

# RAPPORT

## **Bijlage M0 Hoofddocument aanvraag veranderingsvergunning Wabo, onderdeel milieu (versie 3)**

HES Hartel Tank Terminal

Klant: HES Hartel Tank Terminal B.V.

Referentie: BG7849IBRP1910281120

Status: D3/P01.01

Datum: 5 maart 2021

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

George Hintzenweg 85  
3068 AX ROTTERDAM  
Industry & Buildings  
Trade register number: 56515154

+ [REDACTED] T  
+ [REDACTED] F  
info@rhdhv.com E  
royalhaskoningdhv.com W

Titel document: Bijlage M0 Hoofddocument aanvraag veranderingsvergunning Wabo, onderdeel milieu (versie 3)  
Ondertitel: Vergunningaanvraag HHTT  
Referentie: BG7849IBRP1910281120  
Status: P01.01/D3  
Datum: 5 maart 2021  
Projectnaam: Aanvraag veranderingsvergunning Wabo, onderdeel milieu  
Projectnummer: BG7849-104-100  
Auteur(s): Tom Hofland

Opgesteld door: [REDACTED]

Gecontroleerd door: [REDACTED]

Datum: 05-03-2021

Goedgekeurd door: [REDACTED]

Datum: 05-03-2021

Classificatie

Projectgerelateerd

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.*

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Niet-technische samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Algemeen</b>	<b>5</b>
2.1	Gegevens aanvrager	5
2.2	Aard van de vergunde inrichting	6
2.3	Openingstijden van de inrichting	7
2.4	Beschrijving locatie en directe omgeving	7
2.4.1	Locatie van de inrichting	7
2.4.2	Indeling van het terrein	8
2.5	Verzoek	8
2.6	Overzicht vergunningen en meldingen	9
2.6.1	Huidig vergunningenbestand	9
2.6.2	Leeswijzer	9
<b>3</b>	<b>Beschrijving van de voorgenomen veranderingen waarvoor vergunning wordt aangevraagd</b>	<b>10</b>
3.1	Voorgenomen veranderingen	10
3.2	Wijzigingen in voorschriften als gevolg van veranderingen	17
<b>4</b>	<b>Wettelijk kader</b>	<b>18</b>
4.1	Wet milieubeheer, Bor-categorie en bevoegd gezag	18
4.2	Activiteitenbesluit	18
4.3	Richtlijn Industriële emissies	19
4.4	BBT-documenten	19
4.5	Besluit milieueffectrapportage	20
4.6	Brzo 2015 en Bevi	20
4.7	Waterwet	20
4.8	Wet luchtkwaliteit	20
4.9	Wet natuurbescherming en Flora- en faunawet	21
4.10	Bestemmingsplan	21
4.11	REACH	21
4.12	Potentieel Zeer Zorgwekkende Stoffen (pZZS)	21
4.13	Toekomstige ontwikkelingen	22
<b>5</b>	<b>Milieuaspecten en -effecten</b>	<b>23</b>
5.1	Inleiding	23
5.2	Bodem	23
5.2.1	Bodemrisicoanalyse	23
5.2.2	Nulsituatie	23

5.3	Brandveiligheid	23
5.4	(Afval-)water	24
5.5	Afvalstoffen	24
5.6	Lucht	24
5.6.1	Luchtkwaliteit	24
5.6.2	Stikstofdepositie	26
5.6.3	Emissies naar Vluchtige Organische Stoffen	26
5.6.4	Emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen	27
5.7	Geur	27
5.8	Geluid	29
5.9	Energie	29
5.10	Externe veiligheid	29
5.11	Milieu Risico Analyse (MRA)	30
5.12	Verkeer, vervoer en mobiliteit	30

### **Bijlagen**

M0	Hoofddocument versie 3, maart 2021
M1.1	Uittreksel KvK HHTT versie 1, december 2019
M1.2	Machtiging HHTT – RHDHV versie 1, december 2019
M2.1	Situatietekening versie 1, december 2019
M2.2	Locatie overzichtstekening vergund versie 1, december 2019
M2.3	Rioleringstekening vergund versie 1, december 2019
M2.4	Locatie overzichtstekening met voorgenomen veranderingen versie 2, oktober 2020
M2.5	Rioleringstekening en lozingsfilosofie met veranderingen versie 1, december 2019 (informatief)
M2.6	Locatie overzichtstekening met vloeistofdichte en kerende voorzieningen versie 1, oktober 2020
M2.7	Kadastrale kaart versie 1, oktober 2020
M3.1	Tankenlijst vergund versie 1, december 2019
M3.2	Tankenlijst met voorgenomen veranderingen versie 3, maart 2021
M4.1	Bodemrisicoanalyse versie 3, maart 2021
M5	Geluidonderzoek versie 3, maart 2021
M6.1	Beperkt VR versie 3, maart 2021
M6.2	Brzo kennisgeving versie 3, maart 2021
M6.3	QRA versie 3, maart 2021
M6.4	MRA versie 3, maart 2021
M6.5	Integraal Plan Brandveiligheid (IPB) versie 3, maart 2021
M6.6	Uitgangspuntendocument (UPD) versie 2, maart 2021
M7.1	Specificaties DVI versie 1, december 2019 (informatief)
M7.2	Specificaties RTO versie 1, december 2019 (informatief)
M8	Energielabel kantoor (Peutz) versie 1, december 2019 (informatief)
M9	Certificaten bestaande propaantank versie 1, december 2019 (informatief)
M10	ZZS-emissieonderzoek MTBE versie 2, maart 2021
M11	Kosteneffectiviteit notitie ZZS versie 1, maart 2021
M12.1	MSDS Bulkproducten versie 1, maart 2021 (informatief)
M12.2	MSDS Additieven versie 1, maart 2021 (informatief)
M13	Stikstofdepositie onderzoek versie 1, maart 2021 (informatief)
M13.1	AERIUS berekening versie 1, maart 2021 (informatie)

## 1 Niet-technische samenvatting

### Aanvraag

HES Hartel Tank Terminal B.V. verzoekt voor de HES Hartel Tank Terminal (hierna HHTT) aan de Beerweg te Maasvlakte I-Rotterdam een veranderingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De vergunning wordt aangevraagd voor onbepaalde tijd.

### Aard van de inrichting

HHTT is een inrichting voor het opslaan en doorvoeren van minerale aardolieproducten, biobrandstoffen, bulkadditieven (ETBE en MTBE) en wateroplosbare brandbare producten (ethanol). Op de terminal vinden de volgende activiteiten plaats:

- Op- en overslag van minerale aardolieproducten PGS 29 klasse 0\* 1, 1, 2, 3 en 4;
- Op- en overslag van biobrandstoffen en bulkadditieven MTBE, ETBE en ethanol e.d.;
- Het homogeniseren, additieveren, mengen en butaniseren van producten;
- Aan- en afvoer van producten door zeeschepen, binnenvaartschepen en pijpleiding (inclusief boord-boord overslag);
- De aanvoer van additieven met tankwagens.

De terminal beschikt over een netto tankopslagcapaciteit van circa 1,2 miljoen m<sup>3</sup>.

### Voorgenomen veranderingen

Ten opzichte van de vigerende oprichtingsvergunning worden in totaal 19 veranderingen aangevraagd die in meer of mindere mate invloed hebben op de verschillende milieuaspecten en de daaruit volgende effecten.

Hieronder zijn de effecten ten opzichte van de vergunde situatie kort samengevat:

- Er zijn geen activiteiten met een verhoogd of hoog voor het ontstaan van bodemrisico;
- Het nulsituatie bodemonderzoek (verplichting oprichtingsvergunning) is en wordt waar nodig aangepast;
- Voor wat betreft afvalwater dat indirect wordt geloosd vinden er noemenswaardige veranderingen plaats. Voor het afvalwater dat indirect wordt geloosd is een nieuwe lozingsfilosofie opgesteld;
- Op de inrichting zijn enkele wijzigingen in de voorzieningen doorgevoerd om de kans op brand en/of het vrijkomen van product te voorkomen en om een eventuele brand in omvang te beperken;
- Uit de toetsing blijkt dat de geluidemissie van de inrichting de toegekende hoeveelheid geluidemissie niet overschrijdt;
- De netto toename van de geuremissie ten opzichte van de oprichtingsvergunning is 0,3%. Dit is een verwaarloosbaar klein verschil dat op leefniveau niet waarneembaar is;
- Hoeveelheid (p)ZZS in opslag en gebruik neemt toe. De immissie blijft voldoen aan gestelde blootstellingswaarden;
- De resultaten van de stikstofdepositieberekening tonen aan dat als gevolg van intern salderen het verschil tussen de beoogde situatie en de Wnb-vergunningsituatie op alle Natura 2000-gebieden 0,00 mol/ha/jaar of minder is. Op basis hiervan zijn er geen significante effecten te verwachten op de Natura 2000-gebieden en de Omgevingsdienst Haaglanden (uitvoerend Bevoegd Gezag namens Provincie Zuid-Holland) heeft aangegeven dat geen vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is. Dat wordt bevestigd in de uitspraak van de Raad van State van 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71).
- De veranderingen leiden tot enkele minimale wijzigingen in de kwantitatieve risicoanalyse en milieu risicoanalyse.

<sup>1</sup> In dit document worden met klasse 0\* de vloeistoffen van klasse 0 bedoeld die conform de PGS 29 in verticale atmosferische opslag tanks mogen worden opgeslagen, omdat de true vapour pressure van het product kleiner is dan 862 mbar. In het kader 'Klasse 0 vloeistoffen' wordt een verdere toelichting gegeven op deze producten.

## 2 Algemeen

Op 12 juli 2018 is de oprichtingsvergunning verstrekt voor de nieuwe HES Hartel Tank Terminal (hierna HHTT) gelegen aan de Beerweg 101 op de Maasvlakte. De realisatie van de terminal is gestart en het ontwerp wordt op een aantal onderdelen veranderd waardoor de verleende vergunning in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de verleende vergunning in het kader van de Waterwet (Wtw) geactualiseerd moet worden. Hiervoor is een veranderingsvergunningaanvraag nodig in het kader van de Wabo (onderdeel bouw en milieu) en in het kader van de Wtw. Beide vergunningaanvragen worden separaat ingediend en hoeven door de bevoegde gezagen niet gecoördineerd te worden afgehandeld.

In dit hoofdstuk volgt een algemene beschrijving van de inrichting en de bijbehorende algemene gegevens.

