



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
p.a. DCMR Milieudienst Rijnmond
Postbus 843
3100 AV Schiedam

Datum 1 maart 2024
Betreft Advies revisievergunning Service Terminal Rotterdam B.V.

ILT
Veiligheid en instituties
Publieke instellingen
Bedrijven

Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactgegevens
Meld- en Informatiecentrum
T 088 489 00 00
www.ilent.nl

ons kenmerk
703144

uw kenmerk
OLO nummer: 8271343,
DCMR zaaknummer: 2404975

Geacht college,

Op 29 januari 2024 ontving ik van DCMR Milieudienst Rijnmond het verzoek te adviseren betreffende de aanvraag revisievergunning van het bedrijf Service Terminal Rotterdam B.V. gelegen aan de Torontostraat 20 te Botlek Rotterdam met OLO nummer: 8271343, DCMR zaaknummer: 2404975.

Naar het bestuderen van de aanvraag wil ik een advies indienen.

In de bijlage 'Toelichting aanvraag revisievergunning Wabo' d.d. 21 december 2023 wordt in de niet technische samenvatting aangegeven dat de opslagtemperatuur van alle tanks 70°C is.

Advies ILT: geldt dit ook voor de opslag van klasse 1 en klasse 2 stoffen die worden opgeslagen in de nieuwe tankputten 300 en 400? Indien dit het geval is, is dit niet meegenomen in de QRA.

In de bijlage 'Toelichting aanvraag revisievergunning Wabo' d.d. 21 december 2023 wordt in paragraaf 2.4 aangegeven de inrichting vergunningplichtig is op grond van de volgende categorieën van het Besluit omgevingsrecht: Bijlage I, onderdeel C, categorie 5, artikel 5.4 onder b: "Inrichtingen voor het opslaan van gasolie en afgewerkte olie.

Advies ILT: wordt er binnen de inrichting afgewerkte olie opgeslagen?

In de bijlage 'Toelichting aanvraag revisievergunning Wabo' d.d. 21 december 2023 wordt in paragraaf 3.2 aangegeven dat er een waterwetvergunning wordt aangevraagd.

Advies ILT: vindt er een coördinatie plaats tussen de wabo- en waterwetvergunning?

In de bijlage 'Toelichting aanvraag revisievergunning Wabo' d.d. 21 december 2023 wordt in paragraaf 5.1 aangegeven dat er twee zeecontainers zijn voor de opslag van gevaarlijke stoffen in emballage. In tabel 5.12 op pagina 46 worden de hoeveelheden weergegeven.

ILT
Veiligheid en instituties
Publieke instellingen
Bedrijven

1 maart 2024

Advies ILT: wordt de dieseltank in dezelfde zeecontainer opgeslagen? Waar staan deze zeecontainers? Wat is de hoeveelheid per zeecontainer?

In de bijlage 'Toelichting aanvraag revisievergunning Wabo' d.d. 21 december 2023 wordt in paragraaf 6.2.4 aangegeven dat de externe impact is meegenomen in de veiligheidsstudie.

Advies ILT: welke veiligheidsstudie?

In de bijlage 'Toelichting aanvraag revisievergunning Wabo' d.d. 21 december 2023 wordt in paragraaf 6.3 aangegeven dat er sprake is van ZZS emissie naar lucht en water.

Advies ILT: er wordt verwezen naar bijlage 20. Hierin is echter geen emissie naar water opgenomen. Wat is de emissie van ZZS naar water?

In bijlage 18 a 'PGS 29 gap-analyse tankput 100' wordt bij M8 aangegeven dat de scenario brand niet realistisch is voor stookolie.

Advies ILT: in de bijlage 'Toelichting aanvraag revisievergunning Wabo' d.d. 21 december 2023 wordt in paragraaf 5.2.1 aangegeven dat er in de tanken van tankput 100 de klasse 3 en 4 wordt opgeslagen. Voor klasse 3 is de scenario brand wel realistisch.

