



Koole Tankstorage Minerals B.V.

**Notitie reikwijdte en detailniveau
milieueffectrapportage**

projectnummer 0405480.00
definitief revisie 5.0
8 november 2016

Koole Tankstorage Minerals B.V.

Notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage

projectnummer 0405480.00

definitief revisie 5.0

8 november 2016

Auteurs

Suzan Otten

Inge van Langevelde

Bob Smulders

Jeroen Bastiaans

Opdrachtgever

Koole Tankstorage Minerals B.V.

Petroleumweg 56

3196 KD Vondelingenplaat Rt



Colofon

Projectgroep bestaande uit

Suzan Otten

Inge van Langevelde

Bob Smulders

Jeroen Bastiaans

Tekstbijdragen

Suzan Otten

Inge van Langevelde

Bob Smulders

Jeroen Bastiaans

datum vrijgave
08/11/2016

beschrijving revisie 5.0
definitief

goedkeuring
Jeroen Bastiaans

vrijgave
Machiel Pronk

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Aanleiding	1
1.3	Doel	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Projectbeschrijving	3
2.1	Initiatiefnemer	3
2.2	Locatie	4
2.3	Bestemmingsplan	5
2.4	Technische beschrijving	7
2.4.1	Bestaande situatie	7
2.4.2	Toekomstige situatie	7
3	Proces	10
3.1	Bestaande vergunningssituatie	10
3.1.1	Vigerende vergunningen KTM	10
3.1.2	Vigerende vergunningen BPRR	10
3.2	Toekomstige situatie vergunningen	10
3.3	Bevoegd gezag	11
3.4	Planning	11
4	Alternatieven en varianten	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Autonome ontwikkeling	12
4.3	Voorgenomen activiteit	12
4.4	Varianten op voorgenomen activiteit	14
5	Milieukwaliteit	16
5.1	Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	16
5.2	Impact voorgenomen ontwikkeling	16
5.2.1	Bodem	16
5.2.2	(Afval)water	16
5.2.3	Lucht	16
5.2.4	Geur	17
5.2.5	Energie	17
5.2.6	Afval	17
5.2.7	Geluid	17
5.3	Licht	17
5.3.1	Veiligheid	17
5.3.2	Verkeer	19
5.3.3	Natuur	19

5.3.4	Ruimte	20
6	Beoordelingskader en bevoegd gezag	21
6.1	Internationaal	21
6.2	Nationaal	21
6.3	Regionaal	22
6.4	Lokaal	22

Bijlage 1 Plattegrondtekening

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Sinds 15 juli 2015 heeft Koole Tankstorage Minerals B.V. de naastgelegen terminal van BP Raffinaderij Rotterdam B.V. (BPRR) overgenomen. De hoofdactiviteiten van deze terminal liggen in het verlengde van deze van KTM: opslag in landtanks en overslag van aardolie, olieproducten en additieven.

Koole Tankstorage Minerals (hierna KTM) betreft een inrichting ten behoeve van de opslag in landtanks en overslag van minerale olie, olieproducten, additieven en plantaardige olie.

KTM beschikt naast de tankputten over zes jetties en drie kades aan de 2^e Petroleumhaven en de Nieuwe Maas (kade 8) voor de verlading met schepen (zeevaart) en lichters (binnenvaart). Daarnaast is er één extra kade voor scheepsverlading aan de Nieuwe Maas (kade 9) reeds vergund maar nog niet gerealiseerd (kenmerk 21254103/98356592, OLO-nummer 35648, d.d. 24 oktober 2011). Voor de aanleg van kade 9 wordt een m.e.r.-procedure gevoerd door Havenbedrijf Rotterdam.

1.2 Aanleiding

KTM is voornemens haar tankterminal verder uit te breiden. Deze uitbreiding betekent concreet de volgende ontwikkelingen:

- de uitbreiding van tankput 19 en de verhoging van de opslagcapaciteit (totaal 180.000 m³);
- de realisatie van tankput 20 (totaal 180.000 m³);
- de realisatie van tankput 21 (totaal 55.800 m³);
- de realisatie van tankput 22 (totaal 105.600 m³);
- de realisatie van tankput 23 (totaal 17.400 m³);
- de ombouw van de wachtsteiger als overslagsteiger (jetty 11);
- de realisatie van een Tank Truck Loading 2 (TTLR 2);
- de realisatie van Rail Tank Car Centre 2 (RTCC 2).

Doordat er nog verdere uitbreiding van de opslagcapaciteit (met tankput 19, 20, 21, 22 en 23) plaatsvindt, valt de uitbreiding onder categorie 25 van bijlage I, onderdeel C van het Besluit milieueffectrapportage:

“De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een opslagcapaciteit van 200.000 ton of meer”.

Gezien de bovenstaande beschrijving dient voor deze uitbreiding een milieueffectrapport (hierna MER) te worden opgesteld.

Het Bevoegd Gezag in dit kader wordt gevormd door Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en Waterschap Hollandse Delta.

1.3 Doel

Het doel van deze “Notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage” is het beschrijven van het wat, waar en waarom van de voorgenomen ontwikkelingen om daarmee de basis te vormen van het Advies reikwijdte en detailniveau. Dit advies wordt door het bevoegd gezag samengesteld en na inspraak van omwonenden en andere belanghebbenden en na raadpleging van de adviseurs gepubliceerd.

Daarmee vormt deze “Notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage” samen met het “Advies reikwijdte en detailniveau” vervolgens de leidraad voor de milieueffectrapportage.

Deze mededeling vormt het officiële begin van de m.e.r.-procedure, waarin volgens nader vast te stellen richtlijnen een milieueffectrapport (MER) dient te worden opgesteld. Gezien het streven naar een zo concreet mogelijk MER zullen in de notitie de milieuaspecten en keuzemogelijkheden (varianten) ten aanzien van de voorgenomen activiteiten zoveel mogelijk worden afgebakend. Dit betekent dat zal worden aangegeven welke varianten verder worden uitgewerkt in het MER.

In het MER wordt uitgegaan van de bestaande situatie. De bestaande situatie wordt beschreven in hoofdstuk 2. Hierbij wordt rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen.

1.4 Leeswijzer

De opbouw van deze Notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage is als volgt:

- hoofdstuk 2: Projectbeschrijving;
- hoofdstuk 3: Proces;
- hoofdstuk 4: Alternatieven en varianten;
- hoofdstuk 5: Milieukwaliteit;
- hoofdstuk 6: Beoordelingskader en bevoegd gezag.

