage Minerals B.V.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie is door de DCMR in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3173](#) in te vullen in het zoekvak.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e mer@eia.nl

w commissiemer.nl