In bijlage 18 a 'PGS 29 gap-analyse tankput 100' wordt bij M61 aangegeven dat er wordt voldaan.

Advies ILT: in de andere kolommen wordt aangegeven n.v.t. Dit moet dan toch ja zijn?

In bijlage 18 a 'PGS 29 gap-analyse tankput 100' wordt bij M79 aangegeven dat er een 'fit for purpose-analyse' is opgesteld.

Advies ILT: conform de PGS 29 M79 moet deze fit for purpose-analyse goed gekeurd worden door een onafhankelijke deskundige instantie. Is dit het geval? Zit de fit-for purpose-analyse bij de aanvraag?

In bijlage 18 a 'PGS 29 gap-analyse tankput 100' wordt bij M96 in diverse kolommen aangegeven ja. In de toelichting wordt aangegeven dat de producten in de opslagtanks minimaal 15 graden onder het vlampunt worden opgeslagen.

Advies ILT: in voorschrift M96 staat dat het verwarmde dan wel warm aangevoerde stoffen van klasse 3 waarvan de maximale opslagtemperatuur hoger is dan 5 °C onder het vlampunt betreft. Omdat de producten in de opslagtanks minimaal 15 graden onder het vlampunt worden opgeslagen is M96 dus n.v.t.

In bijlage 18 a 'PGS 29 gap-analyse tankput 100' wordt bij M122 in de toelichting aangegeven dat in en om de tankput voldoende middelen aanwezig zijn om een kleine brand te blussen. En dat wordt als gelijkwaardig gezien voor een koeling.

ILT
Veiligheid en instituties
Publieke instellingen
Bedrijven

1 maart 2024

Advies ILT: M122 geeft aan dat de tanks in de tankput niet over een koeling hoeven te beschikken indien de tanks in het geval van brand in de omgeving niet kunnen worden blootgesteld aan een warmtestralingsbelasting van meer dan 10 kW/m². Is er een warmtestralingsberekening gemaakt? Er kan een brand in tankput 200, schip die aan het laden/lossen is, bovengrondse leidingen of een tank in tankput 100 plaatsvinden.

In bijlage 17 'UPD' wordt in 1.7 aangegeven dat het UPD als eis uit de PGS elk 5 jaar op actualiteit moet worden beoordeeld.

Advies ILT: dit is niet correct. In de PGS 29 is deze eis niet opgenomen. Deze eis komt voort uit de PGS 15. In de PGS 29 is helemaal geen eis opgenomen om een UPD voor de blusinstallatie te hebben.

Emissies naar de lucht - aangevraagde activiteiten

Het aanvraagformulier wijst voor de aangevraagde veranderingen naar de milieurapportage van Antea Groep (document 'Toelichting aanvraag revisievergunning Wabo - Service Terminal Rotterdam', d.d. 21 december 2023). Deze toelichting op de aanvraag is niet geheel duidelijk in wat exact aangevraagd wordt. Het gaat onder andere om de volgende punten met betrekking tot emissies naar de lucht:

- In de niet technische samenvatting en in §2.3 staan de aangevraagde veranderingen genoemd. Daarin wordt geen dampbehandelingsinstallatie genoemd. In §6.6.2.1 staat echter dat de productdampen uit de aangevraagde nieuwe tankputten TP300 en TP400 worden verwerkt in de nieuwe dampbehandelingsinstallatie. In §5.2.1 staat dat alle landtanks, dus ook de nieuw aan te vragen tanks in TP300 en TP400, een dampretourleiding hebben die aangesloten is op één van de twee aanwezige dampverwerkingsinstallaties. In §5.3.3 en §5.3.4 staat dat met de voorgenomen uitbreiding in de toekomstige situatie emissiebeperkende voorzieningen in gebruik worden genomen. Nader toegelicht moet worden of en hoe er uitbreiding van dampbehandeling plaatsvindt en of dit onderdeel van de aanvraag is.
- Een duidelijke beschrijving van het systeem van afzuiging of van de luchthuishouding richting dampbehandeling ontbreekt. Wat is op welke dampbehandelingsinstallatie aangesloten? En hoe is die installatie precies opgebouwd? Volgens §5.6 'Emissie beperkende voorziening' vindt de dampbehandeling plaats op de import, export en opslag van alle olie- en blendproducten. Op andere plaatsen noemt de toelichting echter dat ook de dampen van de op- en overslag van ethanol/methanol naar een dampbehandelingsinstallatie gaan. De toelichting is niet consistent. Maak inzichtelijk welke activiteiten waarop zijn aangesloten en hoe.