2 Projectbeschrijving

2.1 Initiatiefnemer

Achtergrond bedrijf

De initiatiefnemer van de uitbreiding van de tank terminal is Koole Tankstorage Minerals B.V. (hierna KTM). Het moederbedrijf Koole Terminals is in 1943 ontstaan als eenmanszaak. De heer Koole vervoer oliën en vetten uit Schipluiden met een klein schip. In 1957 is het bedrijf verhuisd naar Wormerveer (Amsterdam) waar het verder is uitgebreid. Vanuit deze locatie zijn meerdere nieuwe locaties, in Pernis, Zaandam, Nijmegen, Groot-Brittannië en Polen, ontwikkeld. Vanaf 2010 werd Koole Terminals ondersteund door de firma EQT, een Zweedse investeerder in infrastructurele bedrijven met een belovend potentieel. De firma EQT heeft Koole Terminals halverwege 2015 te koop gezet. Begin 2016 is bekend gemaakt dat Koole Terminals overgenomen wordt door de firma's J.P. Morgan Asset Management en Ontario Teachers Pension Plan.

Sinds 2014 heeft Koole Terminals op de locatie Rotterdam Nova Terminals (nu KTM) en sinds 15 juli 2015 BP Pernis overgenomen om zich verder uit te breiden. In de huidige situatie is KTM een organisatie die zich richt op de onafhankelijke internationale opslag en het transport van plantaardige oliën en vetten, biodiesel, basisoliën en minerale olieproducten.

Missie, visie en ambitie

Service en kwaliteit zijn de kern van de aanpak van KTM. Deze twee kwaliteiten zijn ontstaan door zelfvoorziening, vaardigheid, strenge kwaliteitseisen en de continue innovatie. Hierbij heeft de klant de hoogste prioriteit. KTM biedt om deze reden flexibele opslag- en transportoplossingen.

KTM heeft veiligheid en milieu voorop staan bij haar plannen voor investeringen in de automatisering, het aantrekken van de juiste mensen, lopende innovatie en het zien en grijpen van kansen. De ambitie hierbij is het blijven groeien en op de hoogte blijven door het uitbreiden van de huidige markten en het aanbod van producten dat kan worden opgeslagen.

Algemene gegevens Koole Terminals

Naam:	Koole Tankstorage Minerals B.V.
Bezoekadres KTM:	Petroleumweg 56 3196 KD Vondelingenplaat Rotterdam
Bezoekadres BP:	Petroleumweg 30 3196 KD Vondelingenplaat Rotterdam
Vestigingsadres:	Sluispolderweg 67 1505 HJ Zaandam
Postadres:	Sluispolderweg 67 1505 HJ Zaandam
Contactpersoon:	de heer P. Spiekerman van Weezelenburg
Telefoon:	075-6812812 of 06-22048774
E-mail:	p.spiekerman@koole.com

2.2 Locatie

KTM is gelegen in de Rotterdamse haven aan de Petroleumweg 56, kadastraal bekend bij de gemeente Rotterdam, Sectie A, nummers: 1150, 1152, 1330, 1334, 1336 t/m 1341, 1343 en 1345 t/m 1352. Op de locatie van KTM was ooit Netherlands Refining Company BV raffinaderij (hierna Nerefco raffinaderij) gevestigd, een inrichting bestemd voor de raffinage en opslag van aardolie en aardolieproducten. Voor de Nerefco raffinaderij is op 14 december 1993 een revisievergunning ingevolge de Hinderwet, de Wet inzake de luchtverontreiniging en de Wet geluidhinder verleend (kenmerk HSEQ-E-7401). Op 17 juli 2000 heeft het bedrijf Nerefco raffinaderij bij de provincie Zuid-Holland gemeld dat de raffinage activiteiten in 1998 buiten gebruik zijn gesteld om tot een nieuwe industriële invulling van het gebied te komen. Na 2000 is gestart met de bodemsanering. Op het voormalige terrein van de Nerefco raffinaderij hebben zich meerdere bedrijven gevestigd.

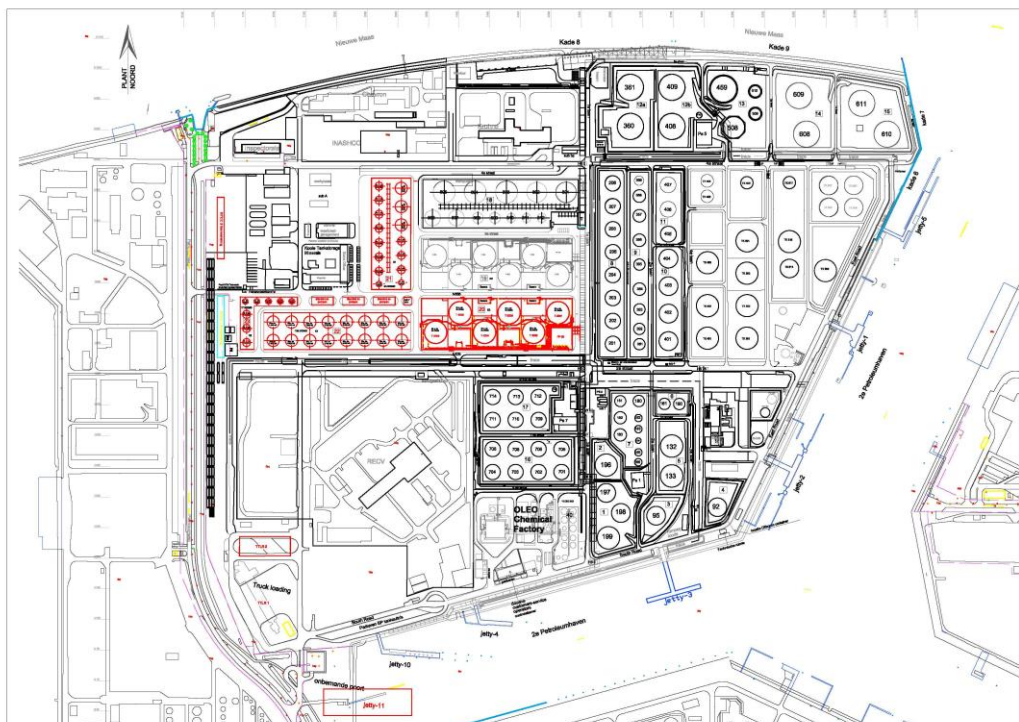
De gehele omgeving rondom KTM wordt aangemerkt als industriegebied Vondelingenplaat. De Vondelingenplaat wordt door meerdere industriële bedrijven gebruikt. De ligging van de inrichting ten opzichte van de directe omgeving is weergegeven in figuur 2-1.



