



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Koole Tankstorage Minerals B.V., Vondelingenplaat Rotterdam

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

21 december 2017 / projectnummer: 3173



1. Oordeel over het MER en de aanvulling

Het project

Koole Tankstorage Minerals B.V. te Rotterdam (hierna: KTM) wil de capaciteit van op- en overslag voor minerale oliën en gerelateerde producten met ca 50% vergroten¹. Voor het besluit over de omgevingsvergunning zijn de milieueffecten onderzocht in een milieueffectrapport (MER).

Toetsing van het MER²

Op 17 oktober 2017 bracht de Commissie een voorlopig toetsingsadvies uit.³ Daarin concludeerde zij dat het MER nog onvoldoende informatie gaf om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen over de omgevingsvergunning. Er ontbrak informatie over de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) naar de lucht, waaronder zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) zoals benzeen en toluen.⁴ Ook ontbrak informatie over de risico's van het vervoer van deze gevaarlijk stoffen over spoor en water.

Wat geeft de aanvulling aan nieuwe informatie?

De Commissie constateert dat de aanvulling voldoende informatie bevat over de risico's van het vervoer van gevaarlijk stoffen over spoor en water. De aanvulling geeft navolgbaar aan dat risicoplafonds niet worden overschreden.

De toename van de emissies van VOS en ZZS met en zonder emissiereducerende maatregelen door het verlenen van de vergunning voor de uitbreiding van KTM zijn nu duidelijk en navolgbaar.

Verder constateert de Commissie dat uit de aanvulling blijkt dat de emissies van VOS en ZZS significant teruggedrongen kunnen worden door het nemen van aanvullende emissiereducerende maatregelen. De restemissie van VOS kan daardoor dalen met 57% en de restemissie van ZZS met 65% ten opzichte van de situatie zonder deze aanvullende maatregelen. Deze informatie is van belang voor de besluitvorming over de omgevingsvergunning.

In het volgende hoofdstuk geeft de Commissie per onderwerp een toelichting op haar oordeel.

¹ 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.

² Omdat de ontwerpvergunning nog niet beschikbaar is, heeft de Commissie niet kunnen nagaan in hoeverre de terminal waarvan het MER en de aanvulling daarop de effecten beschrijft, overeenkomt met de terminal waarvoor straks een (ontwerp)vergunning wordt opgesteld.

³ Zie het Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport Koole Tankstorage Minerals, 13 juli 2017 / projectnummer [3173](#).

⁴ Benzeen is een kankerverwekkende stof en toluen is giftig.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 VOS- en ZZS-emissies

2.1.1 Berekeningen

Wat zegt het MER?

Het MER geeft alleen aan wat de emissies van VOS (vluchtige organische stoffen) en ZZS (zeer zorgwekkende stoffen) zullen zijn in de toekomstige situatie na uitbreiding. In het MER wordt niet aangegeven wat de emissies van VOS en ZZS zijn zonder de uitbreiding. Daardoor is niet na te gaan wat de toename van de emissies van deze stoffen is wanneer de vergunning voor de uitbreiding verleend wordt.

Ook de berekende emissies van VOS en ZZS zijn niet duidelijk. In het MER en het bijlagenrapport 'Emissie berekening VOS en ZZS' worden afwijkende emissies gegeven. Zo bedraagt volgens het MER de totale VOS emissie ten gevolge van daklandingen, bij een pothoogte van 1,5 meter, 87 ton per jaar voor de tankputten 20 tot en met 23.⁵ In het bijlagenrapport is deze emissie circa 62 ton per jaar.⁶ 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 kentallen⁷ (met name de verzadigingsfactor) zijn gebruikt. Het bovenstaande kan hogere emissies tot gevolg hebben waardoor de milieugevolgen mogelijk zijn onderschat.

Wat laat de aanvulling zien?

In de aanvulling wordt aangegeven wat de emissies van VOS en ZZS zijn in de huidige vergunde situatie. Dit geeft een goed beeld van de situatie zonder de uitbreiding.

De Commissie constateert echter dat er nu grote onverklaarbare verschillen zijn in de berekende emissies van VOS en ZZS na uitbreiding tussen het MER⁸ en de aanvulling⁹. In de onderstaande tabel worden drie voorbeelden¹⁰ gegeven van emissiebronnen waarbij grote verschillen bestaan.

⁵ Zie tabel 4.6 en tabel 5.1 van het MER.

⁶ Zie tabel 3.8 uit het bijlagenrapport.

⁷ Zie handboek emissiefactoren.

⁸ Zie tabel 5.1 'VOS en ZZS emissies zonder emissiebeperkende voorzieningen' en tabel 5.2 'VOS en ZZS emissies met emissiebeperkende voorzieningen' uit het rapport 'Emissie berekening VOS en ZZS' van 12 juli 2017.

⁹ Zie tabel 5.3 'Toekomstige situatie, VOS en ZZS emissies zonder emissiebeperkende voorzieningen' en tabel 5.4 'Toekomstige situatie, VOS en ZZS emissies met emissiebeperkende voorzieningen' uit het aanvullende rapport Emissie berekening VOS en ZZS van 24 oktober 2017.

