

Inspraak- en reactiebundel

**Zienswijzen en reacties op de concept notitie reikwijdte en
detailniveau 'ROTTERDAM CCUS PROJECT PORTHOS'**

Inspraakpunt Bureau Energieprojecten
Postbus 248
2250 AE VOORSCHOTEN
www.bureau-energieprojecten.nl

INHOUDSOPGAVE

WOORD VOORAF.....	3
KENNISGEVING.....	5
MONDELINGE, SCHRIFTELIJKE EN DIGITALE REACTIES EN ZIENSWIJZEN :	
OPZOEKTABEL	
REGISTRATIENUMMER VERSUS REACTIE- EN ZIENSWIJZENUMMER.....	8
ALFABETISCH OVERZICHT ORGANISATIES EN REACTIES / ZIENSWIJZEN.....	9
REACTIENUMMER R006 EN R010.....	10
ZIENSWIJZENUMMER 0001 TOT EN MET 0009.....	16

Woord vooraf

Van vrijdag 8 februari 2019 tot en met donderdag 21 maart 2019 lag de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (cNRD) ter inzage voor 'ROTTERDAM CCUS PROJECT PORTHOS'. Een ieder kon naar aanleiding van de concept-NRD een zienswijze inbrengen. Overheden konden een reactie geven.

Waarom dit voornemen?

De overgang van de huidige fossiele economie naar een duurzame economie inclusief een andere grondstoffenbasis neemt geruime tijd in beslag. Om de klimaatdoelstellingen te halen zijn maatregelen nodig die CO₂-uitstoot op korte en middellange termijn beperken. CO₂-afvang- en -opslag is een technologie die hiervoor ingezet kan worden. Door CO₂ bij de industrie af te vangen en ondergronds op te slaan, wordt een toename van broeikasgassen in de atmosfeer tegengegaan.

Het Rotterdamse havengebied draagt voor 17% bij aan de totale CO₂-emissie van Nederland. Het havengebied heeft in het kader van het klimaatbeleid een opgave om te verduurzamen en te komen tot een CO₂-arme haven en tegelijkertijd internationaal competitief te blijven. Het Rotterdamse Havenbedrijf heeft transitiepaden ontwikkeld die de basis vormen om samen met de bedrijven in het havengebied te komen tot reductie van de CO₂ uitstoot. Uit onderzoek is gebleken dat afvang en opslag van CO₂ hierin een onmisbare schakel is en een belangrijke, kosteneffectieve maatregel om relatief grote hoeveelheden CO₂-emissies te voorkomen.

Het kabinet beschouwt CO₂-opslag als een belangrijk onderdeel in de mix van maatregelen om de CO₂-uitstoot terug te dringen in industriële sectoren waarvoor geen kosteneffectief alternatief is. Het project Porthos past daarmee binnen de afspraken in het regeerakkoord (2017) en het 'Ontwerp van het Klimaatakkoord'. Verdere besluitvorming over het Porthos project zal rekening houden met de afspraken in het definitieve klimaatakkoord.

Wat is het voornemen?

Het Porthos project is gericht op het aanleggen, het beheer en de exploitatie van een CO₂-transportinfrastructuur in het Rotterdamse Havengebied in combinatie met opslag in de diepe ondergrond onder zee. Het project is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- Het transport van CO₂ met behulp van een ondergrondse transportleiding vanaf de CO₂-producerende industrie. De transportleiding bestaat uit een landdeel, gelegen in het Rotterdamse havengebied, en een zeedeel, vanaf de Maasvlakte tot het platform P18-A in het westen, circa 20 kilometer van de kust.
- De compressie van CO₂, tot de gewenste druk voor injectie, in een compressorstation op land.
- CO₂-opslag in gasreservoirs (P18-2 en P18-4) onder de Noordzee.

De afvang van CO₂ door de industrie en de toevoerleiding vanaf de afvanglocatie tot aan de centrale transportleiding van Porthos is geen onderdeel van Porthos. Hiervoor zal te zijner tijd een aparte vergunningenprocedure worden gevolgd. Het MER voor Porthos zal de mogelijke milieueffecten hiervan globaal beschrijven.

Middels een kennisgeving informeerde EZK het publiek over het voornemen tot dit project. De concept-NRD werd ter inzage gelegd. Hierin is onder andere aangegeven welke aspecten in het MER nader onderzocht worden.

Informatieavonden

Er zijn 2 inloopavonden georganiseerd, waar medewerkers van de verschillende betrokken overheden, van het Havenbedrijf Rotterdam, van Energie Beheer Nederland en N.V. Nederlandse Gasunie aanwezig waren om vragen te beantwoorden. De inloopavonden vonden plaats op woensdag 20 februari 2019 van 19.00 uur tot 21.00 uur in de Stadswinkel Rozenburg, Jan van Goyenstraat 1, 3181 HR Rozenburg en op donderdag 7 maart 2019 van 19.00 uur tot 21.00 uur in Cultureel Centrum de Man, Burg. Letteweg 30, 3233 AG Oostvoorne. Men kon hier formeel een zienswijze of reactie geven op de concept-NRD.

Zienswijzen en reacties

Op de concept-NRD zijn binnen de inspraaktermijn in totaal 8 zienswijzen binnengekomen (waarvan 8 uniek) en 2 reacties van overheden. De zienswijzen en reacties zijn integraal opgenomen in deze bundel. U kunt deze inspraak- en reactiebundel downloaden van www.bureau-energieprojecten.nl.

Registratie en verwerking

De ontvangen zienswijzen en reacties zijn geregistreerd. Aan de indieners is een ontvangstbevestiging gezonden met daarin een registratienummer. Met de opzoektabelen op pagina 8 kan bij het ontvangen registratienummer het bijbehorende reactie- of zienswijzennummer worden opgezocht.

Verdere procedure

Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage is om advies gevraagd over reikwijdte en detailniveau. De Commissie zal de ontvangen zienswijzen en reacties bij haar advies betrekken.

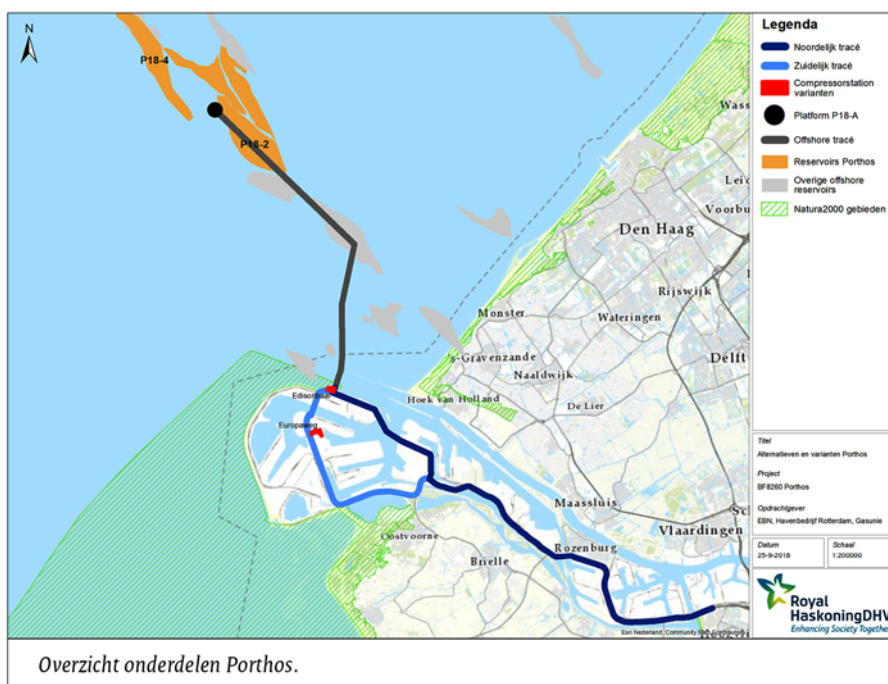
Alle zienswijzen en reacties van de betrokken overheden en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage worden bekeken door de minister van EZK en verwerkt in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Daarin wordt vastgelegd welke informatie in het MER opgenomen dient te worden. Als het MER is afgerond, worden mede op basis daarvan de ontwerpbesluiten voorbereid. Deze ontwerpbesluiten zullen samen met het MER ter inzage worden gelegd. Dit wordt te zijner tijd aangekondigd in onder andere lokale huis-aan-huisbladen en op www.bureau-energieprojecten.nl.

Kennisgeving Rotterdam CCUS project Porthos Openbare raadpleging en terinzagelegging Notitie Reikwijdte en Detailniveau, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Rotterdam CCUS (Carbon Capture, Utilisation and Storage) project Porthos (Port of Rotterdam CO₂ Transport Hub and Storage) is een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), Energie Beheer Nederland (EBN) en N.V. Nederlandse Gasunie voor de aanleg van een CO₂-leiding door het Rotterdamse havengebied naar een opslaglocatie onder de Noordzee waarin CO₂ vanuit de Rotterdamse industrie wordt opgeslagen. Porthos wil in 2022/2023 operationeel zijn.