Figuur 2-1: Ligging KTM.

KTM beschikt binnen de inrichting over een centrale portiersloge, opslagvoorzieningen, pompen en manifolds, overslagvoorzieningen, dampbehandeling, pijpleidingen en ondersteunende activiteiten.

De locaties van de tankputten 19, 20, 21, 22 en 23, jetty 11, een nieuw Tank Truck Loading Rack 2 en Rail Tank Car Centre 2 zijn in onderstaande figuur (figuur 2-2) weergegeven. In de bijlage is de plattegrond op een groter formaat toegevoegd. Tankput 19 is een reeds bestaande en vergunde tankput (kenmerk 21968327/419226, OLO-nr: 1743667, d.d. 14 juli 2015). De tankputten 20 t/m 23 worden gerealiseerd op een braakliggend deel van het inrichtingsterrein. De locatie van de tankputten worden nader beschouwd in het MER.



Figuur 2-2: Ligging beoogde locaties tankput 19, 20, 21, 22 en 23 en jetty 11 en de locatie van TTLR 2 en RTCC 2.

2.3 Bestemmingsplan

De inrichting is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 'Botlek-Vondelingenplaat', dat op 19 december 2013 door de gemeenteraad van Rotterdam is vastgesteld. Binnen het vigerende bestemmingsplan heeft de locatie de enkelbestemming 'Bedrijf - 13'. De voor 'Bedrijf - 13' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- op- en overslag van ruwe olie en minerale olieproducten met de bijbehorende be- en verwerking;
- op- en overslag van chemische producten en chemicaliën met de bijbehorende be- en verwerking;
- op- en overslag van plantaardige en dierlijke olieproducten en vetten met de bijbehorende be- en verwerking;
- voorzieningen, zoals afvalwaterzuivering, luchtbehandelingssystemen, damp- en geurverwerkingsinstallaties en elektriciteitsopwekking anders dan met behulp van windturbines, die ten dienste staan van de bestemmingen, bedoeld onder a t/m c;
- bedrijfsgebonden kantoren;

- (spoor)wegen en paden;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- kaden, taluds en afmeervoorzieningen;
- laad- en losvoorzieningen;
- kabels en (buis)leidingen alsmede nuts-, groen- en parkeervoorzieningen;
- erfafscheidingen en geluidswerende voorzieningen.



Figuur 2-3: Uitsnede bestemmingsplan kaart.

Uit figuur 2-3 volgt dat een gedeelte van de inrichting is gelegen in de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen'. Ter plaatse van die gebiedsaanduiding zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, tevens aangeduid voor een bebouwingsvrijzone. In figuur 2-2 is de locatie van de nieuwe tankputten weergegeven. Geconcludeerd wordt dat de tankputten niet valt binnen de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen'.

Op grond van het bestemmingsplan zijn de beoogde activiteiten toegestaan. De activiteiten leiden derhalve niet tot een strijdigheid met of afwijking van het bestemmingsplan. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de locatie de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie – 3' heeft. In paragraaf 5.3.4 van deze notitie wordt nader ingegaan op het aspect 'archeologie'.

2.4 Technische beschrijving

2.4.1 Bestaande situatie

In de huidige situatie is sprake van een inrichting ten behoeve van de opslag in landtanks en overslag van minerale olie, olieproducten en plantaardige olie. Op dit moment betreft de opslagcapaciteit van KTM circa 889.000m³.

De opslagcapaciteit van de terminal van BP Raffinaderij Rotterdam B.V. (BPRR) bedraagt circa 204.505m³. Daarmee bedraagt de totale opslagcapaciteit circa 1.093.505 m³. De producten worden aan- en afgevoerd met schepen, tanktrucks, spoorketelwagons en via leidingen. De producten worden in landtanks opgeslagen en daarin, indien nodig, op de juiste specificatie gebracht.

Op dit moment is de volgende doorzet, van alle klassen producten tezamen, vergund:

- import van circa 16.700.000 m³ per jaar ¹;
- export van circa 16.700.000 m³ per jaar.

2.4.2 Toekomstige situatie

Om haar activiteiten in het Rotterdamse havengebied verder uit te beiden is KTM voornemens de locatie op de Vondelingenplaat uit te breiden met extra opslagcapaciteit door de uitbreiding van tankput 19 en de realisatie van tankput 20, 21, 22 en 23. Met het uitbreiden van de opslagcapaciteit worden er ook extra laad- en losfaciliteiten gerealiseerd. Binnen de inrichting wordt een extra jetty gerealiseerd, te weten jetty 11. Tevens zal er een tweede Tank Truck Loading Rack (TTLR 2) en een tweede Rail Tank Car Centre (RTCC2) worden gerealiseerd.

Opslagtanks

KTM is voornemens een bestaande tankput uit te breiden en vier extra tankputten te realiseren. Deze tankputten zijn bedoeld voor:

- tankput 19: een opslagcapaciteit van 180.000 m³ voor de opslag van klasse 3-producten zoals stookolie en vacuüm gasolie;
- tankput 20: een opslagcapaciteit van 180.000 m³ voor de opslag van klasse 1-producten zoals ULSD, gasolie, benzine en kerosine;
- tankput 21: een opslagcapaciteit van 55.800 m³ voor de opslag van klasse 1-producten zoals styreen, benzeen, ethanol en methanol;
- tankput 22: een opslagcapaciteit van 105.600 m³ voor de opslag van klasse 1-producten zoals styreen, benzeen, ethanol en methanol;
- tankput 23: een opslagcapaciteit van 17.400 m³ bedoeld voor de opslag van klasse 3-producten zoals oleochemie (bijvoorbeeld palmolie).

Ligplaatsen

KTM beschikt over zes jetties en drie kades aan de 2^e Petroleumhaven en de Nieuwe Maas (kade 8) voor de verlading met schepen (zeevaart) en lichters (binnenvaart). Daarnaast is er één extra kade voor scheepsverlading aan de Nieuwe Maas (kade 9) reeds vergund maar nog niet gerealiseerd.

¹ 13.500.000 m³/jaar KTM + 3.200.000 m³/jaar BPRR.

Ter aanvulling van deze jetties en kades wordt een elfde jetty (jetty 11) gerealiseerd ten westen van jetty 10. Jetty 11 heeft twee aanlegplaatsen en is bedoeld voor de verlading van alle producten die binnen de terminal kunnen worden opgeslagen.