Wat niet anders of groter wordt ten opzichte van de vigerende inrichting:

- De opslagcapaciteit, de procescapaciteit en de doorzet per jaar;
- De aard en omvang van de transportbewegingen (aan en afvoer) naar en vanaf de inrichting (per schip/as);
- Het energie- en waterverbruik, de personele inzet, bedrijfstijden e.d.

### 2.1 Gegevens aanvrager

#### Gegevens aanvrager

Naam aanvrager:	HES Hartel Tank Terminal B.V.
Adres:	Millennium Tower, 20e verdieping Weena 690 3012 CN Rotterdam Nederland
Postadres:	Postbus 21290 3001 AG Rotterdam Nederland
Inschrijvingsnummer Kamer van Koophandel:	66113911
Eindverantwoordelijke:	████████████████████
Functie:	Bestuurslid
Contactpersoon:	De heer L. Velgersdijk
Functie:	QESSH-manager
Telefoonnummer:	████████████████████
E-mailadres:	██████████@hesinternational.eu

#### Gegevens inrichting

Naam:	HES Hartel Tank Terminal	
Adres:	Beerweg 101	
Telefoonnummer:	Nader te bepalen	
Kadastrale gegevens:	Gemeente:	Maasvlakte - Rotterdam
	Sectie(s):	AM
	Nummer(s):	489, 498 + nieuwe percelen voormalig Falck terrein

**Invulling en opstelling aanvraag**

Naam:	Royal HaskoningDHV
Adres:	George Hintzenweg 85 3068 AX Rotterdam
Contactpersoon:	[REDACTED]
Telefoonnummer:	[REDACTED]
Emailadres:	[REDACTED]@rhdhv.com

**2.2 Aard van de vergunde inrichting**

HHTT is een inrichting voor het opslaan en doorvoeren van minerale aardolieproducten, biobrandstoffen, bulkadditieven (ETBE en MTBE) en wateroplosbare brandbare producten (ethanol).

Op de terminal vinden samengevat de volgende activiteiten plaats:

- Op- en overslag van minerale aardolieproducten PGS 29 klasse 0\* <sup>2</sup>, 1, 2, 3 en 4;
- Op- en overslag van biobrandstoffen en bulkadditieven MTBE, ETBE en ethanol e.d.;
- Het homogeniseren, additieveren, mengen en butaniseren van producten;
- Aan- en afvoer van producten door zeeschepen, binnenvaartschepen en pijpleiding (inclusief boord-boord overslag);
- De aanvoer van additieven met tankwagens.

De terminal beschikt over een netto tankopslagcapaciteit van circa 1,2 miljoen m<sup>3</sup>.

**Klasse 0 vloeistoffen**

Op vloeistoffen van PGS-klasse 0, waarvan de true vapour pressure (TVP) lager is dan 862 mbar, is de PGS 29-richtlijn van toepassing (artikel 1.3). Aan deze vloeistoffen van PGS-klasse 0 worden extra eisen gesteld en ze moeten behandeld worden (met name op het gebied van brandveiligheid) als een vloeistof van PGS-klasse 1.

Indien het product een TVP heeft groter dan 765 mbar maar kleiner dan 862 mbar dan noemen we in deze aanvraag het product een klasse 0\* product. Voor klasse 0\* producten gelden de volgende aanvullende eisen (voorschrift 3.3.7):

- Op de inrichting dienen de volgende gegevens aanwezig te zijn alvorens opslag van het product plaatsvindt:
  - de maximale opslagtemperatuur;
  - de TVP bij de actuele en maximale opslagtemperatuur;
  - de methodiek waarmee de TVP gemeten of bepaald is;
- Indien de TVP van een opgeslagen stof groter dreigt te worden dan 862 mbar, moeten passende actie(s) worden ondernomen om dit proces te stoppen.
- De hierboven genoemde gegevens moeten zes maanden worden bewaard na de periode van opslag van de stof in de opslagtank.

Deze aanvullende eisen worden vastgelegd in een werkwijze.

Klasse 0 vloeistoffen met een TVP van meer dan 862 mbar worden niet opgeslagen op de terminal.

<sup>2</sup> In dit document worden met klasse 0\* de vloeistoffen van klasse 0 bedoeld die conform de PGS 29 in verticale atmosferische opslag tanks mogen worden opgeslagen, omdat de true vapour pressure van het product kleiner is dan 862 mbar. In het kader 'Klasse 0 vloeistoffen' wordt een verdere toelichting gegeven op deze producten.

## 2.3 Openingstijden van de inrichting

HHTT is een volcontinu bedrijf. Dit betekent dat de inrichting 24 uur per dag, 7 dagen per week en het gehele jaar in bedrijf is. De scheepslos- en beladingactiviteiten worden qua timing sterk gestuurd door de aan- en afvoertijden van de schepen. In onderstaande tabel wordt een indicatie gegeven van de timing van de werkzaamheden.

Tabel 2.1 Indicatie van de timing van de verschillende activiteiten

Activiteit	Dagen	Tijdstippen
Scheepslos- en belading	Maandag t/m zondag	0:00 – 24:00
Kantoorwerkzaamheden	Maandag t/m vrijdag	7:00 – 19:00
Onderhoudsactiviteiten	Maandag t/m zaterdag	7:00 – 19:00
Truckbelading	Maandag t/m zaterdag	6:00 – 24:00

Binnen de inrichting zijn circa 70 personen werkzaam. Circa 20 personen werken op kantoor. De overige personen werken in ploegendienst en in de onderhoudsdienst.

De informatie in deze paragraaf wijkt niet af van de vigerende vergunningsituatie.

## 2.4 Beschrijving locatie en directe omgeving

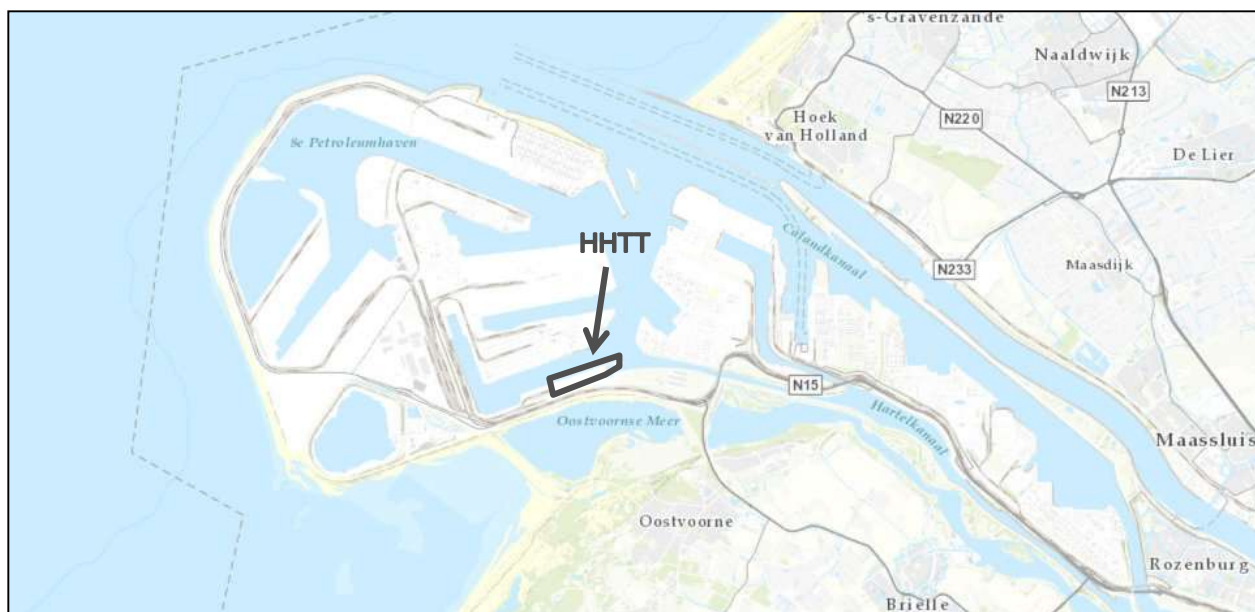
### 2.4.1 Locatie van de inrichting

HHTT is gelegen in het industriegebied Maasvlakte, op de Hartelstrook, een strook land tussen de N15 en de Mississippihaven. Aan de westzijde van het terrein is het logistiek bedrijf C. Steinweg - Handelsveem gelegen. Aan de noordzijde, aan de overzijde van de Mississippihaven, zijn gelegen de terreinen van EMO (kolen en ijzererts terminal), de Gasunie en de ENGIE centrale Rotterdam. Direct aan de oostzijde bevindt zich voormalige locatie van het bedrijf Falck nu RelyOn Nutec genoemd. De locatie en de onderliggende omgevingsvergunning van Falck is recent overgenomen door HHTT (melding september 2020). En tot slot ligt aan de overzijde van het Beerkanaal de raffinaderij van BP. Aan de zuidzijde bevindt zich de N15 met daarachter het Oostvoornse Meer.

De afstand tot de dichtstbijzijnde woonbebouwing bedraagt circa 2,6 km. Deze woonbebouwing is gelegen in Oostvoorne ten zuiden van de inrichting aan de overzijde van het Oostvoornse Meer.

In Figuur 2-1 is de ligging van HHTT in de omgeving weergegeven. In bijlage M2.1 is tevens een situatietekening (bron: Cyclomedia 2018) weergegeven met daarop indicatief de terreingrenzen aangegeven.





Figuur 2-1 Locatie HHTT

## 2.4.2 Indeling van het terrein

De inrichting heeft een bedrijfsoppervlak van circa 23 hectare (excl. oppervlakten steigers). De volgende secties en/of bedrijfsonderdelen kunnen worden onderscheiden:

- Tankputten met verticale bovengrondse opslagtanks, voor de opslag van vloeibare bulkproducten;
- Zeesteigers voor de aan- en afvoer van vloeibare bulkproducten vanuit en naar opslagtanks en boordboordoverslag;
- Steigers voor binnenvaartschepen voor de aan- en afvoer van vloeibare bulkproducten;
- Pompputten voor de verlading van vloeibare bulkproducten;
- Leidingconnecties met de raffinaderij BP voor aan- en afvoer bulkproducten;
- Dampverwerkingsinstallatie;
- Ondersteunende faciliteiten, zoals kantoorgebouw, technische ruimte, magazijn, werkplaats, traforuimten en noodstroomvoorziening.

In bijlage M2.2 is de overzichtstekening van de vergunde inrichting opgenomen. De informatie in deze paragraaf wijkt niet af van de vigerende vergunnings situatie.