Het project valt onder de rijkscoördinatieregeling (RCR), waarbij het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) de besluitvorming coördineert.

Het Ministerie van EZK en de initiatiefnemers van Porthos nodigen iedereen uit om van vrijdag 8 februari 2019 tot en met donderdag 21 maart 2019 te reageren op het voornemen van de initiatiefnemers van het project Porthos en ook op de uitgangspunten voor het opstellen van een milieueffectrapportage (MER). Deze uitgangspunten staan beschreven in een concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (cNRD). Iedereen kan hierop reageren door het indienen van een zienswijze binnen de bovengenoemde periode.



Waarom dit voornemen?

De overgang van de huidige fossiele economie naar een duurzame economie inclusief een andere grondstoffenbasis neemt geruime tijd in beslag. Om de klimaatdoelstellingen te halen zijn maatregelen nodig die CO₂-uitstoot op korte en middellange termijn beperken. CO₂-afvang- en -opslag is een technologie die hiervoor ingezet kan worden. Door CO₂ bij de industrie af te vangen en ondergronds op te slaan, wordt een toename van broeikasgassen in de atmosfeer tegengegaan.

Het Rotterdamse havengebied draagt voor 17% bij aan de totale CO₂-emissie van Nederland. Het havengebied heeft in het kader van het klimaatbeleid een opgave om te verduurzamen en te komen tot een CO₂-arme haven en tegelijkertijd internationaal competitief te blijven. Het Rotterdamse Havenbedrijf heeft transitiepaden ontwikkeld die de basis vormen om samen met de bedrijven in het havengebied te komen tot reductie van de CO₂ uitstoot. Uit onderzoek is gebleken dat afvang en opslag van CO₂ hierin een onmisbare schakel is en een belangrijke, kosteneffectieve maatregel om relatief grote hoeveelheden CO₂-emissies te voorkomen.



Het kabinet beschouwt CO₂-opslag als een belangrijk onderdeel in de mix van maatregelen om de CO₂-uitstoot terug te dringen in industriële sectoren waarvoor geen kosteneffectief alternatief is. Het project Porthos past daarmee binnen de afspraken in het regeerakkoord (2017) en het 'Ontwerp van het Klimaatakkoord'. Verdere besluitvorming over het Porthos project zal rekening houden met de afspraken in het definitieve klimaatakkoord.

Wat is het voornemen?

Het Porthos project is gericht op het aanleggen, het beheer en de exploitatie van een CO₂-transportinfrastructuur in het Rotterdamse Havengebied in combinatie met opslag in de diepe ondergrond onder zee. Het project is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- Het transport van CO₂ met behulp van een ondergrondse transportleiding vanaf de CO₂-producerende industrie. De transportleiding bestaat uit een landdeel, gelegen in het Rotterdamse havengebied, en een zeedeel, vanaf de Maasvlakte tot het platform P18-A in het westen, circa 20 kilometer van de kust.
- De compressie van CO₂, tot de gewenste druk voor injectie, in een compressorstation op land.
- CO₂-opslag in gasreservoirs (P18-2 en P18-4) onder de Noordzee.

De afvang van CO₂ door de industrie en de toevoerleiding vanaf de afvanglocatie tot aan de centrale transportleiding van Porthos is geen onderdeel van Porthos. Hiervoor zal te zijner tijd een aparte vergunningenprocedure worden gevolgd. Het MER voor Porthos zal de mogelijke milieueffecten hiervan globaal beschrijven.

Welke procedure wordt gevolgd?

Op de besluitvorming over het project Porthos is de rijkscoördinatieregeling van toepassing. Dit betekent dat de Ministers van EZK en BZK een inpassingsplan opstellen waarin het trace en de locatie voor het compressorstation worden vastgelegd. Een aantal besluiten dat voor dit project nodig is, wordt voorbereid in één gecoördineerde procedure. De Minister van Economische Zaken en Klimaat coördineert deze procedure. De besluiten worden gelijktijdig ter inzage gelegd. Het project is tevens aangemerkt als project van gemeenschappelijk Europees belang op grond van Europese regelgeving.

De procedure voorziet wettelijk in het ter inzage leggen van een ontwerp-inpassingsplan waarop ieder een zienswijze kan indienen (artikel 7.11 van de wet Milieubeheer). Het MER, het inpassingsplan en de overige besluiten worden gelijktijdig ter inzage gelegd.

Wat is een Milieueffectrapport?

Een milieueffectrapport brengt de milieueffecten in beeld, zoals de effecten op gezondheid, landschap, natuur, bodem en water. Op deze wijze kan kennis over deze effecten een volwaardige rol spelen bij de besluitvorming.

Waar kunt u de stukken inzien?

U kunt de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau van 8 februari 2019 tot en met 21 maart 2019 inzien op www.bureau-energieprojecten.nl. Op papier kunt u de notitie in dezelfde periode tijdens de reguliere openingstijden bekijken op de volgende locaties:

- Gemeente Westvoorne, Raadhuislaan 6 in Westvoorne.
- Stadswinkel Rozenburg, Jan van Goyenstraat 1 in Rozenburg.

Inloopbijeenkomsten

U bent welkom bij de inloopbijeenkomsten die de Minister van Economische Zaken en Klimaat samen met de initiatiefnemers en andere betrokkenen organiseert. Die bijeenkomsten vinden plaats op:

- **woensdag 20 februari 2019**

Locatie: de Stadswinkel Rozenburg, Jan van Goyenstraat 1, 3181 HR Rozenburg.

- **donderdag 7 maart 2019**

Locatie: Cultureel Centrum de Man, Burg. Letteweg 30, 3233 AG Oostvoorne.

Vooraf aanmelden is niet nodig. De bijeenkomst is tussen 19.00 uur en 21.00 uur. Bij de inloopbijeenkomst vindt u informatie over het project en over de procedure. Er zijn medewerkers aanwezig aan wie u uw vragen kunt stellen. Tevens bestaat er mogelijkheid om tijdens de avond mondeling of schriftelijk zienswijzen op de cNRD en openbare raadpleging in te dienen.



Hoe kunt u een zienswijze indienen?

Iedereen wordt in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. In een zienswijze laat u weten wat u vindt van de cNRD. U kunt hierbij denken aan:

- aanvullende vragen over onderwerpen die niet in de cNRD beschreven staan;
- onjuistheden in de cNRD.

We stellen het op prijs als u aangeeft op welk deel van de notitie u reageert en uw zienswijze onderbouwt met argumenten.

U kunt een zienswijze en/of uw reactie indienen van 8 februari 2019 tot en met 21 maart 2019. Dat kan op verschillende manieren:

- Bij voorkeur digitaal via het reactieformulier op www.bureau-energieprojecten.nl onder 'Rotterdam CCUS Project Porthos'. U kunt niet reageren per e-mail.
- Per post door een brief te sturen naar:
Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Rotterdam CCUS Project Porthos
Postbus 248
2250 AE Voorschoten.
Wilt u uw brief ondertekenen en uw adres vermelden? Dan kunnen wij u per brief een ontvangst-bevestiging sturen.
- Voor het opnemen van mondelinge zienswijzen is er tijdens de inloopbijeenkomsten een notulist aanwezig. U kunt ook op werkdagen tussen 9.00 uur en 12.00 uur een telefonische zienswijze indienen door contact op te nemen met Bureau Energieprojecten via telefoonnummer 070 379 89 79.

Wat is de verdere procedure?

De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (cNRD) wordt ook aan verschillende andere betrokkenen voorgelegd, zoals gemeenten, provincies en adviseurs met een wettelijke taak. Daarnaast brengt de Commissie voor de milieueffectrapportage een advies uit. Alle zienswijzen, reacties en adviezen worden verzameld en verwerkt in de (definitieve) Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Op basis van de cNRD wordt het milieueffectrapport opgesteld. Dit milieueffectrapport vormt de onderbouwing voor het inpassingsplan en de aanvraag voor de vergunningen. Het milieueffectrapport komt, samen met de ontwerpen van het inpassingsplan en de daarmee samenhangende besluiten, ter inzage te liggen. Later kunt u daar ook weer op reageren. Dit wordt aangekondigd in onder andere de Staatscourant, in huis-aan-huisbladen en op www.bureau-energieprojecten.nl.

Wilt u meer weten?

Meer informatie over het project 'Rotterdam CCUS Project Porthos' en alle bijbehorende stukken vindt u op www.bureau-energieprojecten.nl. Heeft u naar aanleiding daarvan nog vragen? Dan kunt u Bureau Energieprojecten bellen via telefoonnummer 070 379 89 79.

Informatie over het project zelf, kunt u ook vinden op de website van de initiatiefnemer www.rotterdamccus.nl.

Opzoektabel mondelinge, schriftelijke en digitale reacties en zienswijzen

In onderstaande tabellen kunt u met het registratienummer het nummer van de reactie of zienswijze opzoeken. De reacties zijn vanaf pagina 10 opgenomen. De zienswijzen vindt u vanaf pagina 16.