Tank Truck Loading Rack 2

Vanwege de realisatie van extra opslagcapaciteit zal de doorzet van de terminal toenemen. Om deze hogere doorzet te kunnen realiseren zal er een tweede Tank Truck Loading Rack (TTLR 2) worden gerealiseerd.

Rail Tank Car Centre 2

Vanwege de realisatie van extra opslagcapaciteit zal de doorzet van de terminal toenemen. Om deze hogere doorzet te kunnen realiseren zal er een tweede Rail Tank Car Centre (RTCC 2) worden gerealiseerd.

Vervoer

Vanwege de realisatie van extra opslagcapaciteit zal de doorzet van de terminal toenemen. Het transport dat hiermee samen hangt, vindt plaats per schip, trein, vrachtwagen en de bestaande pijpleidingen.

Voorzieningen

In verband met de nieuwe tankputten zullen ook extra manifolds en pompen worden geïnstalleerd. Aanvullende voorzieningen zoals leidingwerk naar de jetties, de kades, het tweede tanktruck loading rack, de rail loading, de opslagtanks en de transferpompen worden ook gerealiseerd. Daarnaast wordt elke tankput, jetty 11, TTLR 2 en RTCC 2 voorzien van verzamelputten om hemelwater op te vangen.

Verwarming van tanks

Voor de verwarming van tanks (indien aan de orde) zal vooralsnog gebruik worden gemaakt van bestaande installaties en voorzieningen.

Projectfases

De voorgenomen ontwikkelingen leiden tot aanpassingen van de huidige situatie, waarbij mogelijk milieueffecten optreden. In het MER zullen de aanlegfase, de operationele fase en onverhoopte calamiteiten worden beschouwd.

Hierbij bestaat de aanlegfase uit het bouwrijp maken van de grond en de realisatie van de tankputten/tanks, pompplaten voor manifolds en pompen, additionele installaties en leidingwerk. In de aanlegfase zal sprake zijn van onder andere heien en transport. In generieke zin zal de milieu hygiënische impact hiervan kleiner zijn dan in de operationele situatie. Maar er kan in de aanlegfase wel verstoring van flora en fauna plaatsvinden. Dit zal dan ook in het MER worden betrokken.

In de operationele fase vindt op- en overslag plaats met importleidingen, schepen/lichters, tankwagens en sporketelwagens. Hierbij komt verdringingslucht vrij. De operationele fase kan van invloed zijn op de veiligheidsrisico's, emissies naar de lucht, geuremissies, afvalwateremissies en de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden. Tijdens de operationele fase vindt onderhoud plaats.

In het MER worden naast bovenstaande fases ook de mogelijke gevolgen van uitzonderlijke calamiteitsituaties, zoals brand of lekkage, bekeken. In het MER staat het beperken van de kans op calamiteiten en de beheersing van veiligheidsrisico's centraal, waarbij de geldende wet- en regelgeving in acht wordt genomen.

3 Proces

3.1 Bestaande vergunningssituatie

In de huidige situatie zijn er twee Omgevingsvergunningen van kracht voor deze locatie. Dit betreft een Omgevingsvergunning voor het oorspronkelijke Koole Tankstorage Minerals B.V. en een Omgevingsvergunning voor BP Raffinaderij Rotterdam B.V. (BPRR).

3.1.1 Vigerende vergunningen KTM

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) KTM

Voor de bestaande bedrijfsactiviteiten van KTM is een revisievergunning verleend op 15 januari 2008 met kenmerk 419226/20529058.

Vervolgens zijn daar nog diverse veranderingsvergunningen en milieu neutrale vergunningen afgegeven.

De realisatie van tankput 19 inclusief de realisatie van twee opslagtanks is vergund door middel van een milieu neutrale vergunning.

Natuurbeschermingswet

Voor de bestaande bedrijfsactiviteiten van KTM is een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet verleend op 14 januari 2016, met kenmerk ODH-2015-00687666.

3.1.2 Vigerende vergunningen BPRR

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

Voor de bestaande bedrijfsactiviteiten van BPRR is een revisievergunning verleend op 14 december 1993 met kenmerk 226114/40.

Vervolgens zijn daar diverse veranderingsvergunningen en milieu neutrale vergunningen gekomen.

Waterwet

Voor het lozen van afvalwater op de Nieuwe Maas en de 2^{de} Petroleumhaven is een vergunning in het kader van de Waterwet verleend op 28 december 1978, met kenmerk RFR/15183-II.

Vervolgens zijn er nog een tweetal wijzigingsvergunning afgegeven.

3.2 Toekomstige situatie vergunningen

Voor het bouwen/uitbreiden en in bedrijf hebben van de toekomstige tankputten, het TTLR 2 en het RTCC 2 moet een Omgevingsvergunning (milieu en bouw) worden aangevraagd in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Daarnaast moeten de oorspronkelijke inrichtingen van KTM en BPRR nog onder één vergunningssituatie worden gebracht. Om beiden te regelen zal een aanvraag voor een revisievergunning worden ingediend.

De aanpassing van de wachtsteiger tot overslagsteiger (jetty 11) en de daarbij behorende vergunningprocedures worden verzorgd door Havenbedrijf Rotterdam voor zover het de bouwkundige activiteiten betreft. De benodigde installaties worden door KTM verzorgd en zullen daarom worden meegenomen in de aanvraag voor een revisievergunning.

Onderdeel van deze aanvraag voor een revisievergunning is het MER. Dit MER wordt opgesteld voor de uitbreiding dan wel wijzigingen van:

- de tankopslag (tankputten 19, 20, 21, 22 en 23),
- jetty 11,
- TTLR 2,
- RTCC 2.

Het MER wordt opgesteld uitgaande van de samengevoegde situatie van KTM en BP.

3.3 Bevoegd gezag

Voor de voorgenomen ontwikkelingen binnen KTM moeten meerdere vergunningen worden aangevraagd (Wabo-vergunning (milieu en bouw), Waterwetvergunning, Natuurbeschermingswetvergunning). Bij deze vergunningaanvragen zijn verschillende bestuursorganen betrokken als bevoegd gezag.

Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland treedt op als coördinerend bevoegd gezag.

3.4 Planning

Uitgangspunt is dat de veranderingen worden gerealiseerd in de periode 2016 tot en met 2020. Daarom wordt voornamelijk de volgende planning voorgestaan.