- In §5.6 ‘Emissie beperkende voorziening’ wordt gesproken over een FRTO (thermische oxidatie), een VRU (regeneratieve actief kool adsorptie) en een scrubber (gaswasser) als back up. Hoe de FRTO en de VRU zich tot elkaar verhouden en wie welke dampstroom behandelt of dat het gecombineerde technieken betreft is niet duidelijk. Bij de VRU staat dat nog een oxidatiestap noodzakelijk is om de emissies tot een absoluut minimum te beperken. Dit kan Catalytische oxidatie (CatOx) of regeneratieve oxidatie (RTO) zijn. De voorkeur gaat uit naar katalytische oxidatie omdat deze units opereren bij temperaturen tussen de 350 en 500 °C. Dit is wat anders dan de eerder beschreven FRTO, waarbij de oxidatie plaatsvindt bij een temperatuur tussen de 900 en 1000 °C. De FRTO is dus niet de nageschakelde techniek bij de VRU. Niet duidelijk is of katalytische oxidatie wordt aangevraagd en welke plaats welke techniek inneemt in de dampbehandeling. Dit moet verduidelijkt worden.
- Uit §5.1 en §5.4 volgt dat boord/boord verladingen onder andere AD(N)R geclassificeerde gevaarlijke stoffen betreft als AD(N)R 3, 6.1, 8 en 9. Sommige van deze stoffen zijn eveneens geclassificeerd al Carcinogene, Mutagene en Reprotoxisch (CMR) stoffen en/of als Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS). De schepen die binnen de inrichting aanwezig zijn voor de boord/boord verlading zijn “self-supporting”. STR is niet betrokken bij handelingen die met het overpompen te maken hebben. Zij biedt de schepen alleen een ligplaats en een beperkt aantal ondersteunende diensten. Hoe wordt dan geborgd dat bij de verlading geen ZZS vrijkomt?

Emissies naar de lucht – Zeer Zorgwekkende Stoffen

De emissie van VOS en (p)ZZS is nader onderbouwd in Bijlage 20 (document ‘VOS/(p)ZZS emissieberekening STR’, d.d. 20 december 2023). Hierover merk ik het volgende op:

- §1.2 heeft het over ‘de hiervoor aangehaalde voorschriften’. Niet duidelijk is welke voorschriften bedoeld worden.
- §1.2 noemt dat voor ZZS en (p)ZZS een toets aan het verwaarloosbaar risico (VR) plaatsvindt. Het VR is voor ZZS niet aan de orde. Voor ZZS geldt de verplichting emissie te vermijden. Als ZZS-emissie inherent aan het productieproces is geldt de verplichting de emissie te minimaliseren.
- Tabel 4.1 vermeldt de dampspanning bij 55 °C. Volgens de toelichting op de aanvraag is één van de aangevraagde activiteiten alle tanks op 70 °C te houden. Dan moet ook worden uitgegaan van de dampspanning bij 70 °C.