Zienswijzen en reacties op de concept notitie reikwijdte en detailniveau 'ROTTERDAM CCUS PROJECT PORTHOS'

Registratienummer	Zienswijzenummer	Reactienummer
f2-SN-0001	0001	
f2-SN-0002	0002	
f2-SN-0003	0003	
f2-SN-0004	0004	
f2-SN-0005	0005	
f2-SN-0006		R006
f2-SN-0007	0007	
f2-SN-0008	0008	
f2-SN-0009	0009	
f2-SN-0010		R010

Alfabetisch overzicht organisaties en reacties / zienswijzen

Zienswijzen en reacties op de concept notitie reikwijdte en detailniveau 'ROTTERDAM CCUS PROJECT PORTHOS'

Zienswijze- / reactienummer	Organisatie
0009	Europe Container Terminals B.V., MAASVLAKTE ROTTERDAM, mede namens Euromax Terminal C.V. en Euromax Terminal Rotterdam B.V.
R010	Gemeente Westvoorne, College van Burgemeester en Wethouders, ROCKANJE
R006	Gezamenlijke Brandweer, ROZENBURG ZH
0008	Stichting Greenpeace Nederland, AMSTERDAM
0007	TenneT TSO B.V., ARNHEM

Reactie R006 en R010

Verzonden: Donderdag 7 maart 2019 14:01
Onderwerp: Zienswijzeformulier
Rotterdam CCUS Project Porthos

Aanspreekvorm:
Aanspreektitel:
Achternaam:
Voorvoegsel(s):
Voorletters:
Straat: Ln van Nieuw Blankenburg
Huisnummer: 10
Postcode: 3181 DA
Woonplaats: ROZENBURG ZH
Telefoonnummer: 088-5110000
E-mailadres:
Als: Organisatie
Organisatie: Gezamenlijke Brandweer

Staan er naar uw mening onjuistheden in de conceptnotitie reikwijdte en detailniveau?

Ja, mogelijk wel, zie bijlage.

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

Ja, naar mijn mening wel, zie bijlage.

Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?

Ja, dit heb ik verwoord in de brief, zie bijlage.

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

Ja, ik zou graag met iemand willen spreken die kan aangeven of mijn zorgen al dan niet gegrond zijn, of mogelijk (deels) mijn zorgen kan wegnemen.

Reactie

Rijksoverheid
CCUS Project Porthos



ons kenmerk: 19/0110
behandeld door:
datum: 7 maart 2019
betreft: CCUS Project Porthos

gezamenlijke brandweer

Geachte heer, mevrouw,

In deze brief neem ik het initiatief om mijn zienswijze met u te delen met betrekking tot het voorgenomen besluit voor de realisatie van voorzieningen voor het afvangen, transporteren, opslaan en (deels) hergebruik van koolstofdioxide onder hoge druk in het Rotterdams Havengebied; Rotterdam CCUS (Carbon Capture, Utilisation and Storage), project Porthos.

De Gezamenlijke Brandweer, een publiek- private organisatie, is verantwoordelijk voor het bieden van een 24/7 (hulp)verleningstaak ter bestrijding van industriële incidenten alsmede het bieden van hulp bij civiele incidenten in het Rotterdams Havengebied. Daartoe zijn, verspreid over het havengebied, zes brandweerkazernes geplaatst die vol continue zijn bemand.

Het bieden van de hulpverlening in het Rotterdams Havengebied, valt onder de repressieve taak van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond en derhalve onder de verantwoordelijkheid van de Burgemeester van Rotterdam.

Naar mijn mening worden er specifieke GB belangen over het hoofd gezien en is het mogelijk dat de continuïteit van de GB bedrijfsvoering in gedrang kan komen, zowel gedurende de realisatie periode als na het in gebruik stellen van de CCUS voorzieningen. De volgende factoren, die wellicht in dit schrijven nog niet volledig zijn, wil ik bij u onder de aandacht brengen:

- a) garanderen van een (zoveel als mogelijk) ongehinderde continuïteit van de hulpverleningstaak, gedurende de aanleg en bouw van de CCUS voorzieningen. Hieronder vallen o.a. de bereikbaarheid van objecten én bedrijven, zodat de GB kan blijven voldoen aan de wettelijk gestelde opkomsttijd.
- b) bij het in gebruik stellen van de CCUS voorzieningen, in het geval er gekozen wordt voor de noordelijke variant, waarbij het compressiestation wordt geplaatst op de locatie Edisonbaai, dichtbij de twee locaties van de GB, te weten: de kazerne Maximaweg én de (blustraining) oefenlocatie, gelden de volgende onderwerpen waarover duidelijkheid dienen te worden verschaft:
 - 1) de risico's voortvloeiend uit het in werking hebben van het compressiestation (en overige installatie onderdelen) en de daarbij behorende beheersmaatregelen. De cruciale vraag hierbij is uiteraard, gegeven de risico's, of het verantwoord is om onze bedrijfsactiviteiten nabij het compressiestation veilig voort kunnen blijven zetten;



- 2) de arbeidsomstandigheden als gevolg van het in werking hebben van het compressiestation nabij kazerne Maximaweg en de oefenlocatie. Hierbij wordt gedoeld op de mogelijke factoren die het verblijf, het werken in en om de kazerne én het houden van oefeningen op het oefenterrein, verslechteren, of nog erger, niet meer mogelijk maken. Hierbij dient te worden gedacht aan factoren zoals, o.a. geluidscontouren van het compressiestation, risico's van leidingen onder hoge druk, lekkage van CO₂, etc..

Ik wil nogmaals benadrukken dat ik er op dit moment niet gerust op ben welke risico's en gevolgen de realisatie én het op termijn in gebruik stellen van de CCUS voorzieningen, heeft op onze (repressieve) bedrijfsvoering. Ik wil er daarom met name op aandringen om naast het uitvoeren van een gedegen risicoanalyse, om onze organisatie nauw te betrekken bij de voorbereidingen op én tijdens de aanleg en bouw van de CCUS voorzieningen.

In afwachting van uw reactie verblijf ik.

Met vriendelijke groet,

Directeur

By Afwezigheden



GEMEENTE WESTVOORNE

22 MRT 2019

Raadhuislaan 6, Rockanje
 Postadres:
 Postbus 550, 3235 ZH Rockanje
 E-mailadres:
 gemeente@westvoorne.nl
 Telefoon (0181) 40 80 00
 Fax (0181) 40 80 99

Bureau Energieprojecten / Inspraakpunt Rotterdam
 CCUS Project Porthos
 Postbus 248
 2250 AE VOORSCHOTEN

Uw kenmerk:

Uw brief van:

Ons kenmerk:
 197369/197906

Rockanje, 20 maart 2019

Verzonden: 20 maart 2019

Onderwerp:

reactie op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de op te stellen plan- en project MER t.b.v. het Porthosproject

Beste meneer/mevrouw,

Hierbij treft u aan, mede namens het college van burgemeester en wethouders van gemeente Brielle, onze reactie op de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau concept NRD) voor het opstellen van een plan -en projectMER voor het zogenaamde Porthosproject.

1. De m.e.r. procedure die wordt gestart is een plan- en een project-m.e.r. tegelijkertijd. Het element van de plan-m.e.r. betekent dat de planmatige en strategische omgeving van het Porthosproject onderdeel moet zijn in de procedure en het rapport. Het nut van het Porthosproject is nihil, als geen CO2-afvang plaatsvindt en daarom wordt terecht in de concept-NRD een koppeling gemaakt tussen het Porthos project en de CO2-afvanginstallaties aan de ene kant en de OCAP pijpleiding aan de andere kant. Door de bi-directionele koppeling hiertussen wordt het totale systeem bovendien flexibel. Ook wordt melding gemaakt van mogelijke toekomstige uitbreidingen (par. 3.1.3).

Hetgeen echter niet duidelijk (genoeg) is, is hoe de genoemde koppelingen en uitbreidingen worden meegenomen in het onderzoek, dat uiteindelijk moet leiden tot het MER (rapport). Het zijn voornamelijk deze onderdelen die de meeste onzekerheid geven over de milieueffecten van de door Porthos "gefaciliteerde" CO2-afvang. Een plan m.e.r. dient deze onzekerheden te verkennen, anders kan het bevoegd gezag (samen met de andere betrokkenen zoals de betrokken gemeenten Westvoorne en Brielle geen onderbouwde afweging maken over het RIP en het project, omdat niet alle relevante informatie voorhanden is. In de uiteindelijke NRD dient een duidelijke en concrete uitwerking te worden geleverd van minstens twee scenario's om deze onzekerheden te verkennen. Het ene scenario zou moeten beschrijven wat de gemiddelde verwachting is van afvang, transport en opslag voor de komende 30-50 jaar (bijvoorbeeld de in het concept-NRD genoemde hoeveelheid van 5 Mton per jaar). Het tweede scenario zou een globale beschrijving moeten geven van de maximaal mogelijke afvang (bijvoorbeeld de ooit door het RCI voorziene hoeveelheid van 20 Mton per jaar).