April 2016	Mededeling voorgenomen initiatief
Mei 2016	Begin voorbereiden MER en vergunningaanvraag
September 2016	Indienen vergunningaanvraag en MER
Mei/Juni 2017	Toekenning vergunningen
Mei/Juni 2017	Inzage vergunningen en mogelijkheid tot bezwaar

4 Alternatieven en varianten

4.1 Inleiding

In het MER wordt beschreven: autonome ontwikkeling (referentiealternatief), voorgenomen activiteit en de varianten op de voorgenomen activiteit. Dit zal resulteren in het voorkeursalternatief. Hierbij richt de autonome ontwikkeling zich op situatie zónder de realisatie van tankput 19, 20, 21, 22 en 23 en jetty 11, een TTLR 2 en RTCC 2.

De voorgenomen activiteit gaat uit van bekende, veel gebruikte technieken. De varianten hierop betreffen de technieken met mogelijk een lagere milieubelasting.

Bij de beoordeling van de verschillende alternatieven worden de volgende randvoorwaarden en criteria betrokken:

- het gebruik van bestaande installaties en voorzieningen waar mogelijk,
- het voldoen aan de Beste Beschikbare Technieken,
- het moet gaan om bekende, veel gebruikte, bewezen technieken,
- het moet economisch haalbaar zijn,
- de wettelijke milieueisen.

4.2 Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkeling beschrijft de situatie wanneer de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Deze situatie vormt het referentiealternatief op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteiten en de varianten daarop worden bepaald. Dit referentiealternatief wordt gevormd door de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling (autonome groei in doorzet). Het referentiealternatief beschrijft de toestand wanneer tankput 20, 21, 22, 23 en jetty 11, Tank Truck Loading Rack 2 (TTLR 2) en Rail Tank Car Centre 2 (RTCC 2) niet worden gerealiseerd en tankput 19 niet wordt uitgebreid.

4.3 Voorgenomen activiteit

KTM heeft het voornemen om het huidige tankenpark te vergroten met de bouw van een viertal nieuwe tankputten. Dit hoofdstuk geeft een beknopte beschrijving van de uitbreiding. In bijlage 1 is een overzichtstekening opgenomen waarin de voorlopige locatie van de tankputten is aangeduid.

De bekende, veel gebruikte technieken van de voorgenomen activiteit voldoen minimaal aan de Nederlandse wet- en regelgeving.

Tankputten/tanks

De opslagtanks zijn geschikt over als opslagvoorzieningen voor de opslag van klasse 1 t/m 4² stoffen zoals minerale olie, plantaardige olie, biodiesel, stikstof, alcoholen en additieven. Alle stoffen worden opgeslagen in vloeibare vorm in afwachting van opvolgend transport via schepen, tanktrucks, spoorwagons.

² Klassen zoals gedefinieerd in de Publicatierreeks Gevaarlijke Stoffen 29 (2008).

Tankputten	Tanks	Capaciteit (m ³)
19	901 t/m 906	180.000
20	2001 t/m 2006	180.000
21	2101 t/m 2115	55.800
22	2201 t/m 2216	105.600
23	2301 t/m 2308	17.400

Tabel 4-1: Overzicht voorgenomen tankputten.

Tankdaken

De opslagtanks met klasse 1-producten worden bij voorkeur uitgevoerd met een intern drijvend dak. De dampruimte ingeval van daklandingen bedraagt 2 meter. Per jaar vinden maximaal 12 daklandingen per tank plaats, waarbij bij het opnieuw vullen van de tanks dampemissie optreedt.

De overige opslagtanks voor klasse 2-, 3- en 4-producten en niet geclassificeerde producten worden voorzien van een vast dak zonder intern drijvend dak.

De tanks worden enkel in geval van inspectie of ingrijpende productwissel gereinigd. De tanks worden toegevoegd aan het onderhoudsplan van KTM.

Damp-/geurbehandeling

Voor de behandeling van dampen die ontstaan bij het beladen van transportmiddelen met klasse 1-producten met een dampspanning groter dan 1 kPa bij 20°C, wordt gebruik gemaakt van de reeds bestaande Metal Fibre Oxidizers (hierna MFO's).

De opslagtanks met klasse 2-, 3- of 4-producten en niet geclassificeerde producten worden niet aangesloten op een damp-/geurbehandelingsinstallatie. Jetty 11 wordt niet voorzien van een eigen damp-/geurbehandelingsinstallatie voor het beladen van lichters met deze producten.

Pompen en manifolds

Middels de aanwezige leidingen en pompen vindt het transport van producten van en naar de opslagtanks, schepen, tanktrucks en spoorketelwagons plaats. De binnen de inrichting aanwezige manifolds verbeteren de tankverbindingen onderling en daarmee de laad- en losvoorzieningen. Met een manifold worden onder andere de blendmogelijkheden geoptimaliseerd.

Aan- en afvoersystemen

Voor de aan- en afvoer van de producten maakt de inrichting gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten (zeeschepen, binnenvaartschepen, tanktrucks en spoorketelwagons) en pipleidingen. Uitsluitend vloeibare producten worden overgeslagen.

Schepen

KTM is voornemens om de wachtsteiger om te bouwen tot een nieuwe jetty, jetty 11. Jetty 11 zal enkel in gebruik zijn door de inrichting en worden voorzien van laad- en losarmen.

Tanktrucks

Het laden en lossen van tanktrucks vindt binnen de inrichting plaats bij het Tank Truck Loading Rack. KTM is voornemens om een tweede TTLR te realiseren, genoemd TTLR 2.

Bij het TTLR en TTLR 2 worden tanktrucks met klasse 1-, 2 en 3-producten (benzine, gasolie en ethanol) geladen en gelost. Per product zijn meerdere pompen aanwezig. Aan de in TTLR en TTLR 2 te beladen autobrandstoffen kunnen additieven worden toegevoegd.

Spoorketelwagons

Ten behoeve van de spoorketelwagon verlading en het railtransport van producten is aan de westzijde van de inrichting een spoorwegemplacement met één verlaadinstallaties aanwezig. KTM is voornemens om een tweede Rail Tank Car Centre te realiseren, RTCC 2. Spoorketelwagons met klasse 3- en 4-producten worden binnen de inrichting bij RTCC 1 en RTCC 2 geladen en gelost.

Utilities

Elektriciteitsvoorziening lichten

Jetty 11 beschikt niet over walstroom, de scheepsgeneratoren dienen als stroomvoorziening.