## 2.5 Verzoek

HES Hartel Tank Terminal B.V. verzoekt het bevoegd gezag om toestemming om de voorgenomen veranderingen zoals vermeld en omschreven in hoofdstuk 2 van het onderhavige Hoofddocument, door te voeren binnen de inrichting HHTT aan de Beerweg 101 op de Maasvlakte-Rotterdam. Het betreft dus een verzoek om een veranderingsvergunning in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De vergunning wordt aangevraagd voor onbepaalde tijd.

De vergunningaanvraag bevat genummerde bijlagen waarnaar in de tekst wordt verwezen. Daarbij is de M gebruikt voor milieurelevante informatie.

Het hoofdocument en de bijlagen bevat informatie die wel noodzakelijk is voor het beoordelen van de milieuaspecten en het opstellen van de omgevingsvergunning, maar niet noodzakelijk is om ook onderdeel uit te (laten) maken van de te verlenen omgevingsvergunning. De aanvrager verzoekt dan ook nadrukkelijk om deze informatie (hoofddocument + bijlagen) geen onderdeel uit te laten maken van de omgevingsvergunning. Dit gaat met name om de bijlagen die in de inhoudsopgave zijn aangegeven met “(informatief)”.

Opgemerkt wordt dat alleen de nu voorgenomen c.q. beoogde veranderingen op de terminal in onderhavige aanvraag zijn beschreven in hoofdstuk 3 van deze toelichting en nader worden toegelicht en behandelt in de bijlagen. Er kunnen nog beperkte (technische) aanpassingen noodzakelijk blijken. Indien nodig wordt hier een vergunning voor aangevraagd.

## 2.6 Overzicht vergunningen en meldingen

### 2.6.1 Huidig vergunningenbestand

Onderliggende vergunningaanvraag heeft alleen betrekking op de in hoofdstuk 3 vermelde veranderingen ten opzichte van de oprichtingsvergunningen van de terminal. In de onderstaande tabel zijn de vigerende vergunningen opgenomen.

Tabel 2.2 Overzicht vergunningen

Soort beschikking	Omschrijving	Kenmerk/zaaknummer	Datum definitieve beschikking
Wet natuurbescherming	Beschikking Wet natuurbescherming Natura 2000-gebieden	ODH-2017-00085171	25 augustus 2017
WABO - uitgebreid	Oprichtingsvergunning milieu	999947447_9999465446	12 juli 2018
WABO	Omgevingsvergunning Fase 2	999951406_9999468529	16 juli 2018
Waterwet	Watervergunning	RWS-2018/27516	16 juli 2018
WABO	Veranderingsvergunning aanvulling IPB-inspectiescope	9999132746_9999743257	18 maart 2020
WABO-onderdeel bouw (Fase 2)	Verbouw en gebruik kantoorgebouw	9999196010_9999910341	18 december 2020

### 2.6.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 worden de voorgenomen veranderingen vermeld en kort toegelicht. Hoofdstuk 4 beschrijft de van toepassing zijnde wettelijke kaders die overigens niet aanmerkelijk veranderen als gevolg van de voorgenomen veranderingen. In hoofdstuk 5 worden vervolgens de eventuele effecten op het milieu beschreven.

Hoofdstuk 2 en 4 hebben een informatief karakter omdat de inhoud als gevolg van de voorgenomen veranderingen niet aanmerkelijk wijzigt.

### 3 Beschrijving van de voorgenomen veranderingen waarvoor vergunning wordt aangevraagd

Deze vergunningaanvraag bevat drie typen veranderingen: fysieke veranderingen, installatieveranderingen en procesveranderingen. De fysieke veranderingen zijn weergegeven in bijlage M2.4 Locatie overzichtstekening. De veranderingen worden hieronder besproken en nader toegelicht en behandelt in de bijlage zoals genoemd in kolom 4 van tabel 3.1.

#### 3.1 Voorgenomen veranderingen

HHTT onderscheidt negentien veranderingen ten opzichte van de vigerende vergunning situatie. In onderstaande tabel zijn de veranderingen beschreven. Daarnaast is per verandering weergegeven op welk milieuaspect de verandering een relevant effect heeft. Specifieke details en verdere behandeling is terug te vinden in hoofdstuk 5 en in de verschillende deelstudies in de bijlagen.

De in de tabel gebruikte zoekadelocaties, tankputten en tanknummers zijn terug te vinden in bijlage M2.4 Locatie overzichtstekening of bijlage M3.2 Tankenlijst met voorgenomen wijzigingen. Deze tankenlijst bevat tevens de uitgangspunten voor de MRA, QRA en indirect ook het \*VR, IPB en UPD. Dit wordt globaal vermeld in de 4<sup>e</sup> kolom van onderstaande tabel.

Tabel 3.1 Overzicht fysieke veranderingen

Nr.	Verandering	Toelichting	Wordt met name behandeld in (bijlage)
1.	Opslag van wateroplosbare producten in tankput 03 i.p.v. tankput 05. Tevens een verhoging van de opslagcapaciteit van 50.000 m <sup>3</sup> naar 90.000 m <sup>3</sup> voor wateroplosbare producten. Geen verhoging van de totale opslagcapaciteit van de terminal.	Wateroplosbare producten ethanol, methanol, ETBE opslaan in TP 03 en met name in T0301, T0302, T0304, T0305, T0307, met een totale maximum opslagcapaciteit van 90.000 m <sup>3</sup> , waarbij ethanol ook in T0301 en T0304 mag worden opgeslagen. Vergund is opslag in TP 05 waarbij ethanol niet in T0503 mag worden opgeslagen.	- Beperkt VR (M6.1); - Brzo kennisgeving (M6.2); - QRA (M6.3); - MRA (M6.4); - IPB/UPD (M6.5/M6.6); - ZS-studie (M10); - KE-studie (M11).
2.	Opslag van Methanol in tankput D03.	Als methanol wordt opgeslagen dan maximaal 10.000 m <sup>3</sup> in T0307. Deze hoeveelheid valt binnen de vergunde 90.000 m <sup>3</sup> (zie verandering 1).	- Beperkt VR (M6.1); - Brzo kennisgeving (M6.2); - QRA (M6.3); - MRA (M6.4); - ZS-studie (M10); - KE-studie (M11).
3.	Verwijderen stikstofblanketing van alle tanks in tankput 04.	Het niet aanwezig zijn van stikstofblanketing was uitgangspunt bij het verlenen van de vigerende vergunning.	- Beperkt VR (M6.1); - IPB/UPD (M6.5/M6.6).
4.	Verplaatsen van de residual fuel tanks (RFS-tanks), 2 x 200 m <sup>3</sup> (totaal 400 m <sup>3</sup> ) van de locatie Beerdam naar de pomp manifolds, 6 x 60 m <sup>3</sup> (totaal 360 m <sup>3</sup> ). In elk van de drie pomp manifolds komen twee tanks.	De samenstelling/aard van de stoffen wordt niet anders dan reeds vergund.  Nu is vergund 2 tanks (volgens PGS 29 type 1) op de steiger aan waterzijde Mississippi haven (Beerdam) met een totaal volume van 400 m <sup>3</sup> . In de nieuwe situatie worden op elk van de drie pompmanifolds 2 RFS-vaten geplaatst met een volume van 60 m <sup>3</sup> per stuk. Het totaal volume wordt 360 m <sup>3</sup> (dus minder dan vergund).	- Locatie plattegrond (M2.4); - Beperkt VR (M6.1); - Brzo kennisgeving (M6.2); - QRA (M6.3); - MRA (M6.4); - IPB/UPD (M6.5/M6.6).

Nr.	Verandering	Toelichting	Wordt met name behandeld in (bijlage)
		<p>De nieuwe RFS-vaten zijn op overzichtstekening M2.4 terug te vinden met de aanduidingen: V-1161, V-1162, V-1261, V-1262, V-1361 en V-1363.</p> <p>De RFS-vaten zijn onderdeel van de procesinstallatie en worden uitgevoerd of EN 13445. De veiligheidsvoorzieningen zijn beschreven in paragraaf 5.2.5 van het IPB (bijlage M6.5)</p> <p>PGS 31 is niet rechtstreeks/ formeel van toepassing op de RFS vaten, aangezien deze onderdeel uitmaken van een procesinstallatie en geen opslagtanks zijn. Zie ook §3.4 van het onderhavige Hoofddocument.</p>	
5.	<p>Additieveninjectie vindt plaats direct vanuit een IBC/ISO-tanks in de laadleiding naar het schip of vanuit de (gecompartimenterde) tankwagen.</p> <p>Reeds vergund is de additievenlossing van een tankwagen naar een opslagtank (zogenaamde bullets) voordat het in een product wordt bijgemengd. De opstelplaats van de tankwagen aan de bullets is wel verplaatst.</p>	<p>Vergund is de locatie van drie additieve opslagtanks/bullets van elk 25 m<sup>3</sup> in elk van de drie tankputten (01, 03, 06) met een totale opslagcapaciteit 225 m<sup>3</sup>. De vergunde opstelplaats voor de te lossen tankauto op de Noordoosthoek van deze tankputten en wordt in de voorgenomen situatie verplaatst naar de oostzijde van elk pompmanifold. Daarnaast is in de huidige vergunning een maximum van 5 IBC's op het terrein opgenomen voor de opslag van additiveren van producten.</p> <p>In de voorgenomen situatie kan ook sprake zijn van opslagtanks/bullets met een inhoud van 50 m<sup>3</sup> met een totale opslagcapaciteit van 300 m<sup>3</sup>. Daarnaast is HHTT voornemens ook te additiveren vanuit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-IBC's op een tankwagen;</li> <li>-ISO-tanks op een tankwagen;</li> <li>-gecompartimenterde tankwagen;</li> <li>-een tankwagen.</li> </ul> <p>De vracht-/tankwagen staat op één van de 15 verlaadplaatsen voorzien van vloeistofkerende vloer. Vanuit de IBC's/ISO-tanks/tankwagen wordt met een vaste losslang of -leiding het additief naar de gewenste verladingsinstallatie op de zeekade of binnenvaartsteiger of naar de gewenste pomp in een pompput gepompt en bijgemengd bij het product. Tijdens het lossen wordt een lekbak onder de koppeling gezet. Het voordeel om deze producten op afroep te laten komen, het zgn. "just in time" principe is dat deze producten niet opgeslagen hoeven te worden op de locatie. Het aantal transportbewegingen naar de losplaatsen van vracht-/tankwagens neemt in de representatieve bedrijfssituatie (rbs) toe van 10 naar 18 per dag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BRA (M4.1);</li> <li>- Geluid (M5);</li> <li>- Beperkt VR (M6.1);</li> <li>- Brzo kennisgeving (M6.2);</li> <li>- QRA (M6.3);</li> <li>- MRA (M6.4).</li> </ul>