Bijl:

Ref:

Col:

Behandeld door:

14 van 38

Wij begrijpen dat met dit soort scenario's geen harde uitspraken gedaan kunnen worden over de daadwerkelijke milieueffecten op projectbasis, maar dit soort informatie is wel noodzakelijk om inzicht te krijgen in de te maken keuzes en de te nemen besluiten in algemene (planmatige) zin.

2. De gebruikers (afnemers) die CO₂ nodig hebben voor hun bedrijfsvoering (zoals de glastuinbouwsector en de frisdrankindustrie), worden genoemd in de concept-NRD. Een deel hiervan is nu al via de OCAP-leiding gekoppeld aan het beoogde "bi-directionele" CO₂-net. De verwachting is dat de vraag naar CO₂ van dit soort bedrijven sterk gaat toenemen, omdat ook zij zich moeten verduurzamen. Dit geldt zeker ook voor de glastuinbouwsector op Voorne-Putten. Wat opvalt is dat deze verwachting niet wordt meegenomen als autonome ontwikkeling in de beschreven referentiesituatie. Wij vinden het van groot belang voor de glastuinbouwsector op Voorne-Putten dat de toekomstige CO₂-behoefte voor de glastuinbouw op Voorne-Putten eerlijk wordt meegenomen in de variantenvergelijking die de m.e.r. als doelstelling heeft.

3. CCS mag volgens het ontwerp-klimaatpakkoord alleen plaatsvinden voor industrieën waarvoor alternatieven niet snel genoeg of niet kostenefficiënt beschikbaar zijn (concept-NRD, p.12). De concept-NRD is echter niet duidelijk welke rol deze randvoorwaarde speelt. Wij zouden graag zien dat de NRD aangeeft, dat het MER ingaat op de volgende vragen:

- a. Hoe wordt in het RIP deze randvoorwaarde operationeel gemaakt (wat wordt vastgelegd over welke bedrijven wel of niet mogen aansluiten op het systeem)?
- b. Welke eisen en specificaties gaat Porthos stellen aan de toegeleverde CO₂ van de potentiële CO₂-leveranciers?
- c. In hoeverre beïnvloeden deze twee keuzes de toekomstig beschikbare CO₂ voor gebruik en opslag?

4. Veiligheid, zowel voor burger als natuur, van de pijpleiding komt aan bod in het MER. Wij vinden het van groot belang dat de NRD aangeeft, dat het MER ingaat op de volgende vragen:

- a. De leiding loopt een stuk langs de A15; wat voor risico's brengt dat met zich mee voor het wegverkeer?
- b. De zuidelijke variant is langer, en loopt dus ook langer in de buurt van Oostvoorne. Wat betekent dit voor de inwoners van de betreffende woonkern?
- c. Er dient duidelijk in kaart gebracht te worden wat mogelijke effecten zijn bij springende / lekkende leidingen voor de naastgelegen woonkernen Brielle, Oostvoorne, voor de recreatieve functies voor de noordzijde van het Oostvoornse Meer en het Brielse Meer, evenals het Krui- ninger Gors.

5. Het aspect gezondheid dient terug te komen als (milieu)effect, en ook als zodanig beoordeeld te worden. Het is onvoldoende dit enkel summier terug te laten komen onder het aspect veiligheid.

Wij verzoeken u bovengenoemde punten op te nemen in het definitieve NRD en hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Westvoorne



Peter van der Wurff
loco-secretaris



Peter de Jong
burgemeester

Zienswijzen 0001 tot en met 0009

Verzonden: Zondag 10 februari 2019 13:37
Onderwerp: Zienswijzeformulier
Rotterdam CCUS Project Porthos

Aanspreekvorm:

Aanspreektitel:

Achternaam:

Voorvoegsel(s):

Voorletters:

Straat:

Huisnummer:

Postcode:

Woonplaats:

Telefoonnummer:

E-mailadres:

Als: Particulier

Staan er naar uw mening onjuistheden in de conceptnotitie reikwijdte en detailniveau?

Neen

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

Ja

Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?

Neen

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

Neen

Reactie

Vragen m.b.t. het voornemen Porthos project:

1. Nederland produceert jaarlijks 163 miljard ton CO₂.

De Rotterdamse haven produceert hiervan 17%, dit is 27.7 miljard ton CO₂.

Indien dit aandeel in zijn geheel ondergronds wordt opgeslagen, wordt er jaarlijks 18.5 miljard ton zuurstof aan het ecologisch systeem onttrokken van de aarde onttrokken.

Hoe schadelijk het voor de natuur, dat er jaar na jaar zuurstof ondergronds wordt opgeslagen in de vorm van CO₂?

2. De laatste ijstijd is ongeveer 25000 jaren geleden.

Sinds die tijd is de aarde weer aan het opwarmen tot er naar verwachting weer een afkoeling zal plaatsvinden richting de volgende ijstijd.

De CO₂ productie door menselijk handelen bedraagt momenteel 5% van de totale CO₂ productie op aarde.

De kans is erg groot dat de aarde blijft opwarmen ondanks alle inspanningen om de CO₂ productie door menselijk handelen te reduceren.

Kan het Porthos project hierdoor niet gezien worden als een nutteloos project?

Verzonden: Donderdag 21 februari 2019 10:56
Onderwerp: Zienswijzeformulier
Rotterdam CCUS Project Porthos

Aanspreekvorm:

Aanspreektitel:

Achternaam:

Voorvoegsel(s):

Voorletters:

Straat:

Huisnummer:

Postcode:

Woonplaats:

Telefoonnummer:

E-mailadres:

Als: Particulier

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

Ik wil aandacht vestigen op het maken van afspraken over het geluidsniveau van de aanleg van de transportleiding.

Bij de aanleg van de transportleiding verwacht ik geluidsoverlast.

Daarom wil ik dat van tevoren afspraken worden gemaakt over het maximale geluidsniveau bij de aanleg van de transportleiding. Daarbij wil ik dat de norm schriftelijk wordt vastgelegd op basis waarvan hij het geluidsniveau kan worden gehandhaafd. Dit alles conform de vigerende Milieuwetgeving voor het gehele gebied langs Rozenburg. Gedurende de avonden en nachten moet het rustig zijn.

De werkzaamheden zouden niet voor 07.00 uur moeten starten en na 19.00 uur mag er ook geen overlast meer zijn. Op momenten dat deze tijden om welke reden dan ook overschreden worden, zal dit ruim van tevoren in overleg met DCMR aan de omgeving bekend gemaakt moeten worden.

Reactie

Verzonden: Donderdag 21 februari 2019 11:00
Onderwerp: Zienswijzeformulier
Rotterdam CCUS Project Porthos

Aanspreekvorm:

Aanspreektitel:

Achternaam:

Voorvoegsel(s):

Voorletters:

Straat:

Huisnummer:

Postcode:

Woonplaats:

Telefoonnummer:

E-mailadres:

Als: Particulier

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

Hoewel zienswijzen hiervoor niet bedoeld zijn, heb ik een vraag die te maken heeft met externe veiligheid.

Het betreft PR 10 -6 (veiligheidscontour), waarvan ik wil weten wat de afstand van de leiding tot de bebouwing is.

Reactie

Rozenburg, 28-02-2019

Betreft: zienswijze op het Rotterdam CCUS Phortos project

Bureau Energieprojecten
 Inspraakpunt Rotterdam CCUS Project Porthos
 Postbus 248
 2250 AE Voorschoten

01 MRT 2019

Geacht Bureau Energieprojecten,

Tijdens de voorlichtingsavond op Rozenburg, over het CCUS-project Porthos op 20 februari jl., heb ik al een mondelinge zienswijze ingediend, over de veiligheidscontour van de CO₂ leiding (volgnummer 0003). Na het lezen van het concept-NRD-Porthos project document, wil ik bij deze mijn zienswijze nader toelichten.

Externe veiligheid

Er zijn weinig ervaringscijfers bekend betreffende het transporteren van CO₂ door buisleidingen. Alhoewel CO₂ niet brandbaar en explosief is kan er bij een lekkage van de leiding een hoge concentratie in de omgevingslucht ontstaan met kans op verstikking.

Kijkende naar de OCAP CO₂ leiding van Shell Pernis naar het Westland voor levering van CO₂ aan tuinders maak ik mij toch zorgen.

Door TNO is de veiligheidscontour van deze leiding berekend en kwam uit op 180 meter.

Een nieuwe berekening van het RIVM kwam uit op 4 meter.

Hieruit volgt dat de meningen nogal verdeeld zijn als het gaat over CO₂ transport door buisleidingen.

De nieuwe CO₂ leiding langs de Droespolderweg van Rozenburg, komt op 100 meter vanaf de bestaande woningen te liggen.

De bebouwing in Rozenburg ligt 5 meter onder het maaiveld (in een put), van het leidingen tracé.