¹⁰ Vergelijkingen zijn niet mogelijk op alle emissiebronnen of zeer lastig te maken tussen het MER en de aanvulling. Dit komt doordat de emissiebronnen verschillend worden gepresenteerd in het MER en de aanvulling. Dit geldt ook voor de situaties mét en zonder emissiebeperkende maatregelen. De vergelijkingen in de tabel zijn wel goed te maken.

	MER (juli 2017)	Aanvulling (oktober 2017)
Uitdampingsverlies (met emissiebeperkende maatregelen) in ton per jaar	VOS: 125,789	VOS: 66,839
	ZZS: 0,5742	ZZS: 0,238
Uitdampingsverlies (zonder emissiebeperkende maatregelen) in ton per jaar	VOS: 138,42	VOS: 73,436
	ZZS: 0,65215	ZZS: 0,269
Ademverlies (zonder emissiebeperkende maatregelen) in ton per jaar	VOS: 10,79	VOS: 25,649
	ZZS: 0,00009	ZZS: 2,56E-04

Toelichting verschillen

De grote verschillen in emissies van VOS en ZZS tussen het MER en de aanvulling waren in eerste instantie niet uit de stukken herleiden. De Commissie heeft om die reden toelichting gevraagd.¹¹ In die toelichting is aangegeven waarom er onbedoeld grote verschillen zijn ontstaan. De Commissie constateert thans dat de getallen in bovenstaande tabel in de kolom 'aanvulling (oktober 2017)' daarom de juiste emissies van de terminal zijn.

De Commissie vindt dat hiermee goede informatie beschikbaar is gekomen voor de besluitvorming over de omgevingsvergunning, maar adviseert het geheel nog wel helder samen te vatten voor derden.¹²

2.1.2 Emissiereducerende maatregelen

Wat zegt het MER?

De Commissie vindt het belangrijk dat de maximale technische mogelijkheden voor emissiereductie in beeld komen. Want dan wordt duidelijk hoe restemissies van met name VOS en ZZS voorkomen en/of teruggedrongen kunnen worden bij nieuwe en bestaande tanks. Deze informatie geeft het MER niet.

Wat laat de aanvulling zien?

Uit de aanvulling blijkt dat de emissies van VOS en ZZS significant teruggedrongen kunnen worden door:

- dampen bij daklandingen en bij het schoonmaken van tanks door een dampverwerkingsinstallatie te leiden;

¹¹ D.d. 17 november 2017 en d.d. 13 december 2017 per e-mail.

¹² Reden hiervoor is dat de informatie nu is verspreid over verschillende documenten. Daarnaast constateert de Commissie nog enkele onvolkomenheden. Zo is in de hoofdtekst van het bijlagerapport B18 vergunningaanvraag juli 2017 vermeld dat gerekend is met dampspanningen bij 9,7 graden Celsius, terwijl in de bijlage van dit rapport B18 andere dampspanningen genoemd worden waarmee is gerekend. Een tweede voorbeeld is dat in het aanvullingsrapport van oktober in bijlage 4 bij verdrijvingsverliezen is aangegeven dat er een afname van VOS-emissies plaats zal vinden door het rekenen met de nieuwe dampspanning, uit de weergegeven berekeningsresultaten blijkt echter dat dit een toename is.

- alle tanks van de nieuwe tankputten te voorzien van een intern drijvend dak ter beperking van uitpomp- en uitdampverliezen.

De restemissie van VOS kan daardoor dalen met 57% en de restemissie van ZZS met 65% ten opzichte van de situatie zonder deze extra emissiereducerende maatregelen. De maximale technische mogelijkheden voor emissiereductie voor VOS en ZZS zijn hiermee in beeld gebracht, zodat hiermee bij afwegingen over de vergunning rekening gehouden kan worden.

2.2 Externe veiligheid transport

2.2.1 Wat zegt het MER?

Uit het MER blijkt dat het vervoer van gevaarlijk stoffen over het spoor en het water toeneemt door de hogere doorzet van de terminal. Of deze past binnen de risicoplafonds uit het Basisnet is nog niet onderzocht. De Commissie adviseerde in een aanvulling op het MER aan te tonen dat de toename van verkeersstromen over spoor en water passen binnen de maximaal toegestane risico's van het Basisnet.

2.2.2 Wat laat de aanvulling zien?

De Commissie is van oordeel dat voldoende informatie beschikbaar is in de aanvulling over veiligheid van het vervoer van gevaarlijk stoffen over spoor en water. De toename van het vervoer over het spoor en het water past binnen de risicoplafonds uit het Basisnet.

Bij vervoer over water met zeeschepen blijkt wel sprake is van een overschrijding van de referentiewaarden uit het Basisnet¹³. Uit de jaarlijkse monitoring uit 2016 van Rijkswaterstaat blijkt dat echter deze 'overschrijding' niet leidt tot een overschrijding van de risicoplafonds. Voor binnenvaartschepen is volgens de aanvulling geen sprake van toename van het vervoer van gevaarlijk stoffen, ondanks de uitbreiding van de terminal met Jetty 11. Daarmee wordt ook voldaan aan de vastgestelde risicoplafonds.

¹³ In de huidige situatie is overigens ook al sprake van een overschrijding van de referentiewaarden.

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 / Sjoerd Harkema (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