Nr.	Verandering	Toelichting	Wordt met name behandeld in (bijlage)
		<p>Het maximum aantal IBC's dat tegelijkertijd op het terrein van de inrichting (tijdelijk) aanwezig is zal dus wel meer dan 5 IBC's/5 m<sup>3</sup> kunnen zijn. Dit is behandeld in de QRA, MRA en beperkt VR.</p> <p>De aard van de additieven en de hoeveelheden te lossen additieven zijn niet anders en of meer dan reeds vergund.</p>	
6.	Een extra losplaats voor butaan op zoekadelocatie V6 voor een coaster. De debieten en capaciteiten blijven gelijk aan die voor de losplaats voor butaan voor binnenvaartschepen.	In de voorgenoemde situatie wordt dezelfde laad- en lossnelheid, -debiet, doorsnedes en laadarm gehanteerd als vergund.	- Beperkt VR (M6.1); - QRA (M6.3).
7.	Verplaatsing van de lossing van mengsels met >5% benzeen naar zoekadelocatie V4 en V5 (in plaats van V5 en V6).	Zeekadelocaties V5 en V6 zijn reeds vergund voor lossing van mengsels met >5% benzeen. HHTT is voornemens om ook vanaf zoekadelocatie V4 (in plaats van zoekadelocatie V6) mengsels met >5% benzeen te lossen.	- Beperkt VR (M6.1); - QRA (M6.3); - MRA (M6.4).
8.	Geen nieuw kantoorgebouw, maar het verbouwen en in gebruik nemen van het voormalig Falck-kantoorgebouw ( <b>hierna kantoor</b> ) met parkeerterrein en dus het veranderen van de 'grens van de inrichting'. De vigerende omgevingsvergunning van Falck is september 2020 overgenomen door HHTT. Zie ook verandering 15.	<p>De fysiek aanwezige propaan tank (circa 13 m<sup>3</sup>) van het voormalige Falck blijft staan op de hoek van het huidige parkeerterrein. De vergunde 100 m<sup>3</sup> propaan tank wordt niet gerealiseerd.</p> <p>Vloeroppervlak van het kantoor neemt toe van 2.000 m<sup>2</sup> naar 2.500 m<sup>2</sup>. Het aantal personeelsleden blijft hetzelfde.</p> <p>Het kantoorgebouw/controlekamer voldoet aan de norm API RP 752 (2009).</p> <p>Op 18 december 2020 is hiervoor een omgevingsvergunning onderdeel bouw verleend.</p>	- Locatie plattegrond (M2.4); - Kadastrale gegevens (M2.7); - Beperkt VR (M6.1); - Brzo kennisgeving (M6.2); - QRA (M6.3); - IPB/UPD (M6.5/M6.6).
9.	Plaatsing van 5 m <sup>3</sup> drainvaten naast elk laad/losplatform zowel aan de zeekade als aan de binnenvaartkade en 1 bij het piggingstation tussen de vingerpier en de naastgelegen tankput (maximaal 16 stuks). Daarnaast wordt in elke pompput op de manifolds (3 stuks) een drainvat van 25 m <sup>3</sup> geplaatst.	<p>De drie drainvaten van 25 m<sup>3</sup> staan op een vloeistofdichte vloer (de bodem van de pompput). De drainvaten van 5 m<sup>3</sup> staan op een vloeistofkerende vloer bij de laadplaatsen.</p> <p>Alle drainvaten zijn aangesloten op de VRU, hebben een hoog niveaualarmering naar de centrale controlekamer (CCR) en een drukaflaat (PRV) naar een veilige afblaaslocatie.</p> <p>De drainvatjes worden geleegd door een vacuümwagen. Dat is gemiddeld 1 à 2 per dag voor alle kleine vaatjes van 5 m<sup>3</sup>. De drie vaten van 25 m<sup>3</sup> die in de drie pompmanifolds staan worden gemiddeld 1x per drie dagen geleegd door een vacuümwagen. De locatie van de vacuüm wagens is vloeistofkerend en er zal een lekbak worden geplaatst daar waar er een overgang is tussen slang vacuümwagen en vaste leiding.</p>	- Vloeistofdichte voorzieningen (M2.6); - Geluid (M5); - Beperkt VR (M6.1); - Brzo kennisgeving (M6.2); - QRA (M6.3); - MRA (M6.4).

Nr.	Verandering	Toelichting	Wordt met name behandeld in (bijlage)
		<p>De vacuümwagen wordt geleegd in de RFS vaten of als het een product is wat niet is gecontamineerd (of heel weinig) dan wordt de vacuümwagen direct in een grote producttank geleegd. Deze verlading vindt plaats op de verlaadplaatsen die gesitueerd zijn bij de manifolds.</p> <p>De vaten van 5 en 25 m<sup>3</sup> worden uitgevoerd of EN-13445. De veiligheidsvoorzieningen zijn beschreven in paragraaf 5.2.5 van het IPB-versie 8.4.</p> <p>De vaten van 25 m<sup>3</sup> zijn op de tekening aangeduid met V-1163, V-1263 en V-1363. De van 5 m<sup>3</sup> zijn aangeduid als V-2161, V-2261, V-2361, V-2461, V-2561, V-2661, V-3161, V-3261, V-3761, V-3861, V-3961, V-4561, V-4661, V-4662, V-4663 en V-4761.</p>	
10.	Het niet realiseren van bodemisolatie onder de tanks in tankput 07.	De opslag van producten, die verwarmd moeten worden, wordt niet op korte termijn voorzien maar is op langere termijn niet uit te sluiten.	Geen invloed.
11.	Het verhogen van het maximaal vermogen van de pompen, waarbij de gemiddelde debieten van de pompen niet wijzigen. Hierdoor kan met meer flexibiliteit worden verpompt.	Aangevraagde vermogen verandert niet.	- Energie (paragaaf 5.9); - Geluid (M5).
12.	Geheel gewijzigd ontwerp met betrekking tot lozingen.	<p>Vergund zijn drie OBAS'en (25, 70 en 50 m<sup>3</sup>) en twee lozingspunten en een WWT.</p> <p>In het nieuwe ontwerp zijn drie lozingspunten, drie OBAS'en en drie Rain Water Bassins (RWB) opgenomen. Er komt geen waste water treatment, wel komen er drie opvanglocaties (RWB). Deze worden eerst bemonsterd om te besluiten waar deze vloeistof heen kan. Er komen geen daken op de pompputmanifoldplaatsen en truckverlaadplaatsen.</p>	- MRA (M6.4); - Wtw-vergunningaanvraag (RWS).
13.	De vergunde DVI is nader ontworpen. Er komen 3 DVI's (waarvan één reserve). 1 DVI bestaat uit 1 Vapour Recovery Unit (VRU) en 1 RTO.	<p>Een omschrijving van de DVI is terug te vinden in bijlage M7.1 en M7.2.</p> <p>Deze DVI-onderdelen hebben diverse veiligheidssystemen om te waarborgen dat er 99,9% rendement gehaald kan worden uit de te verwerken damp.</p>	- Geluid (M5); - Beperkt VR (M6.1); - QRA (M6.3); - ZZS-studie (M10); - KE-studie (M11).
14.	Verplaatsen twee watertanks naar plek waar het kantoor eerst gerealiseerd zou worden. Ook de locaties van de schuimtanks en schuimpompen zijn gewijzigd.	In plaats van 1 zoetwatertank van 5.000 m <sup>3</sup> is gekozen voor 2 zoetwatertanks van elk 2.500 m <sup>3</sup> voor een beter inspectie en onderhoudsregime. De locatie verplaatsing richting de erfrens van de Beerweg is tweeledig:	Geen invloed.

Nr.	Verandering	Toelichting	Wordt met name behandeld in (bijlage)
		<p>1. Door de verplaatsing is een veel kortere voedingsleiding vanaf de waterleiding van Evides nodig.</p> <p>2. Doordat voor twee tanks wordt gekozen is de huidige locatie op de Beerdam niet geschikt vanwege de beperkte ruimte.</p> <p>Zie figuur in bijlage M2.4 voor de locatie van de nieuwe zoetwatertanks. Deze tanks zijn aangeduid met T-7201 en T-7202.</p>	
15.	Veranderen ingang (Gate 1) en plaatsen en gebruik van een weegbrug en dus het veranderen van de 'grens van de inrichting'. De vigerende omgevingsvergunning van Falck is september 2020 overgenomen door HHTT. Zie ook verandering 08.	Zie figuur in bijlage M2.4 waarop deze veranderingen en de vergunde en nieuwe 'grens van de inrichting' staan aangegeven.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Locatie plattegrond (M2.4);</li> <li>- Geluid (M5);</li> <li>- Lucht/depositie (paragraaf 5.6).</li> </ul>
16.	<p>De additievantanks in tp03 en de bijbehorende verlaadplaats komen te vervallen.</p> <p>Daarnaast worden de verlaadplaatsen, die direct naast de vast opgestelde additievantanks/bullets stonden, verplaatst naar de opstelplaats naast het pompmanifold zie verandering 5 en tekening 67620-D-1416-1200-719_REV0_General overall layout Liquid tight provisions in bijlage M2.6.</p> <p>De tankauto opstelplaats wordt voorzien van een vloeistofdichte vloer die afloopt naar de opvang van de pompputten daarnaast.</p>	De verlaadplaatsen zijn vloeistofdicht en laten af naar de vloeistofdichte voorziening van de pompmanifold. Daarmee is de opvang voldoende groot. Daarin worden alle lekkages vanuit de pompmanifold ook in opgevangen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vloeistofdichte voorzieningen (M2.6);</li> <li>- MRA (M6.4).</li> </ul>
17.	Verhoging doorzet butaan naar 150.000 m <sup>3</sup> /jaar.	Dit is een verhoging van doorzet i.v.m. de toenemende vraag naar zogenaamde winterbenzine	-QRA (M6.3).
18.*	Verplaatsing opslag MTBE van tankput 5 (vergund) naar tankput 3 "Voorgenomen scenario 2020".	<p>De opslag van puur MTBE in tp03 wordt opgeslagen zoals is vermeld in de nieuwe MRA. Daar staat tevens in welke blends er plaats kunnen vinden tp02 en tp03. Hiermee vervalt de opslag van MTBE in TP 04. Deze keuze had brandveiligheidstechnisch niet mogelijk geweest vanwege de schuimapplicatierate voor MTBE en het tankput brandscenario. Hierdoor zou zowel de bluspompcapaciteit als ook de toevoerleidingcapaciteit verdubbeld moeten worden en daar is fysiek geen ruimte voor. Derhalve heeft HHTT nogmaals gekeken naar wat het betekent als dit product wordt opgeslagen in tp03.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geur (M5);</li> <li>- QRA (M6.3);</li> <li>- MRA (M6.4);</li> <li>- ZZS-studie (M10);</li> <li>- KE-studie (M11).</li> </ul>