Bij een lekkage van de CO₂ leiding kan er zo maar een CO₂ wolk op de bebouwing van Rozenburg neer dalen.

De nieuwe CO₂ leiding komt aan de Rozenburgse zijde, direct langs de bestaande multicore leiding te lopen.

Deze multicore leiding heeft een parapluvergunning voor het transporteren van 20 verschillende soorten gassen en vloeistoffen waaronder o.a. Ammoniak, Butaan, Propeen enz.

Verder lopen er nog 31 leidingen in het tracé waar onder o.a. Waterstof, Ethyleen, Butaan, Aardolie, Propyleen enz.

Als deze bestaande leidingen falen kunnen ze een Domino-effect veroorzaken op de nieuwe CO₂ leiding.

Er is nog een bedreiging voor de nieuwe CO₂ leiding en wel de volgende:

- een calamiteit met een tankwagen met LPG/Propan op de Droespolderweg kan op het leidingen-tracé terecht komen waarbij een BLEVE kan ontstaan. (De afstand hart Droespolderweg en de nieuwe CO₂ leiding is ongeveer 30 meter)

Er is nu geen barrière tussen de Droespolderweg en het leidingen tracé. Een mitigerende maatregel zoals het plaatsen van een robuuste vangrail langs de Droespolderweg zou een oplossing kunnen zijn.

Rozenburg, 28-02-2019

Betreft: zienswijze op het Rotterdam CCUS Porthos project

Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

Het Havenbedrijf Rotterdam, Gasunie en EBN hebben een haalbaarheidsstudie laten uitvoeren voor het Porthos project. Hieruit blijkt dat het project kosteneffectief is, in vergelijking met andere maatregelen.

Bij deze haalbaarheidsstudie is gebruik gemaakt van gegevens van het PLB.

Hier maak ik mij zorgen over omdat het PBL de laatste tijd nogal wat steken heeft laten vallen.

Ontbrekende informatie in het concept-NRD-Porthos project document

De volgende informatie is nodig om de kosten en de haalbaarheid van dit project goed te kunnen beoordelen:

- Wat zijn de kosten voor de aanleg van de CO₂ leiding in het Porthos project?
- Wat zijn de operationele kosten van het Porthos project tot 2030?
- Hoe hoog is het subsidie bedrag tot 2030?
- Hoeveel CO₂ leveranciers in het havengebied van Rotterdam worden er op de CO₂ leiding aangesloten?
- Hoeveel gegadigden hebben zich nu al aangemeld en wat is hun aandeel in de CO₂ uitstoot?
- In het regeerakkoord uit 2017 staat aan gegeven dat het kabinet voor 2030 de broeikasgasemissie met 49% wil reduceren ten opzichte van de uitstoot in het jaar 1990.
Hoe hoog is de CO₂ uitstoot in 1990 van de industrie in het havengebied van Rotterdam?
- Hoe hoog is de huidige CO₂ uitstoot van de industrie in het havengebied van Rotterdam?

Met vertrouwen zie ik uw reactie tegemoet.

Hoogachtend,

Verzonden: Donderdag 21 februari 2019 11:05
Onderwerp: Zienswijzeformulier
Rotterdam CCUS Project Porthos

Aanspreekvorm:

Aanspreektitel:

Achternaam:

Voorvoegsel(s):

Voorletters:

Straat:

Huisnummer:

Postcode:

Woonplaats:

Telefoonnummer:

E-mailadres:

Als: Particulier

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

Er wordt gemeld dat er risico is op aardbeving als gevolg van de temperatuurswisselingen bij het injecteren. Dit aspect is (nog) niet onderzocht.

Ik wens dat dit risico door een onafhankelijke organisatie wordt onderzocht en de uitkomsten hiervan openbaar worden gepubliceerd.

Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?

Als er zich een aardbeving voordoet, ondervind ik hier de gevolgen van.

Reactie

Verzonden: Donderdag 21 februari 2019 11:08
Onderwerp: Zienswijzeformulier
Rotterdam CCUS Project Porthos

Aanspreekvorm:

Aanspreektitel:

Achternaam:

Voorvoegsel(s):

Voorletters:

Straat:

Huisnummer:

Postcode:

Woonplaats:

Telefoonnummer:

E-mailadres:

Als: Particulier

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

CO2 is zwaarder dan lucht en Rozenburg ligt lager dan het leidingstelsel. Ik wens dat onderzocht wordt op welke wijze de controle op lekkage aan afsluiters, koppelingen en dergelijke wordt gemeten, en hoe de controle wordt uitgevoerd en hoe daarover openbaar wordt gerapporteerd in de MER wordt opgenomen.

Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?

Als het fout gaat zijn de gevolgen groot voor de inwoners van Rozenburg.

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

Ik ben positief over de wijze communiceren met inwoners over dit project.

Reactie

Verzonden: Donderdag 14 maart 2019 17:20
Onderwerp: Zienswijzeformulier
Rotterdam CCUS Project Porthos

Aanspreekvorm:
Aanspreektitel:
Achternaam:
Voorvoegsel(s):
Voorletters:
Straat: Postbus
Huisnummer: 310
Postcode: 6800 AS
Woonplaats: ARNHEM
Telefoonnummer:
E-mailadres:
Als: Organisatie
Organisatie: TenneT TSO B.V.
Mede namens:

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

TenneT heeft een zienswijze opgesteld. Deze treft u als bijlage bij dit formulier.

Reactie

Postbus 718, 6800 AS Arnhem, Nederland
 Bureau Energieprojecten
 Inspraakpunt Rotterdam CCUS Project Porthos
 T.a.v. de minister van EZK en initiatiefnemers Porthos
 Postbus 248
 2250 AE VOORSCHOTEN

CLASSIFICATIE	C1: Public Information
DATUM	14 maart 2019
ONZE REFERENTIE	ONL-TTB-05393
UW REFERENTIE	Rotterdam CCUS Project Porthos
BEHANDELD DOOR	
TELEFOON DIRECT	

BETREFT Zienswijze Tennet TSO B.V. Rotterdam CCUS Project Porthos

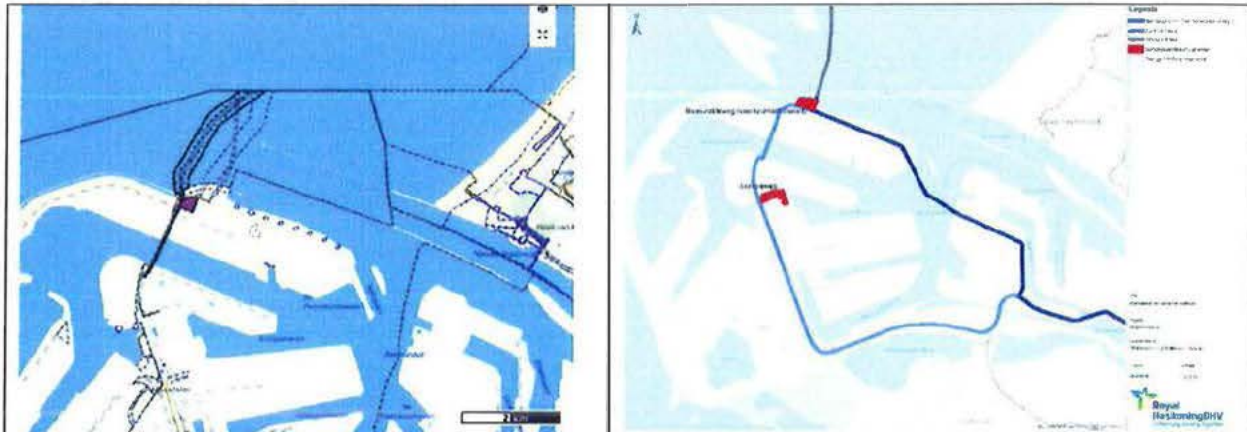
Geachte heer, mevrouw,

TenneT TSO B.V. (hierna: 'TenneT') heeft kennis genomen van de terinzagelegging van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: 'cNRD') van het Rotterdam CCUS project Porthos (hierna: 'Porthos') en de gelegenheid om daarop te reageren. Hierbij maakt TenneT graag van die gelegenheid gebruik, overigens in aanvulling op de constructieve samenwerking en afstemming die reeds met de Porthos projectorganisatie plaatsvindt.

Belang TenneT en hoofdlijn van de zienswijze

TenneT heeft de (wettelijke) taak om een elektriciteitsnet op zee aan te leggen zodat de (toekomstige) windparken op zee aangesloten kunnen worden op het elektriciteitsnet op land. Aanleg daarvan vindt onder meer plaats op de Maasvlakte. In verband met project Porthos zijn 'Net op zee Hollandse Kust (zuid)' (1400 MW) en 'Net op zee IJmuiden Ver Beta' (4 GW) relevant.