Afvalwaterbehandeling

Het hemelwater dat in de tankputten 19, 20, 21, 22, 23 en op jetty 11, TTLR 2 en RTCC 2 terecht komt wordt verzameld in verzamelputten. Vanuit deze putten wordt het water, na controle op de aanwezigheid van in water opgelost product, afge laten op de bestaande waterzuivering (fysische behandeling) van KTM. Indien behandeling niet kan plaatsvinden in de bestaande waterzuivering wordt dit hemelwater afgevoerd naar een erkende verwerker.

4.4 Varianten op voorgenomen activiteit

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de varianten die zullen worden beschouwd.

Locatiekeuze

De tankputten worden gerealiseerd op een braakliggend deel van het inrichtingsterrein. De locatie van de tankputten worden nader beschouwd in het MER.

Tankdaken

De opslagtanks met klasse 1-producten worden bij voorkeur uitgevoerd met een intern drijvend dak. De damp ruimte bij daklandingen wordt geoptimaliseerd tot zo klein mogelijk.

Te beschouwen varianten in het MER:

- mogelijkheden van daklandingen tussen de 0,5 – 1,5 meter.
- damp (minimalisatie verplichte stoffen en sterk geurende stoffen zoals styreen) van/na daklandingen naar DVI.

Tankreiniging

In het MER zal de haalbaarheid van de op- en overslag operaties met behulp van dedicated tanks worden beschouwd. Hiermee wordt het aantal tankreinigingen geminimaliseerd.

Dampbehandeling

Voor de behandeling van dampen die ontstaan bij het beladen van transportmiddelen met klasse 1-producten met een dampspanning groter dan 1 kPa bij 20°C, wordt gebruik gemaakt van een andere vorm van dampbehandeling dan MFO. De volgende varianten zullen worden beschouwd:

1. regeneratieve thermische oxidatie (RTO);
2. thermische oxidatie (TO);
3. thermische oxidatie (TO) met warmteterugwinning ten behoeve van het opwekken van stoom.
4. dampsterugwinning via varianten Pressure Swing Adsorptie (PSA) of cryogeen condensatie.

Geurbehandeling

De opslagtanks met klasse 2-, 3- of 4-producten en niet geclassificeerde producten worden voorzien van Odour Control Units (OCU) daar waar sterk geurende producten worden behandeld/opgeslagen. Hiervan zullen de volgende varianten worden beschouwd:

1. regeneratieve thermische oxidatie (RTO);
2. scrubber met zuren/basen of geurbindende additieven;
3. adsorptie aan actief kool.

Dampbalanssystemen

Gezien de diversiteit aan klanten en dampstromen is het toepassen van één-op-één dampbalansleidingen tussen lichters en terminal niet realistisch en dit nader wordt onderbouwd en onderzocht in dit MER.

Elektriciteitsvoorziening lichters

Aangezien walstroom niet realiseerbaar is vanwege het verschil in aansluitingen en/of de elektriciteitsvoorziening dergelijke vermogensvragen niet aan kan, worden hierop geen alternatieven beschouwd.

Afvalwaterbehandeling

Het hemelwater dat in de tankputten 19, 20, 21, 22 en 23 en op jetty 11, TTLR 2 en RTCC 2 terecht komt, wordt verzameld in verzamelputten, fysisch behandeld of anderszins ter verwerking afgevoerd. De te onderzoeken variant betreft de toepassing van een eigen OBAS installatie voor tankputten 19, 20, 21, 22 en 23.

5 Milieukwaliteit

In dit hoofdstuk worden de verschillende milieuthema's van het MER behandeld. Aan de hand van deze thema's worden de milieueffecten van de verschillende alternatieven beschreven.

5.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

In het MER zal per milieuthema (bodem, (afval)water, lucht, geur, energie, afval, geluid, licht, veiligheid, verkeer, calamiteiten, natuur en ruimte) de bestaande toestand van het milieu inclusief autonome ontwikkelingen in beeld worden gebracht. Deze referentiesituatie wordt vervolgens met de voorgenomen activiteit en varianten daarop vergeleken om de eventuele impact in beeld te brengen.

In verband met de beoogde veranderingen wordt een revisievergunning op grond van de Wabo en Waterwet aangevraagd, een melding gedaan op grond van het Activiteitenbesluit milieubeheer en een aanpassing op de vergunde situatie op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 aangevraagd. In de aanvraag wordt een beschrijving van alle beoogde veranderingen opgenomen. Ook worden in het kader van de aanvraag diverse milieuonderzoeken uitgevoerd. Bij deze milieuonderzoeken wordt het totaaleffect van de inrichting beschouwd. In het kader van het MER zullen enkel de effecten van de beoogde veranderingen worden beschouwd.

5.2 Impact voorgenomen ontwikkeling

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de (verwachte) effecten op de milieukwaliteit als gevolg van de veranderingen binnen de inrichting.

5.2.1 Bodem

Voor de aanleg van de tankputten en opslagtanks zijn hei- en graafwerkzaamheden nodig. In het MER wordt beschreven welke ingrepen in de bodem nodig zijn.

Bodembescherming

Omdat sprake is van op- en overslag van in potentie bodembedreigende producten, worden combinaties van voorzieningen en maatregelen getroffen die leiden tot een verwaarloosbaar bodemrisico zoals gedefinieerd in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming bedrijfsmatige activiteiten (hierna NRB 2012). In het MER zal nader worden ingegaan op de voorzieningen en maatregelen om te komen tot een verwaarloosbaar bodemrisico.

5.2.2 (Afval)water

Aangezien er meer water via de waterzuivering zal worden geloosd op het oppervlaktewater. In het MER zal worden ingegaan op de invloed van de lozingen op het oppervlaktewater.

5.2.3 Lucht

In het MER wordt aangegeven welke emissies naar de lucht plaatsvinden als gevolg van de voorgenomen activiteit.

In de aanlegfase zijn de emissies van de werkvoertuigen op land en schepen van belang. In de operationele fase komen bij het laden en lossen van schepen en bij het vullen en legen van tanks mogelijk emissies van luchtverontreinigende stoffen vrij.

5.2.4 Geur

Vrijkomende verdringingslucht kan als gevolg van de op- en overgeslagen producten geurcomponenten bevatten. Op basis van kentallen zullen voor het MER geurberekeningen uitgevoerd worden om te bepalen in hoeverre de bestaande geurcontouren veranderen als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Ook worden in het MER de mogelijkheden onderzocht om de geureffecten op de omgeving verder te beperken.