Nr.	Verandering	Toelichting	Wordt met name behandeld in (bijlage)
		<p>Vanuit de minimalisatie verplichting voor met name (p)ZZS heeft HHTT vervolgens de afgelopen maanden gekeken wat de mogelijkheden zijn als MTBE in tankput 03 wordt opgeslagen zoals oorspronkelijk in een vooroverleg met bevoegd gezag (DCMR) besproken is op 30 oktober 2019 (zie verslag met kenmerk: 22272669). Alle tankputten met een drijvend en een geodetisch dak zijn namelijk aangesloten op de dampverwerkingsinstallatie teneinde de verdrijvingsverliezen en schoonmaakverliezen te kunnen verwerken. De uitkomsten van dit onderzoek zijn opgenomen in de luchtstudie in bijlage M10 en in de MRA in bijlage M6.4. Uit dit onderzoek blijkt dat de opslag van MTBE in tankput 03 valt binnen de wettelijke kaders.</p>	

\*In onderstaande tabel 3.2 is ten behoeve van de bijgevoegde MRA (M6.4) en andere externe veiligheidsbijlagen een extra toelichting gegeven met betrekking tot het “voorgenomen scenario 2020”.

Tabel 2.2 Overzicht voorgenomen veranderingen opslagtanks TP02 en TP03 (zie bijlage M3.2 voor de volledige tabel)

Tanknummer	Vergunde situatie 2017		Voorgenomen situatie 2021	
	Stof	Volume [m <sup>3</sup> ]	Stof	Volume [m <sup>3</sup> ]
TK0201	benzine	10000	gasoline 30 % MTBE	10000
TK0202	benzine	10000	gasoline 30 % MTBE	10000
TK0203	benzine	20000	gasoline 30 % MTBE	20000
TK0204	benzine	20000	gasoline 30 % MTBE	20000
TK0205	benzine	40000	gasoline 30 % MTBE	40000
TK0206	benzine	20000	gasoline 30 % MTBE	20000
TK0207	benzine	20000	gasoline 30 % MTBE	20000
TK0208	benzine	40000	gasoline 30 % MTBE	40000
TK0301	gasoline	20000	MTBE 100 %	20000
TK0302	gasoline	20000	MTBE 100 % of ethanol 100%	20000
TK0303	gasoline	20000	MTBE 100 %	20000
TK0304	gasoline	20000	ETBE 100 %	20000
TK0305	gasoline	20000	MTBE 100 % of ethanol 100%	20000
TK0306	gasoline	20000	Gasoline 5% MTBE	20000
TK0307	gasoline	10000	MTBE 100 % of ethanol 100% of methanol 100%	10000
TK0308	gasoline	5000	Gasoline 5% MTBE	5000

De beschrijving van het IPB geeft voor alle partijen, die bij de bouw en het beheer van de beschreven voorzieningen en brandbeveiligingssystemen zijn betrokken, een generiek overzicht van de aanwezige brandbeveiligingsvoorzieningen binnen de terminal.

In dit IPB is vastgelegd welke bedrijfsactiviteiten binnen de inrichting worden uitgevoerd en wat de kenmerken van die activiteiten op het gebied van brandveiligheid zijn. Beschreven worden de situering van de inrichting, de activiteiten binnen de inrichting, de bouwwerken, omgevingsfactoren, gebruiksfunctie(s) en de bedrijfsprocessen.



In de vorige versie van het UPD in de oprichtingsvergunningaanvraag was een “Open Path” detectiesysteem voorgeschreven. HHTT wenst vloeistoflekkages zo snel als mogelijk te ontdekken. Hiervoor blijkt dit vergunde detectiesysteem niet gevoelig genoeg. Daarom is in de voorgenomen bedrijfssituatie ervoor gekozen om “Punt Gas” detectiesystemen voor te schrijven welke wel de beoogde gevoeligheid hebben.

Gasdetectiesignalen komen binnen op een separaat gasdetectiemanagementsysteem. Vanuit dit systeem worden per zone het vooralarm, gasalarm en storing op het brandmeldsysteem ingekoppeld. Hiervoor is een separaat UPD opgesteld en bijgevoegd.

Tabel 3.3 Overzicht veranderingen IPB (M6.5) en UPD (M6.6)

Nr.	Verandering	Toelichting
19.1	Wijziging in detectie bij pompplaatsen en manifolds	Vergund is open path gasdetectie bij de pompplaatsen en manifolds. Met deze vergunningaanvraag wordt een meer generieke gasdetectie aangevraagd. Hierbij worden additioneel vlamdetectoren geplaatst. Bij het aanspreken van de combinatie van gas/ en vlamdetectie vindt op de pompplaatsen een ESD (emergency shut down) plaats.
19.2	Wijziging in detectie bij steigers en kades	Vergund is open path gasdetectie bij de steigers en kades. Met deze vergunningaanvraag wordt de detectie gedaan door middel van operatortoezicht.
19.3	Wijziging in blussing tankbranden	Vergund is blussing van een volledige tankbrand door een semi-stationair systeem op elke tank dat door blusvoertuigen van de Gezamenlijke Brandweer gevoed zou worden. Met deze vergunningaanvraag wordt de blussing van een volledige tankbrand uitgevoerd door stationaire schuimblusvoorzieningen.
19.4	Wijziging in gasdetectie tankputten	Vergund is open path gasdetectie in de tankputten. Met deze vergunningaanvraag wordt de gasdetectie vervangen voor een generieke gasdetectie.
19.5	Wijziging blusvoorzieningen additievantaks	Vergund zijn op afstand bedienbare watermonitoren met schuimbijmenging bij de additievantaks. Met deze vergunningaanvraag wordt dat gewijzigd naar fixed schuim nozzles in een ringleiding.
19.6	Wijziging detectievoorzieningen pompplaatsen/manifolds	Vergund zijn vlammenmelders of luchtnetdetectie met daarnaast open path gasdetectie bij de pompplaats/manifold. Met deze vergunningaanvraag wordt dit gewijzigd in een generieke gasdetectie en vlammenmelders.
19.7	Wijziging schuimblusvoorzieningen pompplaatsen/manifolds	Vergund nr 49 commentaar
19.8	Wijziging aansturing (blus)monitoren (truck)verladingsplaatsen	Naast de vergunde voorzieningen worden de (truck)verladingsplaatsen voorzien van encoders die de monitoren na activatie een vast bluspatroon laten doorlopen om operatorbesturing te voorkomen.
19.9	Wijziging in oppervlak van meerdere installaties	Door de diverse fysieke wijzigingen zijn op verschillende plaatsen de oppervlaktes van installaties gewijzigd.

Voor verdere details met betrekking tot de veranderingen 19.1 t/m 19.9 wordt korthedshalve verwezen naar het IPB (zie bijlage M6.5) en het UPD (zie bijlage M6.6).

### **3.2 Wijzigingen in voorschriften als gevolg van veranderingen**

Als gevolg van de veranderingen die in dit document worden aangevraagd wijzigen er voorschriften zoals deze zijn opgenomen in de vigerende omgevingsvergunning (d.d. 12 juli 2018).

## 4 Wettelijk kader

In dit hoofdstuk is de relevante wet- en regelgeving voor HHTT ter informatie beschreven. De wet- en regelgeving verandert niet als gevolg van de voorgenomen veranderingen. In hoofdstuk 5 is voor verschillende milieuaspecten en -effecten getoetst hoe aan deze wet- en regelgeving voldaan wordt.

### 4.1 Wet milieubeheer, Bor-categorie en bevoegd gezag

Op grond van de categorie 5.3a uit onderdeel C van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is (en blijft) de inrichting van HHTT vergunningplichtig, met Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland als bevoegd gezag.

#### **Bor categorie 5.3a**

Een inrichting voor het opslaan of overslaan van aardolie of koolwaterstoffen in vloeibare toestand met een capaciteit voor de opslag van deze stoffen of producten van 100.000 m<sup>3</sup> of meer.

### 4.2 Activiteitenbesluit

Sinds 1 januari 2013 is het Activiteitenbesluit milieubeheer op alle inrichtingen van toepassing. HHTT is een type C-inrichting, zoals bedoeld in het Activiteitenbesluit. De voorschriften van het Activiteitenbesluit hebben rechtstreekse werking. In Tabel 4.1 zijn de paragrafen van het Activiteitenbesluit genoemd die van toepassing zijn (en blijven) op de voorgenomen veranderingen.

Tabel 4.1 Paragrafen uit het Activiteitenbesluit die van toepassing zijn op de voorgenomen veranderingen

Afdeling / paragraaf	Afdelingstitel / Paragraaftitel	Activiteit van HHTT
2.1	Zorgplicht	Algemeen
2.3	Lozingen	Lozing van (potentieel vervuild) hemelwater op het oppervlaktewater
2.3	Lucht en geur	Emissies ten gevolge van scheepvaart en tankwagens
2.4	Bodem	Bodembedreigende activiteiten
<b>3.1</b>	<b>Afvalwaterbeheer</b>	
3.1.3	Lozen van hemelwater, dat niet afkomstig is van een bodembeschermende voorziening	Hemelwater van daken wordt direct geloosd op oppervlaktewater, hemelwater van wegen wordt geïnfilteerd in de grond. Hiermee op basis van artikel 3.3 paragraaf 3.1.3 van toepassing.
<b>3.4</b>	<b>Opslaan van stoffen of het vullen van gasflessen</b>	
3.4.1	Opslaan van propaan	Eerder vergunde 100 m <sup>3</sup> propaantank wordt niet meer gerealiseerd. De fysiek reeds aanwezige propaantank 13 m <sup>3</sup> wordt in gebruik genomen.