Net op zee Hollandse Kust (zuid) maakt onderdeel uit van de 'routekaart 2023' en bestaat uit twee platformen op zee met elk een capaciteit van 700 MW, twee 220 kV wisselstroom kabels per platform, een nieuw te bouwen transformatorstation op land en de 380 kV verbinding naar het bestaande 380 kV hoogspanningsstation op de Maasvlakte waar de verbinding op het landelijke hoogspanningsnet wordt aangesloten. Zie de linker afbeelding hieronder (illustratie 1). De voor de aanleg van het net op zee benodigde besluiten (o.a. inpassingsplan, omgevingsvergunning bouw en milieu) zijn inmiddels onherroepelijk. De twee verbindingen van net op zee Hollandse Kust (zuid) met een gezamenlijke capaciteit van 1400 MW zullen een jaar na elkaar in bedrijf gaan: in 2021 en 2022. Naar verwachting is dit deel van het net op zee dan ook in gebruik voordat Porthos in gebruik wordt genomen, wat concreet betekent dat bij de (eventuele) kruising van Porthos met het Yangtzekanaal afstemming met TenneT nodig is, om te zorgen dat de nieuw aan te leggen CO₂-transportleiding niet conflicteert met de ligging van de elektriciteitskabels (vgl. p. 25 van het cNRD).

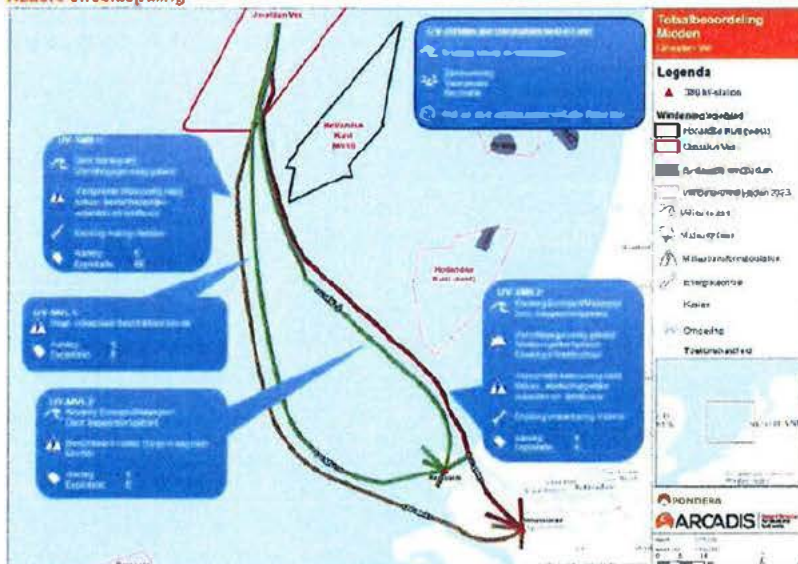


Illustratie 1. Net op zee Hollandse Kust (zuid) (links) en de mogelijke tracés van Porthos (rechts)

Voor wat betreft net op zee IJmuiden Ver als onderdeel van het de 'routekaart 2030' geldt dat de Maasvlakte in beeld is voor de aanlanding van een van de twee verbindingen van het windenergiegebied IJmuiden Ver. Het gaat hierbij specifiek om de verbinding net op zee IJmuiden Ver Beta.

Naar aanleiding van de in 2018 gehouden 'Verkenning aanlanding netten op zee' voor de routekaart 2030 (hierna: 'VANOZ'), heeft het Bestuurlijk Overleg (o.a. de minister van EZK en de betrokken provincies) op 5 december 2018 besloten om voor windenergiegebied IJmuiden Ver Beta een Rijkscoördinatieregeling (RCR) te starten waarin de Maasvlakte en Simonshaven worden onderzocht als aansluitlocaties voor de IJmuiden Ver Beta verbinding. Zie de afbeelding uit de VANOZ hieronder, waarbij een noordelijke en zuidelijke aanlanding op de Maasvlakte als relatief kansrijk zijn benoemd.

Nadere effectbepaling



Figuur 11-4 Nadere effectbepaling IJmuiden Ver oevergebied Midden. Rood = relatief minskansrijk, Groen = relatief kansrijk, Oranje = gemiddeld kansrijk

Illustratie 2. (kansrijke) tracés IJmuiden Ver Beta. De optie naar Simonshaven via de Maasvlakte is afgevaan.

Uit het voorgaande volgt reeds dat de aanleg, het beheer en de exploitatie van de CO₂-transportinfrastructuur op de Maasvlakte en in het Rotterdamse Havengebied rekening heeft te houden met de (voorgenomen) hoogspanningsinfrastructuur van TenneT. De tracés van beide projecten zullen op korte afstand van elkaar gelegen zijn – zie illustratie 1 (rechts) – en daarom is in zowel het ruimtelijke- als het milieuspoor zorgvuldige afstemming bij de (voorbereiding van) de besluitvorming noodzakelijk.

Aanvullend en meer specifiek vraagt TenneT na lezing van de cNRD nog aandacht voor het navolgende.

IJmuiden Ver Beta binnen scope MER Porthos

De cNRD geeft er blijk van dat bij de verdere voorbereiding van de besluitvorming voor Porthos het belang van het toekomstig aanwezige net op zee in beeld is (o.a. p.18, p.22, p.27 van de cNRD), zij het dat dit zich vooralsnog lijkt te beperken tot het net op zee Hollandse Kust (zuid). Wij verzoeken u daarom vriendelijk om ook net op zee IJmuiden Ver Beta binnen de scope van de NRD, MER en de verdere (voorbereiding van de) besluitvorming te betrekken. Graag komen we met u in contact om de meest recente informatie ten aanzien van de tracés af te stemmen (dat geldt ook voor Hollandse Kust (zuid)).

In het kader van IJmuiden Ver Beta zal overigens in maart een kennisgeving van het voornemen en een concept participatieplan worden gepubliceerd.

Afstand houden en het inzichtelijk maken van milieu effecten en de cumulatie daarvan

TenneT onderschrijft het in paragraaf 4.1.1 van de cNRD omschreven belang van de autonome ontwikkeling van het net op zee, zij het dat bij de ontwikkeling van Porthos (en de beschrijving van de milieueffecten) dus ook rekening gehouden moet worden met IJmuiden Ver Beta. Wij verzoeken u een analyse ten aanzien van het ruimtebeslag van Porthos (onder- en bovengronds) in relatie tot de net op zee projecten en de milieueffecten (o.a. externe veiligheid en geluid), inclusief cumulatie en onderlinge beïnvloeding in het MER op te nemen.

Tot slot

TenneT verzoekt u vriendelijk om met het voorgaande rekening te houden bij nadere planuitwerking en besluitvorming en is tot het geven van een nadere toelichting en het leveren van (technische) input vanzelfsprekend steeds bereid. Wij wensen u veel succes met de verdere uitwerking van uw plannen en vertrouwen daarbij op goede voortzetting van onze samenwerking.

Met vriendelijke groet,
 TenneT TSO B.V.

Manager Projects Offshore NL

Verzonden: Woensdag 20 maart 2019 20:56
Onderwerp: Zienswijzeformulier
Rotterdam CCUS Project Porthos

Aanspreekvorm:
Aanspreektitel:
Achternaam:
Voorvoegsel(s):
Voorletters:
Straat: NDSM-Plein
Huisnummer: 32
Postcode: 1033 WB
Woonplaats: AMSTERDAM
Telefoonnummer: 0800-4223344
E-mailadres:
Als: Organisatie
Organisatie: Stichting Greenpeace Nederland

Staan er naar uw mening onjuistheden in de conceptnotitie reikwijdte en detailniveau?

In de conceptnotitie staat misleidende informatie over het nut en de noodzaak van CCS voor de energietransitie. Zie de bijlage.

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

Naar onze mening worden publieke belangen over het hoofd gezien. Zie de bijlage.

Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?

Greenpeace Nederland staat voor een eerlijke en effectieve energietransitie. Naar onze mening vormt dit project een bedreiging voor de eerlijke energietransitie. Zie de bijlage.

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

Zie de zienswijze in de bijlage.

Reactie

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Rotterdam CCUS Project Porthos
Postbus 248
2250 AE Voorschoten

21 MRT 2019

Amsterdam, 21 maart 2019

Onderwerp: Zienswijze van de stichting Greenpeace Nederland betreffende het Porthos project.

Geachte heer/mevrouw,

Met deze brief geeft de organisatie Greenpeace Nederland haar zienswijze op de conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau – Rotterdam CCUS project (Porthos). Deze zienswijze bestaat uit drie onderdelen. Allereerst wordt er ingegaan op de vermeende noodzaak van CO2 opslag. Vervolgens wordt een aantal problemen aangekaart die Greenpeace voorziet met betrekking tot CCS. Ten slotte worden er concrete punten benadrukt die meegenomen dienen te worden in de definitieve Milieu Effect Rapportage.