5.2.5 Energie

Doordat de maximale opslagcapaciteit van de inrichting wordt verhoogd, neemt ook het gebruik van tankverwarming mogelijk (mogelijk omdat doorzetsnelheid toeneemt waardoor minder afkoeling kan plaatsvinden), pompen en mixers toe. Als gevolg hiervan zal het energieverbruik van de inrichting toenemen. In het MER zal dit in beeld worden gebracht.

5.2.6 Afval

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling komen er naar verwachting extra afvalstoffen vrij in de aanlegfase. Afvalstoffen worden in principe gescheiden en gescheiden gehouden. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling enkel tijdelijk een negatief effect hebben op het aspect afval. Daarom zal het aspect afval beknopt in het MER aan bod komen.

5.2.7 Geluid

De voorgenomen ontwikkelingen hebben een verandering van de geluidbelasting tot gevolg, zowel in de aanlegfase als gevolg van heien en transport als in de operationele fase als gevolg van het in werking zijn van extra installaties en vervoersbewegingen.

In het MER wordt door middel van akoestisch onderzoek inzicht gegeven in de geluidsuitstraling van de voorgenomen ontwikkelingen in relatie tot de bestaande situatie. KTM is gelegen op een geluidgezoneerd industrieterrein. De bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling op de vergunning immissiepunten (hierna VIP) en zone-immissiepunten (hierna ZIP) wordt getoetst aan de wettelijke streef- en grenswaarden.

5.3 Licht

KTM is gelegen in een industriële omgeving waarin reeds veel verlichting van installaties en de daarmee gepaard gaande uitstraling aanwezig is. De voorgenomen ontwikkelingen, waarvoor extra verlichting zal worden aangebracht, worden hierdoor omringd. In het MER zal op het aspect lichthinder worden ingegaan.

5.3.1 Veiligheid

Kwantitatieve risicoanalyse (QRA)

Ten behoeve van het MER worden de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de externe veiligheid in beeld gebracht door middel van kwantitatieve risicoanalyse.

Hierbij zal worden getoetst aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de in het bestemmingsplan vastgelegde plaatsgebonden risicocontour. Ook zal verantwoording van het groepsrisico plaatsvinden.

Milieurisicoanalyse

Ten behoeve van het MER zal een milieurisicoanalyse (hierna MRA) worden uitgevoerd. Met deze MRA wordt beoordeeld in hoeverre de voorgenomen ontwikkelingen passen binnen de toegestane risico's voor het oppervlaktewater.

Brandveiligheid

Een Integraal Plan Brandbeveiliging zal worden opgesteld. Deze zal als bijlage bij de aanvraag voor een revisievergunning gevoegd.

5.3.2 Verkeer

Transportbewegingen

De voorgenomen veranderingen leiden tot een toename van de verkeersintensiteiten en transportbewegingen van en naar de locatie. De exacte hoeveelheid transportbewegingen als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen worden in kaart gebracht en meegenomen in het MER.

Transport door pijpleidingen

KTM beschikt over de volgende pijpleidingen voor de aanvoer van producten:

- Gasolie Import Systeem (GIS leiding);
- Shell – NOVA Pipeline Connectivity 1 (SNPC Pipeline);
- Shell – KTM Pipeline Connectivity 2 (SKPC Pipeline).

In het MER wordt een nadere onderbouwing en beschouwing gegeven van de aanvoer door middel van de pijpleidingen en de beoogde uitbreiding.

5.3.3 Natuur

Flora- en fauna

De geplande locaties van de tankputten liggen momenteel braak. De aanleg en in gebruik name van de tankputten heeft mogelijk een versturende werking op voorkomende flora en fauna. Deze verstoring kan zowel tijdens de aanlegfase als de operationele fase ontstaan. De effecten van de aanlegfase op de aanwezige flora en fauna worden door middel van een quickscan flora- en faunawet in kaart gebracht. Deze quickscan wordt als bijlage bij het MER gevoegd.

Natura 2000-gebieden

Voor KTM is recentelijk een positief besluit genomen op een aanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, afgegeven op 14 januari 2016 met kenmerk ODH-2015-00687666.

De inrichting ligt in de nabijheid van enkele Natura 2000-gebieden zoals: *Voornes Duin, Spanjaards Duin, Solleveld & Kapittelduinen, Oude Maas, Oudeland van Strijen* en *Boezems Kinderdijk*. De voorgenomen ontwikkeling heeft mogelijk effecten op deze Natura 2000-gebieden.

Door middel van stikstofdepositie berekeningen zal het effect op omliggende Natura 2000-gebieden inzichtelijk worden gemaakt.

Indien hieruit volgt dat dit nodig is, zullen met een Passende Beoordeling vervolgens de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden worden onderzocht. Deze Passende Beoordeling wordt dan als bijlage bij het MER gevoegd.

5.3.4 Ruimte

Landschap en cultuurhistorie

De Vondelingenplaat is een industrieterrein dat voor de 2^e Wereldoorlog in ontwikkeling is gekomen. KTM is sinds langere tijd gelegen en in werking op de Vondelingenplaat te Rotterdam. De aard van de bebouwing past binnen dat gebied. De nieuwe opslagtanks worden geplaatst in de directe nabijheid van andere opslagtanks waardoor het aanzicht en de uitstraling van de inrichting niet veranderen. In het MER zal beknopt ingegaan worden op de inpassing in het landschap en de cultuurhistorie.

Archeologie

Binnen het vigerende bestemmingsplan “Botlek-Vondelingenplaat” heeft de locatie de dubbelbestemming “Waarde – Archeologie – 3”. Deze dubbelbestemming houdt in dat de gronden ter plaatse van tankput 20, 21, 22 en 23 en TTLR 2 mede bestemd zijn voor het behoud van oorspronkelijke archeologische waarden. Hierop zal in het MER worden ingegaan.

6 Beoordelingskader en bevoegd gezag

In dit hoofdstuk is de betrokken wet- en regelgeving als een beoordelingskader weergegeven. Dit beoordelingskader wordt gebruikt bij de afwegingen rondom de besluiten over de revisievergunningsaanvraag.

Het beoordelingskader wordt in het MER nader uitgewerkt. Hierbij wordt zowel de bindende als de indicatieve betekenis aangegeven.