### 4.3 Richtlijn Industriële emissies

De Europese Richtlijn Industriële Emissies (RIE) heeft gevolgen voor de vergunningverlening aan Nederlandse industriële inrichtingen. De RIE is een integratie van de IPPC-Richtlijn met de Richtlijn grote stookinstallaties, de Afvalverbrandingsrichtlijn, de Oplosmiddelenrichtlijn en drie Richtlijnen voor de titaandioxide-industrie. De RIE op 1 januari 2013 geïmplementeerd in de Nederlandse wet- en regelgeving.

De activiteiten van HHTT worden niet genoemd in bijlage I van de RIE. Hiermee is de inrichting géén RIE- of IPPC-plichtige inrichting.

### 4.4 BBT-documenten

Volgens artikel 5.4 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) worden bij ministeriële regeling BBT-documenten aangewezen waarmee het bevoegd gezag rekening moet houden bij het toetsen van de aanvraag. De Nederlandse BBT-documenten zijn aangewezen in artikel 9.2 van de Regeling omgevingsrecht (Mor) en opgesomd in bijlage 1 van de Mor. De voor de voorgenoemde veranderingen van HHTT relevante documenten zijn weergegeven in Tabel 4.2.

Tabel 4.2 Overzicht relevante BBT-documenten met betrekking voorgenoemde veranderingen

BBT-document	Nadere informatie in deze aanvraag
Nederlandse richtlijn bodembescherming (NRB 2012)	Paragraaf 5.2.1 en bijlage M4.1
PGS 6 Aanwijzingen voor implementatie van Brzo 2015 (concept)	Bijlage M6.2
PGS 29 Richtlijn voor bovengrondse opslag van brandbare vloeistoffen in verticale cilindrische tanks	Paragraaf 4.4
PGS 31 Overige gevaarlijke vloeistoffen: opslag in ondergrondse en bovengrondse tankinstallaties	Paragraaf 4.4
BREF Op- en overslag	Paragraaf 4.4
BREF Afgas- en afvalwaterbehandeling	Paragraaf 4.4

De RFS-tanks zouden oorspronkelijk worden uitgevoerd volgens de algemene eisen uit de PGS 29 (PGS 29-2016 versie 1.1 (december 2016)) "Richtlijn voor bovengrondse opslag van brandbare vloeistoffen in verticale cilindrische tanks" zoals bij de aanvraag van de oprichtingsvergunning was opgenomen in bijlage M9.

De PGS 31 maakt echter een duidelijk onderscheid tussen een 'opslag-' en een 'procesinstallatie'.

Er is sprake van opslaginstallatie als:

- Het gereed product afkomstig uit een procesinstallatie wordt opgeslagen met als doel het gereed product vanuit de opslagtank, via een tank- of doseerinstallatie, in bulk te leveren aan derden;
- Deze plaats vindt van grond- of hulpstoffen die worden ingenomen van derden met als doel deze te be- of verwerken in een procesinstallatie of af te voeren naar derden.

Onder een procesinstallatie wordt het volgende verstaan:

Een installatie waar handelingen of bewerkingen plaatsvinden met een vloeistof die (kunnen) leiden tot een verandering van de samenstelling van de desbetreffende vloeistof. Ook de proces geïntegreerde opslag valt onder de procesinstallatie.

De voorgenomen RFS-tanks (verandering 4) vallen onder de definitie van een procesinstallatie, aangezien de producten niet worden geleverd of ingenomen van derden en de samenstelling van de vloeistof verandert (door het mengen). De PGS 31 vermeldt expliciet in paragraaf 1.3 Toepassingsgebied, dat deze norm “niet van toepassing is op tanks die onderdeel vormen van een procesinstallatie (bijvoorbeeld een mengtank)”.

De voorgenomen veranderingen hebben geen invloed op het voldoen aan de BREF Op- en overslag (versie juli 2006) en BREF Afgas- en afvalwaterbehandeling (versie mei 2016) zoals is getoetst in bijlage M8 van de aanvraag oprichtingsvergunning.

#### **4.5 Besluit milieueffectrapportage**

De totale capaciteit van de opslagtanks in de terminal neemt niet toe als gevolg van de voorgenomen veranderingen. Hierdoor zijn de voorgenomen veranderingen conform het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer) niet m.e.r.-(beoordelings-)plichtig.

#### **4.6 Brzo 2015 en Bevi**

In het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015) is een lijst met drempelwaarden voor gevaarlijke stoffen opgenomen op basis waarvan bedrijven worden aangewezen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in een lage en een hoge drempel voor een reeks gevaarlijke stoffen of stofcategorieën.

HHTT overschrijdt de hoge drempelwaarden voor gevaarlijke stoffen. Hiermee is (en blijft) het Brzo 2015 van toepassing. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is mede hierdoor ook van toepassing op HHTT. In bijlage M6.1 t/m M6.4 is respectievelijk een nieuwe versie van het beperkt VR, Kennisgeving, QRA en MRA opgenomen. Daarnaast zijn in bijlage M6.5 en M6.6 nieuwe versies van het IPB en het UPD opgenomen.

#### **4.7 Waterwet**

De Waterwet (verder Wtw) regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

De directe lozing van (verontreinigd) hemelwater valt onder de Waterwet en buiten deze aanvraag in het kader van de Wabo. Voor de drie (in plaats van de vergunde twee) lozingspunten op het oppervlaktewater en de voorgenomen capaciteitsveranderingen van de drie OBAS'en is op 16 november 2020 een aparte Wtw-vergunningaanvraag ingediend bij Rijkswaterstaat (RWS).

De indirecte lozingen op de gemeentelijke riolering vallen binnen deze aanvraag en worden verder toegelicht in paragraaf 5.4. Ter informatie is in bijlage M2.5 de nieuwe lozings situatie opgenomen.

#### **4.8 Wet luchtkwaliteit**

De Wet luchtkwaliteit geeft een normering voor de luchtkwaliteit. Activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning milieu wordt aangevraagd mogen geen overschrijding van die normen veroorzaken, dan wel in een overbelaste situatie de luchtkwaliteit verergeren. Als gevolg van de voorgenomen veranderingen vinden geen andere of grotere emissies plaats. Dit is toegelicht in paragraaf 5.6.

## 4.9 Wet natuurbescherming en Flora- en faunawet

Op 25 augustus 2017 heeft HHTT een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming ontvangen waarbij voor de scheepvaart een hoeveelheid van 285,66 ton stikstof per jaar mag worden uitgestoten. Voor de overige emissies is dit 5.788,14 kg stikstof per jaar. In paragraaf 5.6 wordt hier verder op in ingegaan. Als gevolg van de voorgenomen veranderingen kan, met intern salderen, de emissie van stikstof afnemen.

Indien uit berekeningen blijkt dat de stikstofdepositie kleiner of gelijk aan 0,00 mol/ ha/jaar, dan is conform de "beslisboom" zoals opgesteld door de Rijksoverheid en volgens de Omgevingsdienst Haaglanden (uitvoerend bevoegd gezag Wnb) geen vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming nodig (Bron: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2019/10/12/beslisboom-toestemmingverlening-stikstofdepositie-bij-nieuwe-activiteiten>). Dat wordt bevestigd in de uitspraak van de Raad van State van 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:71).

## 4.10 Bestemmingsplan

Voor de inrichting van HHTT geldt het bestemmingsplan Maasvlakte 1. Op de locatie van de inrichting is in het bestemmingsplan de bestemming 'Bedrijf – 6' opgenomen. Voor Bedrijf – 6 is onder andere de bestemming 'op- en overslag van ruwe olie en minerale olieproducten met bijbehorende be- en verwerking' toegestaan. De voorgenomen veranderingen van HHTT vallen binnen deze bestemming.

## 4.11 REACH

REACH is de Europese Verordening voor Registratie, Evaluatie, Autorisatie en beperking van Chemische stoffen. De kern van REACH is dat een bedrijf in principe van alle stoffen die worden geproduceerd, geïmporteerd, verwerkt of worden overgedragen de gevaarsaspecten en risico's moet kennen en moet doorgeven aan zijn afnemers. Stoffen moeten, rekening houdend met overgangstermijnen, centraal zijn geregistreerd.

Voor de aanvoer van stoffen binnen de inrichting van HHTT geldt (en blijft gelden) dat alleen stoffen worden op- en overgeslagen, die voorzien zijn van een REACH-registratie of een REACH-voor-registratie. Dit houdt tevens in dat alle stoffen binnen de inrichting geautoriseerde stoffen zijn.

## 4.12 Potentieel Zeer Zorgwekkende Stoffen (pZZS)

Wat bedrijven met ZZS moeten doen is helder. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) ziet de pZZS-lijst als informatief en richtinggevend. De provincie Zuid-Holland lijkt in haar beleidskader pZZS gelijk te stellen aan ZZS.

Het ministerie van IenW stelt dat het bevoegd gezag, bij een bedrijf dat een vergunning aanvraagt, een nader onderzoek kan voorschrijven in de vergunning als dit bedrijf een pZZS uitstoot. De pZZS-lijst heeft geen juridisch bindende status.

HHTT is voornemens de stof MTBE (momenteel op de pZZS-lijst) op te slaan en te additiveren.

HHTT vindt dat maatwerk ten aanzien van pZZS onontbeerlijk is. De kennis van gevaren en risico's, het verschil in toepassing en de termijn waarbinnen uitsluitel wordt voorzien, verschillen sterk tussen de stoffen op de pZZS-lijst. Daarmee bestaat er voldoende aanleiding om deze pZZS stof niet zondermeer als ZSS te beschouwen en te behandelen.

HHTT is MTBE voornemens alleen in tankput 3 (gesloten systeem) op te slaan met aansluiting op de DVI. Gezien het verwijderingsrendement van de DVI van 99,9 %, wordt de emissie naar de lucht beperkt. Hier wordt nader op ingegaan in paragraaf 5.6.4.

#### **4.13 Toekomstige ontwikkelingen**

Toekomstige ontwikkelingen worden gedreven door de vraag uit de markt. Op het moment van dat er nieuwe ontwikkelingen zijn, wordt hiervoor indien vereist een veranderingsvergunning ingediend.

## 5 Milieuaspecten en -effecten

### 5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt per milieuaspect aangegeven welk effect de voorgenomen c.q. aangevraagde veranderingen hebben op het milieu en op welke wijze deze effecten zoveel als mogelijk worden beperkt.

### 5.2 Bodem

Voor het aspect bodem is de bodemrisicoanalyse en het nulsituatie bodemonderzoek aangepast op basis van de voorgenomen veranderingen.