Nut en noodzaak

Ten eerste willen wij u wijzen op een feitelijke onjuistheid onder het kopje “nut en noodzaak – Carbon Capture & Storage (CCS) als klimaatmaatregel”. Hier staat het volgende beschreven: “Ook het IPCC beschouwt CCS als een noodzakelijke techniek om de klimaatdoelen te behalen” (p. 4). Dit is echter onjuist. Volgens het laatste IPCC zijn diverse scenario's mogelijk voor maximaal 1,5 graad temperatuurstijging. Een deel van de scenario's bevat geen CCS. Dat wil zeggen dat CCS ingezet kan worden, maar dus niet noodzakelijk is.¹ CCS is niet onderdeel van alle scenario's. Sterker nog, het IPCC is kritisch op de technologische ontwikkeling van CCS ‘the political, economic, social and technical feasibility of solar energy, wind energy and electricity storage technologies has improved dramatically over the past few years, while that of nuclear energy and Carbon Dioxide Capture and Storage (CCS) in the electricity sector have not shown similar improvements.’² Het is geheel mogelijk voor industrie om de energietransitie te maken zonder CCS. Dit blijkt onder meer uit het Kalavasta rapport.³ Ook het Wuppertal instituut, in opdracht van havenbedrijf Rotterdam, laat zien in het Closed Carbon Cycle scenario dat een reductie van 90 tot 95% in de haven mogelijk is zonder CCS.⁴

Over de hele wereld zijn CCS-projecten vertraagd of geannuleerd vanwege de hoge kosten en technologische uitdagingen⁵. Prominente voorbeelden zijn onder meer het Barendrecht-project in

¹ IPCC (oktober 2018) Global Warming of 1.5 °C. Hoofdstuk 2, pagina 6.

² IPCC (oktober 2018) Global Warming of 1.5 °C. Hoofdstuk 4, pagina 5.

³ Kosteneffectieve maatregelenpakketten voor de doelstellingen van de industrie, Kalavasta 2018

⁴ Wuppertal Instituut (september 2016) Decarbonization Pathways for the Industrial Cluster of the Port of Rotterdam. Hoofdstuk 3, pagina 58.

⁵ <https://thewest.com.au/business/energy/chevron-gets-lifeline-on-delayed-gorgon-carbon-capture-ng-b88992451z>

Nederland dat in 2010 werd geannuleerd, en het ROAD project dat in 2017 werd geannuleerd. De Europese Rekenkamer concludeerde onlangs dat geen van de zes CCS projecten (waaronder het Nederlandse ROAD) van de grond is gekomen, ondank forse financiële steun.⁶ De wetenschap achter CCS is nog steeds hetzelfde; het enige wat sindsdien is veranderd is dat reducties in CO₂ urgenter zijn dan ooit. CCS wordt genoemd als mogelijkheid om CO₂-uitstoot binnen essentiële sectoren op korte termijn terug te brengen. In de concept notitie wordt echter aangeduid dat het Porthos project een lange ontwikkel- en voorbereidingstijd heeft. Dit gegeven rijmt niet met de urgentie waarmee Nederland haar CO₂-uitstoot moet reduceren. In een verkennende studie door Gasunie en EBN staat zelfs dat er rekening gehouden moet worden met een minimale aanlooptijd van 7 jaar voordat CO₂ opgeslagen kan worden.⁷

Risico's, kosten en blinde vlekken

Kort gezegd: CCS is duur, riskant en gaat ons niet van onze fossiele verslaving afhelfen. CCS zal onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen consolideren ten koste van een energiesysteem gebaseerd op een laag energieverbruik en hernieuwbare energie. De opslag van CO₂ is een end-of-pipe technologie; CO₂ opslag leidt niet tot een vermindering van het gebruik van fossiele brandstoffen, noch voorkomt het deze. Daarnaast is er totaal geen ervaring met het afvangen, comprimeren en opslaan van CO₂ op de schaal die Porthos ambieert.

Aan CCS hangt een flink prijskaartje. Voor de infrastructuur alleen wordt door Porthos-partijen zelf gesproken over een bedrag van 4 à 500 miljoen euro⁸. Volgens een studie van VEMW kost de aanleg van infrastructuur voor regio IJmuiden en Rotterdam-Moerdijk zelfs 900 miljoen euro. Met Zeeland komt dit neer op 1,2 miljard euro⁹. Uit de CCS JFF rapportage blijkt daarnaast dat er onzekerheden bestaan over de kosten van transport en opslag: "de geschatte technische kosten voor transport en opslag zijn gemiddeld ongeveer 10 euro/ton. Echter, de werkelijke economische kosten en tarieven zullen hoger zijn omdat daar ook andere kosten zoals financiering, verzekeringen, monitoring en rendementseisen, van de investeerder voor moeten worden meegenomen".¹⁰ Momenteel is CCS alleen nog maar mogelijk met overheidssteun. Dit zal zo blijven tenzij een hoge CO₂-prijs wordt ingevoerd. In de abatementscurve per ton vermeden CO₂ lijkt CCS nu goedkoop. Dit omvat echter niet transport, opslag en monitoring en mogelijke lekkage. Door de verbreding van de SDE+ regeling zal CCS hierdoor deels gefinancierd worden. Publiek geld gebruiken voor de bevordering van CCS gaat ten koste van duurzame energieopwekking die juist zo essentieel is voor de energietransitie.

<https://www.dw.com/en/carbon-capture-and-storage-magic-pill-or-chimera/a-18880678>

⁶ <https://www.nu.nl/economie/5529224/eu-programmas-schone-energie-zo-goed-als-mislukt.html>

⁷ 'Transport en opslag van CO₂ in Nederland', november 2017

⁸ NOS. 'Rotterdamse haven denkt een derde van CO₂-uitstoot onder de zee te kunnen opslaan', april 2018

⁹ VEMW studie 'De Nederlandse Industrie – Van strategie naar impactvolle keuzes in transitie', april 2018

¹⁰ Eindrapportage Joint Fact Finding CO₂ afvang en opslag, december 2018

CO₂-opslag gaat gepaard met bepaalde risico's. In de concept notitie staat beschreven dat de gevolgen van eventuele calamiteiten onderzocht zullen worden. Greenpeace wil benadrukken dat zelfs als er sprake is van een minimale CO₂-lekkage dit desastreuze gevolgen kan hebben op de veiligheid, gezondheid en het milieu. Nog nooit eerder is bewezen dat CO₂ eeuwig in een gasveld kan blijven zitten wanneer het daarin kunstmatig geïnjecteerd is. Risico's op de lange termijn zijn zeer belangrijk gezien de tijd die CO₂ opgeslagen moet blijven. Het is de vraag of toekomstige generaties door CO₂-opslag niet opgeschreept worden met een nicuwe vorm van afval, en of de veiligheid tot ver in de toekomst gewaarborgd kan worden.

In de concept notitie staat dat de afvang van CO₂ niet onder het huidige MER valt. Het afvang-proces is echter een zeer belangrijk punt waarmee milieuschade kan ontstaan. CO₂-afvang na verbranding kan bijvoorbeeld emissie van kankerverwekkende stoffen veroorzaken.¹¹ Bij CO₂-afvang na verbranding worden amineverbindingen uitgestoten. De vrijgekomen aminen kunnen niet alleen gezondheidseffecten veroorzaken, maar hebben ook een toxische invloed op vegetatie, bodem, fauna en ecosystemen¹². Doordat er nog niet bekend is welke partijen CO₂ zullen gaan afvangen, noch de manier waarop zij van plan zijn om CO₂ af te vangen, ontstaat er geen duidelijk beeld over de complete milieueffecten. Het plan om infrastructuur al aan te gaan leggen voordat er duidelijk is hoe deze infrastructuur gebruikt gaat worden om CO₂ voor duizenden jaren op te slaan is uiterst onverantwoordelijk.

Gerelateerd hieraan is de extra energievraag die ontstaat door het CCS proces. De manier waarop CO₂ wordt afgevangen vergt doorgaans $\frac{2}{3}$ van de additionele energie¹³. Hierdoor is informatie over de specifieke manier van afvang zeer relevant. De additionele energie die nodig is bij een continue CCS proces voor afvang, compressie en opslag wordt geschat op 400 tot 620 GWb op jaarbasis¹⁴, hetgeen neerkomt op 1 - 1,5 keer de jaarlijkse energie output van het Prinses Amaliawindpark. VEMW heeft het zelfs over 4-5 GJ/t CO₂¹⁵, wat neerkomt op 1111-1388 GWh per afgevangen, gecomprimeerde en getransporteerde megaton CO₂ bij processen zonder al aanwezige pure CO₂ reststroom. Als de benodigde additionele energie komt van fossiele bronnen, gaat het rendement achteruit en wordt er dus minder CO₂ uitstoot voorkomen dan geclaimd wordt. Daarnaast ontstaan er ook negatieve milieueffecten door de opwekking van grijze energie.

Milieueffecten

Onder het kopje 'milieuthema's' op pagina 28 worden onderwerpen besproken die van belang geacht worden voor Porthos. Hieronder volgt is een recommandatie van verschillende aspecten die in acht genomen dienen te worden.

¹¹ Låg et al. (2011) Health effects of amines and derivatives associated with CO₂ capture.

¹² Låg et al. (2011) Health effects of amines and derivatives associated with CO₂ capture.