- De inventarisatie van ZZS in hoofdstuk 4 is niet compleet. De genoemde componenten (benzeen, cumeen, naftaleen) zijn de ZZS afkomstig uit het aardolieresidu en slechts indicatorstoffen. Aardolieresidu bevat meer ZSS dan de genoemde drie componenten. Daarnaast bevatten de blendproducten hoogstwaarschijnlijk ook ZZS. Welke is afhankelijk van de herkomst van de blendproducten. Dat kunnen zowel stromen van raffinaderijen zijn als reststromen zijn van andere industriële processen. De ZZS in blendproducten is niet geïnventariseerd. Ook een inventarisatie van (p)ZZS ontbreekt.
- In hoofdstuk 5 ontbreken de berekeningen van percentages ZZS in damp. Daarom kan niet beoordeeld worden of de genoemde percentages in Tabel 5.1 op de juiste uitgangspunten zijn gebaseerd. Uitgewerkte berekeningen moeten worden toegevoegd.
- Hoofdstuk 6 bespreekt de diffuse emissies door lekverliezen van apparaten. Alleen de vaste emissiefactoren daarvoor worden genoemd. Genoemd wordt dat berekeningen op basis van de vaste emissiefactoren leiden tot vele malen hogere emissie dan op basis van representatieve metingen die worden uitgevoerd om lekverliezen te bepalen. Om die reden is besloten uit te gaan van de metingen in plaats van berekeningen. Tot welke uitkomsten berekeningen leiden is nergens opgenomen. Ook resultaten van metingen zijn nergens vermeld. Wat uiteindelijk met de diffuse emissies gedaan wordt in de toets aan MTR-waarden is niet duidelijk. Dit moet toegelicht en aangevuld worden.
- In hoofdstuk 7 ontbreken voor alle puntbronnen de berekeningen van de jaarvracht van ZZS-emissie. Daarom kan niet beoordeeld worden of de jaarvrachten in de tabellen 7.2 tot en met 7.6 op de juiste uitgangspunten zijn gebaseerd. Uitgewerkte berekeningen moeten worden toegevoegd.
- Het onderwerp dampverwerking in §7.5 is niet consistent met de toelichting. Zo wordt gezegd dat STR op dit moment gebruik gemaakt van 2 soorten dampverwerkers: een Catox en een (f)RTO. Volgens de toelichting is de Catox een nieuwe aanvullende techniek die niet in het overzicht van aangevraagde veranderingen staat. Voor de RTO is uitgegaan van een rendement van 99,9%. De toelichting noemt een rendement van >99,5%. Voor de berekening van de restemissie maakt het een groot verschil of uitgegaan wordt van 99,5% of 99,9%. Ga worst case uit van het laagste rendement.
- De modelinstellingen en invoergegevens voor de immissieberekeningen ontbreken. Die moeten worden toegevoegd.

Ik adviseer het bevoegd gezag om op dit punt nadere informatie op te vragen alvorens een ontwerpbesluit te nemen ten aanzien van de aanvraag.

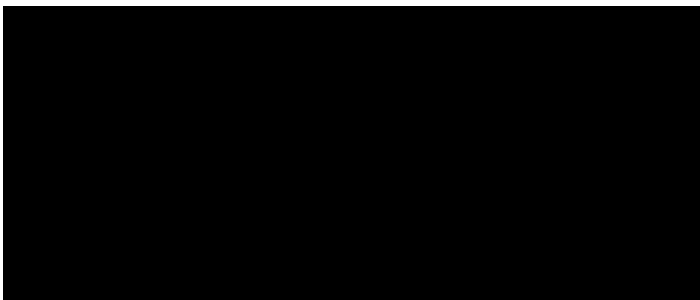
ILT
Veiligheid en instituties
Publieke instellingen
Bedrijven

Een afschrift van deze brief is ook naar de DCMR Milieudienst Rijnmond gestuurd.
Deze brief wordt gepubliceerd op de website van de ILT.

1 maart 2024

Hoogachtend,

DE INSPECTEUR-GENERAAL LEEFOMGEVING EN TRANSPORT
namens deze,



DE INSPECTEUR ILT/TEAM BEDRIJVEN,