#### 5.2.1 Bodemrisicoanalyse

Het ontwerp van de terminal met de voorgenomen veranderingen is opnieuw getoetst aan de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB 2012).

In de bodemrisicoanalyse zijn de NRB-activiteiten verder uitgewerkt. De uitwerking betreft een beschrijving van de voorzieningen benoemd in het ontwerp aangevuld met de voorgenomen veranderingen in het ontwerp van de terminal.

Er zijn geen activiteiten met een verhoogd of hoog bodemrisico. Hiermee wordt voldaan aan de beste beschikbare technieken.

De bodemrisicoanalyse toetsing is opgenomen als bijlage M4.1.

#### 5.2.2 Nulsituatie

Voor wat betreft de voorgenomen veranderingen in het ontwerp is het boor- en analyseplan en de uitvoering van het onderzoek conform de richtlijnen geactualiseerd. Ter plaatse van de obassen en verlaadplaatsen wordt het bodemonderzoek pas uitgevoerd als de obassen en verlaadplaatsen gerealiseerd zijn. Hieronder is beschreven waarom.

De peilbuizen ter plaatse van de verlaadplaatsen hebben een permanent karakter (herbemonstering op het moment dat andere additieven worden verlaad). Dit verklaart ook het feit dat de peilbuizen pas na realisatie van de verlaadplaats worden geplaatst. Bij plaatsing wordt de vloer doorboord waarna de peilbuis wordt geplaatst. De peilbuis/boorgat wordt vervolgens afgewerkt met een vloeistofdichte straatpot, zodat dit geen effect heeft op de vloeistofdichtheid van de vloer.

Voor de obassen geldt een vergelijkbare situatie. Hierbij geldt echter wel de bijzonderheid dat deze peilbuis juist zo dicht mogelijk bij de obas geplaatst moet worden. Het risico is anders aanwezig dat het onderzoek, door een gewijzigde locatie van de obas, niet representatief is voor de bodemkwaliteit en dat daarmee het onderzoek niet voldoet en opnieuw uitgevoerd moet worden.

### 5.3 Brandveiligheid

Het geactualiseerde Integraal Plan Brandveiligheid (IPB) is bijgevoegd in bijlage M6.5. Hierin wordt op basis van een risicoanalyse ingegaan op de brandveiligheidsvoorzieningen en inspecties, testen en onderhoud.



In de vorige versie van het uitgangspuntendocument (UPD) was een “Open Path” detectiesysteem voorgeschreven. HHTT wenst vloeistoflekkages zo snel als mogelijk te ontdekken. Daarom is in de voorgenomen bedrijfssituatie ervoor gekozen om “Punt Gas” detectiesystemen voor te schrijven welke de beoogde gevoeligheid hebben. Het UPD is bijgevoegd in bijlage M6.6

## 5.4 (Afval-)water

Als gevolg van het nieuwe ontwerp wordt het (afval-)water via drie lozingspunten en drie OBAS'en afgevoerd naar het oppervlaktewater. Daarnaast zijn er geen daken meer voorzien boven de pompputmanifoldsplaatsen.

De aangepaste lozings situatie is in het kader van de Wtw separaat aangevraagd bij Rijkswaterstaat.

Voor wat betreft het huishoudelijk afvalwater verandert de locatie van de controleput en het aansluitpunt ter plaatse van het kantoor. Zowel de controleput als het aansluitpunt zijn aangegeven in bijlage M2.4. Het afvalwater wordt nog steeds via het gemeentelijk riool afgevoerd conform de eisen in het Activiteitenbesluit milieubeheer (Abm). De onderhavige vergunningaanvraag moet dus tevens worden gezien als een melding in het kader van het Abm.

## 5.5 Afvalstoffen

De aard en hoeveelheid van de afvalstoffen wijzigen niet als gevolg van de voorgenomen veranderingen.

## 5.6 Lucht

### 5.6.1 Luchtkwaliteit

#### Verkeer

Als gevolg van de voorgenomen wijzigingen van HHTT zullen de routes over het terrein van de personenauto's en vrachtwagens enigszins wijzigen. De totale af te leggen afstand over de inrichting wijzigt niet tot nauwelijks. Het totaal aantal vrachtwagens dat de inrichting aandoet wijzigt in de representatieve bedrijfssituatie (rbs) naar 18 vrachtwagens per dag.

Ten opzichte van de vigerende vergunning, waarin circa 8 vrachtwagens per dag (3.000 vrachtwagens per jaar) opgenomen zijn, is dit een toename van circa 10 vrachtwagens per dag. Met behulp van de NIBM-tool, beschikbaar gesteld door Rijkswaterstaat<sup>3</sup>, kan door middel van toepassing van 'worst case'-uitgangspunten bepaald worden of de toename van het aantal vrachtwagens in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Onderstaand wordt het resultaat weergegeven.

<sup>3</sup> <https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/slag/hulpmiddelen/nibm-tool/>

### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	10
Aandeel vrachtverkeer	100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	<b>0,08</b>
PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	<b>0,01</b>
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>	1,2
<b>Conclusie</b>	
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>	

Figuur 5-1 Resultaat NIBM-tool (versie 2020)

Geconcludeerd wordt dat de toename van het aantal vrachtwagens niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit en dat geen verdere toetsing noodzakelijk is.

#### Installaties

In de beoogde situatie wordt de locatie van de centrale verwarmingsinstallatie verplaatst en wordt deze bedreven op propaan in plaats van aardgas. Dit betekent een toename van de emissievracht aan stikstofoxiden (zie onderstaande tabel). De emissie van fijn stof vanuit deze bron blijft nul. In bijlage M9 zijn de certificaten van de bestaande propaantank bijgevoegd.

Tabel 5.1 Overzicht voor aardgas en propaan gestookte Cv-installatie

Emissiebron	Vermogen [kW]	Afgasdebiet [m <sup>3</sup> /uur]	Bedrijfstijd [uur/jaar]	Component	Concentratie [mg/m <sup>3</sup> ]	Emissievracht [kg/jaar]
Cv-installatie (aardgas)	1.000	1.009	4.380	NO <sub>x</sub>	70	309
Cv-installatie (propaan)	1.000	1.009	4.380	NO <sub>x</sub>	140	618

De dampverwerkingsinstallatie (DVI) wordt in de beoogde situatie elektrisch gedreven, waardoor een totaal van 4.360 kg NO<sub>x</sub> per jaar wordt vermeden. In onderstaande tabel is de opgave van de emissievracht van de dampverwerkingsinstallatie uit de oprichtingsvergunning ter referentie herhaald.

Tabel 5.2 Overzicht voor DVI

Emissiebron	Afgasdebiet [m <sup>3</sup> /uur]	Bedrijfstijd [uur/jaar]	Component	Concentratie [mg/m <sup>3</sup> ]	Emissievracht [kg/jaar]
Dampverwerkingsinstallatie (aardgas/propaan)	2.813	7.750	NO <sub>x</sub>	200	4.360

Geconcludeerd wordt dat de toename van de emissievracht als gevolg van de centrale verwarmingsinstallatie voor het aspect luchtkwaliteit dusdanig klein is dat deze als 'Niet In Betekenende Mate' zal bijdragen (NIBM) en tegen de afname van de emissievracht vanuit de DVI weg zal vallen. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor vergunningverlening van de voorgenomen veranderingen.

### 5.6.2 Stikstofdepositie

De bovenvermelde beschouwing van de effecten van de voorgenomen veranderingen ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit zijn eveneens van toepassing op het aspect stikstofdepositie. De effecten zijn middels een verschilberekening in AERIUS Calculator (versie december 2020) inzichtelijk gemaakt.

De resultaten van de stikstofdepositieberekening tonen aan dat het verschil tussen de beoogde situatie en de referentiesituatie op alle Natura 2000-gebieden 0,00 mol/ha/jaar of minder is. Op basis hiervan zijn er geen negatieve effecten te verwachten op de Natura 2000-gebieden en is er tevens geen vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. De resultaten en bijbehorende notitie zijn bijgevoegd in bijlage M13 en M13.1.

### 5.6.3 Emissies naar Vluchtige Organische Stoffen

De verandering in doorzet en opgeslagen producten in de tanks van tankput 2 en 3 veroorzaakt een verandering van de totale emissievracht aan Vluchtige Organische Stoffen (VOS). In het ZZS-emissieonderzoek (bijlage M10) is deze emissievracht bepaald. In onderstaande tabel is deze bepaling samengevat. Hieruit blijkt dat er ten aanzien van VOS-emissies een netto afname plaatsvindt.

Tabel 5.3 Overzicht VOS-emissies in de vergunde situatie en in de beoogde situatie

Tanknummer	Product	Product	Emissievracht VOS [kg/jaar]	Emissievracht VOS [kg/jaar]
	Vergunde situatie	Beoogde situatie	Vergunde situatie	Beoogde situatie
0201	Benzine	Benzine (30% MTBE)	9.772	10.911
0202	Benzine	Benzine (30% MTBE)	9.772	10.911
0203	Benzine	Benzine (30% MTBE)	19.095	21.375
0204	Benzine	Benzine (30% MTBE)	19.095	21.375
0205	Benzine	Benzine (30% MTBE)	37.450	41.983
0206	Benzine	Benzine (30% MTBE)	19.095	21.375
0207	Benzine	Benzine (30% MTBE)	19.095	21.375
0208	Benzine	Benzine (30% MTBE)	37.450	41.983
0301	Benzine	100% MTBE	19.095	11.191
0302	Benzine	100% MTBE	19.095	11.191
0303	Benzine	100% MTBE	19.095	11.191
0306	Benzine	Benzine (5% MTBE)	19.095	3.063
0308	Benzine	Benzine (5% MTBE)	5.144	1.091
<b>Totaal</b>			<b>252.348</b>	<b>229.015</b>

#### 5.6.4 Emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen

In bijlage M10 is tevens het ZZS-emissieonderzoek voor de stof MTBE opgenomen. MTBE is een potentieel Zeer Zorgwekkende Stof. In dit onderzoek zijn de emissies van MTBE veroorzaakt door de bedrijfsactiviteiten c.q. inrichting van HHTT inzichtelijk gemaakt, waarna middels dispersieberekeningen de immissieconcentraties (concentraties op leefniveau) bepaald zijn. Deze resultaten zijn getoetst aan de Maximaal Toelaatbaar Risiconiveau-waarde en de Verwaarloosbaar Risiconiveau-waarde van MTBE. Uit deze toetsing blijkt dat beide waarden ruimschoots onderschreden worden.