6.1 Internationaal

- Europese richtlijn op- en overslag benzine (94/63/EC);
- Europese richtlijn milieueffectbeoordeling (2011/92/EU);
- Europese Seveso III richtlijn (2012/18/EU);
- Europese kaderrichtlijn water (2000/60/EG);
- Europese richtlijn schonere lucht voor Europa (2008/50/EG);
- Europese richtlijn evaluatie en beheersing van omgevingslawaai (2002/49/EG);
- Europese vogelrichtlijn (79/409/EEG);
- Europese richtlijn natuurlijke habitats (Natura 2000) (92/43/EEG);
- Brandblussystemen (national fire protection association of NFPA);
- Tankconstructie normen;
- BAT referentiedocumenten (BREF's);
- Europese richtlijn industriële emissies (2010/75/EU).

6.2 Nationaal

- Wet milieubeheer;
- Activiteitenbesluit milieubeheer;
- Activiteitenregeling milieubeheer;
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
- Besluit risico's zware ongevallen 2015;
- Besluit externe veiligheid inrichtingen;
- Regeling externe veiligheid inrichtingen;
- Flora- en faunawet;
- Natuurbeschermingswet 1998;
- Ecologische Hoofdstructuur;
- Waterwet;
- Waterbesluit;
- Waterregeling;
- Ontgrondingenwet;
- Wet ruimtelijke ordening;
- Wet bodembescherming;
- Besluit bodemkwaliteit;
- Wet voorkoming verontreiniging door schepen;
- Structuurvisie Infrastructuur en Milieu;
- Landelijk afvalbeheerplan 2;
- Wet geluidhinder;
- Nationaal waterplan 2016-2021;

- Publicatierreeks gevaarlijke stoffen 29 (PGS 29: 2008);
- Meerjarenaafpraak energie efficiency;
- BREF oplegnotities en wettelijk aangewezen BBT-documenten.

6.3 Regionaal

- Provinciale milieuverordening Zuid-Holland;
- Structuurvisie Ruimte en mobiliteit – provincie Zuid-Holland.

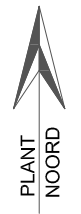
6.4 Lokaal

De voorgenomen ontwikkelingen worden aan onderstaande lokale wet- en regelgeving getoetst:

- Havenvisie 2030;
- Havenbeheersverordening Rotterdam 2010;
- Geuraanpak kerngebied Rijnmond;
- Bestemmingsplan “Botlek-Vondelingenplaat”, d.d. 19 december 2013.
- Branchevisie natte bulk;
- Petroleumhavenregime.

Bijlage 1 Plattegrondtekening

Bijlage 1 Plattegrondtekening

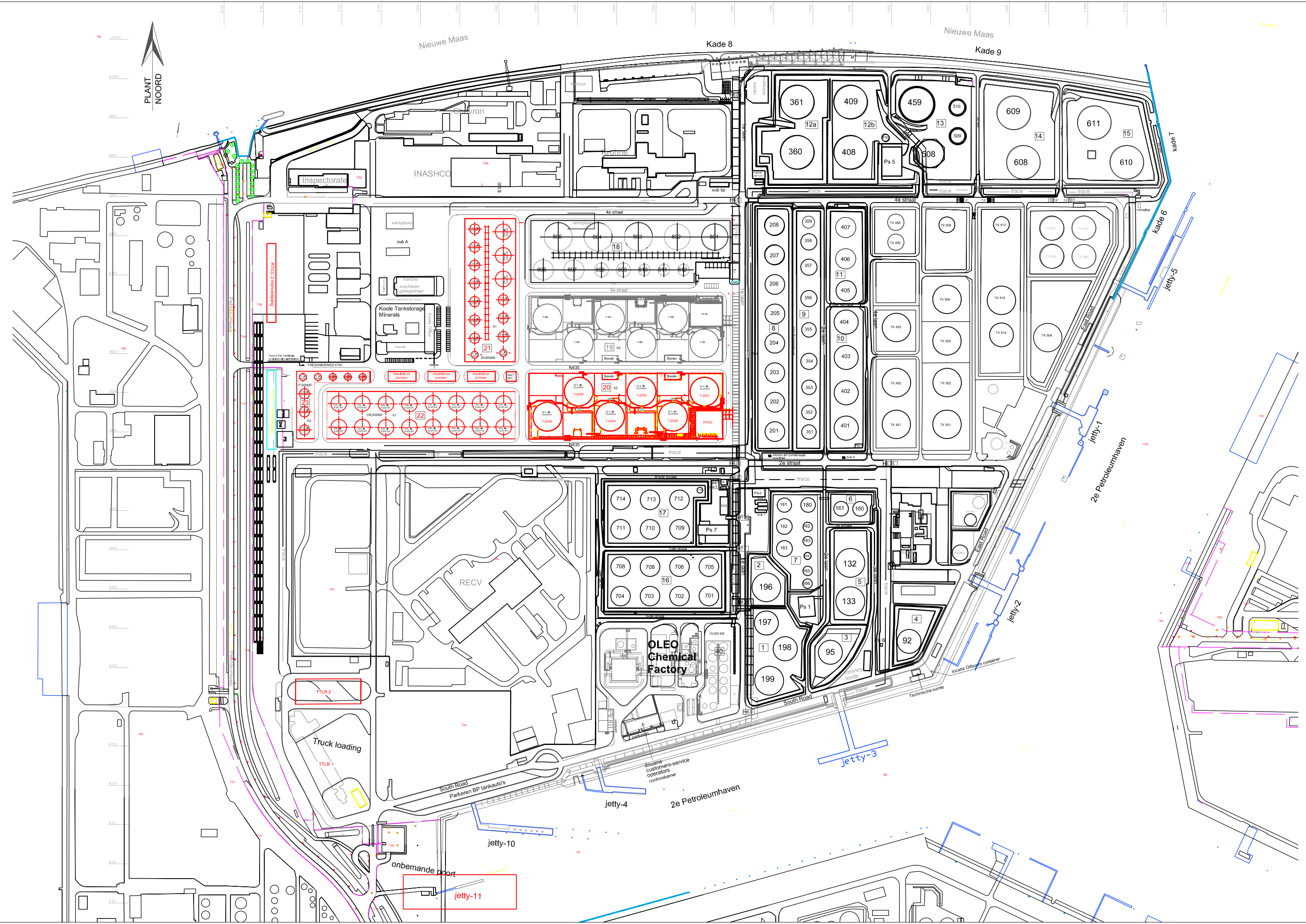


Nieuwe Maas

Kade 8

Nieuwe Maas

Kade 9



Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Rivium Westlaan 72
2909 LD CAPELLE A/D IJSSEL
Postbus 8590
3009 AN ROTTERDAM
T. (06) 51 49 32 84
E. jeroen.bastiaans@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2016

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.