In de kosteneffectiviteitsnotitie (bijlage M11) is de optie bekeken om CFRT<sup>4</sup>-opslagtanks van tankput 2 en 3 om te bouwen naar DFRT-tanks waarbij de MTBE-dampen van de DFRT<sup>5</sup>-opslagtanks met een DVI worden behandeld. Uit de kosteneffectiviteitsberekening blijkt dat de investering € 10.402 per vermeden kilogram MTBE is. Voor reductie van VOS wordt in artikel 2.6 zevende lid Abm een afwegingsgebied gepresenteerd van € 8-15 per vermeden kilogram VOS. In het kader van de minimalisatieverplichting c.q. het streven naar nul emissie met betrekking tot de (p)ZZS MTBE is de berekende kosteneffectiviteit een factor 650 tot 1.300 lager.

Dit betekent dat minimalisatie van MTBE-emissies geen prioriteit behoeft.

## 5.7 Geur

### Geuronderzoek oprichtingsvergunning

In het geuronderzoek van de oprichtingsvergunning is aangenomen dat wateroplosbare producten in tankput 5 opgeslagen worden. Als modelstof is daarbij reeds uitgegaan van MTBE met een berekend geurkental van 2.723.300 ouE/m<sup>3</sup>. De berekende geurkentallen zijn terug te vinden in bijlage 1 van de vergunningaanvraag oprichtingsvergunning.

### Voorgenomen wijziging opslag MTBE

De opslag van MTBE verschuift in de voorgenomen situatie van tankput 5 naar tankput 3. Tankput 3 heeft tanks met een vergelijkbare capaciteit. In tankput 3 is in het geuronderzoek van de oprichtingsvergunning uitgegaan van benzine als modelstof (2.107.042 ouE/m<sup>3</sup>). Omdat de voorgenomen doorzetten niet veranderen kan met het verschuiven van MTBE naar tanks in tankput 3, benzine als modelstof voor tankput 5 worden aangenomen.

### Effect wijziging m.b.t. verdrijvingsverliezen

De dampen ten gevolge van verdrijving van tankput 3 worden via de DVI (99,9% rendement) geleid waardoor de restemissie ten gevolge van verdrijving op dezelfde locatie optreedt. Met het omwisselen van MTBE van tankput 5 naar tankput 3 treedt er dus geen negatieve verandering van deze geur(rest)emissies op.

### Effect wijziging m.b.t. uitdamp en uitpompverliezen

De tanks van tankput 3 zijn uitgevoerd als Dampdichte floating roof tank (DFRT), daar waar de tanks in tankput 5 zijn uitgevoerd als Covered Floating Roof Tank (CFRT). Dit maakt dat alle dampen vanuit tankput 3 via de DVI worden geleid (met reductie van 99,9%) en er ter plaatse van de tankput 3 geen emissie ten gevolge van het uitdampen en uitpompen van MTBE zal plaatsvinden. Vanwege een lagere dampspanning van MTBE dan benzine zal de restemissie aan geur vanuit de DVI ten gevolge van uitdampen en uitpompen zelfs iets lager uitvallen.

<sup>4</sup> De tanks zijn van het type full contact floating roof voorzien van een dubbele seal met een vrij geventileerd vast of koepeldak. CFRT (Covered Floating Roof Tank, tank met overkapping en drijvend dak).

<sup>5</sup> De tanks zijn van het type full contact floating roof voorzien van een dubbele seal met een dampdicht vast of koepeldak. DFRT (Vapour tight (Dampdicht) covered Floating Roof Tank, dampdichte tank met drijvend dak).

Voor tankput 5 geldt dat er binnen de tankput nog wel enige emissie op kan treden ten gevolge van uitdampen en uitpompen van benzine (bij de CFRT-tanks worden deze dampen niet via de DVI geleid). Vanwege de hogere dampspanning van benzine neemt de geuremissie bij opslag van benzine ten opzichte van MTBE net iets toe (ondanks het iets lagere geurkental). Op basis van een vergelijk tussen de berekende emissie vanuit een tank met MTBE in tankput 5 met een identieke tank met benzine kan uit het geuronderzoek van de oprichtingsvergunning worden afgeleid wat de toename aan geuremissie bedraagt.

Het gaat om de volgende geurvracht:

Geuremissie ten gevolge van uitdamp + uitpompverliezen bij opslag MTBE in TP5: 0,716  $\text{Mou}_E/\text{uur}$

Geuremissie ten gevolge van uitdamp + uitpompverliezen bij opslag benzine in TP5: 0,761  $\text{Mou}_E/\text{uur}$

De netto toename van geuremissie vanuit tankput 5 bedraagt daarmee 0,045  $\text{Mou}_E/\text{uur}$ . Gerefereerd aan de gemiddelde geuremissie die op basis van de oprichtingsvergunning vanuit de gehele terminal wordt geëmitteerd van 15,4  $\text{Mou}_E/\text{uur}$  is de toename 0,3%. Dit is een verwaarloosbaar klein verschil dat op leefniveau niet waarneembaar is.

Volledigheidshalve is in onderstaand figuur de berekende geurcontour (als 98-percentiel) van het Voorkeursalternatief opgenomen (uit geuronderzoek t.b.v. oprichtingsvergunning) waaruit af te leiden valt dat er in de omgeving geen geur waarneembaar is en in de voorgenumen situatie ook niet zal zijn.



Figuur 5-2 Geurcontouren ten gevolge van het Voorkeursalternatief (in  $\text{ou}_E/\text{m}^3$  als 98-percentiel), inclusief geurgevoelige bestemmingen

## 5.8 Geluid

HHTT is voornemens een aantal veranderingen door te voeren in de representatieve bedrijfssituatie van de inrichting. In het kader van de aanvraag veranderingsvergunning is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De geluidemissie en geluidimmissie is getoetst aan de grenswaarde van het bijbehorende kavel en de vergunde waarden uit de vigerende omgevingsvergunning.

Uit de toetsing blijkt dat de geluidemissie van de inrichting de toegekende hoeveelheid geluidemissie uit de Beleidsregel zonebeheerplan industrielawaai Rijnmond-West respecteert. De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus overschrijden de vergunde waarden als gevolg van de veranderingen.

Definitieve beoordeling of het voornemen inpasbaar is binnen de geluidzone is aan de zonebeheerder.

In bijlage M5 is het geluidsonderzoek opgenomen.

## 5.9 Energie

De volgende energieverbruikers veranderen als gevolg van de voorgenomen wijzigingen op de terminal:

- Pompen;
- Kantoor.

Deze verbruikers worden hieronder beschreven.

### Pompen

De pompen worden gebruikt voor het beladen van de schepen en het transport tussen opslagtanks. De verladingspompen worden uitgevoerd als frequentie geregelde pompen. Hierdoor is het energieverbruik lager dan bij conventionele pompen. Om flexibel te zijn, is gekozen voor dezelfde pompen van ieder 630 kW<sub>e</sub>. Omdat dit allemaal frequentie gestuurde verdringerpompen zijn, is het regelbereik groot en wijkt het elektriciteitsverbruik bij deellast weinig af van het verbruik op vollast. De keuze voor één type pomp heeft dus geen negatieve invloed op het energieverbruik ten opzichte van pompen van verschillende vermogens.

### Kantoor

Het voormalige Falck kantoorgebouw wordt verbouwd en op de begane grond aangepast zodat het geschikt is voor HHTT. Met andere woorden: het eerder vergunde nieuwe kantoorgebouw van HHTT wordt niet (meer) gerealiseerd.

Bij deze verbouwing worden kosteneffectieve energiebesparende maatregelen genomen die binnen 5 jaar terug te verdienen zijn zoals de Wet milieubeheer verplicht. Verder zal het gebouw ook vallen onder de deelname aan MJA3 (of opvolger) of de Energie-Efficiency Richtlijn. Hiermee blijft energiebesparing ook na de verbouwing in de gebruiksfase onder de aandacht.

In bijlage M8 is het energielabel (Peutz) van het kantoor bijgevoegd.

## 5.10 Externe veiligheid

Het toetsingskader voor externe veiligheid voor inrichtingen is opgenomen in het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi). HHTT valt onder het Bevi aangezien HHTT onder de werkingssfeer van het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015) valt.

Conform de eisen uit het Brzo 2015 is bij deze aanvraag een beperkt veiligheidsrapport (\*VR) gevoegd in bijlage M6.1. Het \*VR is opgesteld conform de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 6 (PGS 6, aanwijzingen voor implementatie van Brzo 2015). De Brzo kennisgeving is weergegeven in bijlage M6.2.

In het kader van het \*VR is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA, zie bijlage M6.3) opgesteld ter bepaling van het groepsrisico en het plaatsgebonden risico (PR).

Bijlage M6.1, M6.2 en M6.3 zijn geactualiseerd als gevolg van de veranderingen.

## **5.11 Milieu Risico Analyse (MRA)**

Een milieurisicoanalyse (MRA) is onderdeel van een veiligheidsrapport (VR) voor hoogdrempelige inrichtingen en maakt daarom deel uit van het VR voor HHTT. Een MRA richt zich op vloeistoffen en vaste stoffen die negatieve invloed kunnen hebben op het aquatisch milieu (oppervlaktewater). De veranderingen waarvoor vergunning wordt gevraagd hebben in vergelijking met de resultaten van de MRA uit 2017 vergelijkbare gevolgen voor milieurisico's.

De MRA is als complete rapportage bijgevoegd in bijlage M6.4. In bijlage M12.1 en M12.2 zijn de beschikbare versies van MSDS'en ter informatie opgenomen.

## **5.12 Verkeer, vervoer en mobiliteit**

Als onderdeel van de zorgplicht dient HHTT aandacht te besteden aan vervoermanagement op basis van de Handreiking Vervoermanagement, versie 1 juli 2016. Deze handreiking gaat in op het goederenvervoer over de weg en over water en op personenvervoer.

De aan- en afvoer van goederen bij HHTT vindt plaats met voertuigen ingezet door de eigenaren van de producten. Voordat de terminal operationeel is kan HHTT dan ook nog niet aangeven hoe de zorgplicht wordt ingevuld. Binnen zes maanden na in gebruik name van de terminal voert HHTT een onderzoek uit in lijn met de Handreiking Vervoermanagement, versie 1 juli 2016. Dit onderzoek wordt voorgelegd aan de DCMR.