¹³ Davidson, D. J., & Gross, M. (Eds.). (2018). *The Oxford Handbook of Energy and Society*.

¹⁴ Kosteneffectieve maatregelenpakketten voor de doelstellingen van de industrie, Kalavasta 2018

¹⁵ VEMW De Nederlandse Industrie - Van strategie naar impactvolle keuzes in transitie

In het MER dient te worden onderzocht wat de precieze effecten op de Noordzee zou kunnen zijn bij een lekkage. Specifiek dient er gekeken te worden naar de kans op acidificatie. In het MER zou ook inzichtelijk moeten worden gemaakt hoe lekken voorkomen zullen worden, hoe dit gemonitord gaat worden en bij wie verantwoordelijk zal liggen en blijven aangezien de CO₂ duizenden jaren in de gasvelden zal moeten verblijven. Tevens moet er zicht komen op de procentuele kans op een lekkage en de gevolgen van dien op dier- en plantensoorten. In de Joint Fact Finding over CO₂-afvang en -opslag staat het volgende beschreven: "CO₂ is zwaarder dan lucht en kan bij zeer hoge concentraties, bijvoorbeeld door blow-outs of ophoping in een gesloten ruimte, ernstige negatieve effecten hebben op mens en dier" (p. 13). In het MER dient beschreven te worden wat de precieze gevolgen van een desbetreffende calamiteit zou zijn, en hoe dit risico zich verhoudt tot verschillende punten in de infrastructuur. In het MER moet deze kans op lekkages daarbij over de volledig mogelijke looptijd van de opslag geschat worden. Met betrekking op lekkages is het daarnaast niet alleen waardevol om te onderzoeken wat de gevolgen zouden kunnen zijn, maar ook welke maatregelen getroffen kunnen worden om deze effecten te verminderen of te elimineren. Door CO₂ in gesteente op te slaan ontstaat er een risico dat de CO₂ zal reageren met het gesteente omdat het geen inert gas is en dus chemische reacties aangaat. Dit kan extra instabiliteit verzorgen in de bodem. In het MER moet daarom ook onderzocht worden hoe de CO₂ zal reageren op het type gesteente waarin het geïnjecteerd wordt en hoe de verloop van tijd hier invloed op zal hebben.

Greenpeace acht het wenselijk dat alle kansen die ingeschat worden voor calamiteiten gepaard zullen komen met onzekerheidsmarges.

Afsluiting

Wegens de verschillende onzekerheden met betrekking tot de kosten, effectiviteit, risico's, aansprakelijkheid en noodzaak zou het Porthos project niet uitgevoerd moeten worden voordat er volledige zekerheid is omtrent bovengenoemde aspecten. Overheidssubsidie gebruiken voor de ontwikkeling van dit project is daarom onverantwoordelijk en onrechtvaardig.

In plaats van miljarden euro's aan overheidsgeld in het Porthos project te stoppen, moet geïnvesteerd worden in energiebesparing en ketenefficiëntie. Het Porthos project zorgt er enkel voor dat de voorraad fossiele grondstoffen sneller verbruikt zal worden door de enorme extra energievraag die ontstaat. Investerings in schone, veilige en direct beschikbare vormen van energie, zoals zon- en windenergie, zijn noodzakelijk voor de duurzame energietransitie. Burgers op laten draaien voor kosten van een project wat het potentieel heeft ervoor te zorgen dat de energietransitie vertraagd wordt is niet wenselijk en oneerlijk.

Ik vertrouw erop dat bovenstaande vragen en kanttekeningen meegenomen zullen worden in het MER. Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen via onderstaande contactgegevens.

Met vriendelijke groet,

Programmadirecteur
Stichting Greenpeace Nederland

Verzonden: Donderdag 21 maart 2019 11:54
Onderwerp: Zienswijzeformulier
Rotterdam CCUS Project Porthos

Aanspreekvorm:
Aanspreektitel:
Achternaam:
Voorvoegsel(s):
Voorletters:
Straat: Europaweg
Huisnummer: 875
Postcode: 3199 LD
Woonplaats: MAASVLAKTE ROTTERDAM
Telefoonnummer:
E-mailadres:
Als: Organisatie
Organisatie: Europe Container Terminals B.V.

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

Ja, zie zienswijze(n) in bijlage.

Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?

Ja, zie zienswijze(n) in bijlage.

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

Ja, zie zienswijze(n) in bijlage.

Reactie

Bureau Energieprojecten
 Inspraakpunt Rotterdam CCUS project Porthos
 Postbus 248
 2250 AE VOORSCHOTEN

Datum :20 maart 2019

Ref. :16-03-2019, Euromax, zienswijze(n) concept cNRD Porthos.doc

Betreft:Zienswijze(n) concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdam CCUS Project Porthos

Geachte dames, heren,

Euromax Terminal C.V. ("ETCV") is huurder van de terreinen en kades aan de Europaweg 951 Rotterdam (Maasvlakte) waarop de Euromax Terminal is gelegen. Euromax Terminal Rotterdam B.V. ("ETR") ETR is eigenaar van het equipment van de Euromax Terminal en exploiteert de Euromax Terminal. Europe Container Terminals B.V. ("ECT") is de aandeelhouder van eerdergenoemde vennootschappen en tevens houder van de reserveringsrechten voor de zogenaamde optieterreinen voor de toekomstige uitbreiding van de Euromax Terminal. ECT, ETCV en ETR (hierna tezamen: "Euromax") dienen hierbij de navolgende zienswijzen in op de bovengenoemde Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (cNRD) voor het milieueffectrapport (MER) voor de aanleg van een CO₂-leiding door het Rotterdamse havengebied naar een opslagslaglocatie onder de Noordzee waarin CO₂ vanuit de Rotterdamse industrie zal worden opgeslagen.

In de cNRD Porthos worden verschillende tracémogelijkheden besproken voor het transporteren van CO₂ naar het reservoir Porthos, een noordelijk en een zuidelijk tracé. Deze twee tracémogelijkheden hebben elk een verschillende locatie voor een compressorstation om ervoor te zorgen dat CO₂ met de juiste druk en temperatuur bij het platform P18-A aankomt om vervolgens via putten naar het reservoir Porthos getransporteerd te worden. In de cNRD Porthos worden twee locaties voor een compressorstation besproken. Zowel het beoogde noordelijke tracé en ook het beoogde zuidelijke tracé, heeft mogelijk op bepaalde delen nadelige gevolgen voor Euromax. De zienswijzen van Euromax richten zich, voor zover relevant, op zowel het noordelijke als ook het alternatieve zuidelijke tracé.

Euromax wil hierbij het volgende onder de aandacht brengen:

- Euromax kan in beginsel geen (operationele) beperkingen dulden voor het boven de CO₂-leiding gelegen terrein door bouw, aanleg of gebruik van de leiding (met name aan de orde bij het alternatieve zuidelijk tracé) of het compressorstation (ter hoogte van de Edisonbaai bij noordelijk tracé);
- Euromax moet te allen tijde de mogelijkheid hebben om bouwwerkzaamheden te verrichten op de Euromax Terminal. Onderdeel van dergelijke bouwwerkzaamheden zullen diepe grondwerkzaamheden of de aanleg van fundaties zijn. Eventuele beperkingen dienen overeen te worden gekomen, maar kunnen zich nooit uitstrekken tot het maaiveld;
- Euromax kan geen beperkingen in de belastbaarheid van de bovengrond boven de CO₂-leiding accepteren. In de huidige plannen voor de toekomst zijn verschillende uitbreidingen gepland die mogelijk moeten blijven om ook na die uitbreidingen een rendabel bedrijf te kunnen voortzetten;

Euromax heeft met het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) reeds contractuele afspraken gemaakt, waarbij Euromax optierechten heeft verkregen voor de verdere ontwikkeling en uitbreiding van de Euromax Terminal, waarvoor Euromax ook financiële verplichtingen is aangegaan met het HbR.

De door Euromax opgestelde ontwikkelingsplannen voor de invulling van de optieterreinen zijn met het HbR gedeeld en door hen akkoord bevonden.

Op initiatief van het HbR wordt momenteel overleg gevoerd met alle aanwezige containerterminals op de Maasvlakte over de mogelijkheid van de realisatie van een Container Exchange Route (CER), waarop Euromax terminal aangesloten zou moeten worden en die derhalve ook het voorgenomen zuidelijk tracé zal moeten kruisen.

Nabij de beoogde locatie voor het zuidelijk tracé (en het compressorstation van het noordelijk tracé) bevindt zich naast de Edisonbaai een door Euromax van het HbR gehuurde vuurwerkompaklocatie. Rond deze locatie gelden grote veiligheidsafstanden in verband met de mogelijke explosie van opgeslagen vuurwerk van de zwaarste categorie. Wanneer op deze locatie geen container met vuurwerk aanwezig is, wordt een deel van de ompaklocatie gebruikt als oefenterrein voor de gezamenlijke brandweer. In de cNRD Porthos wordt daar op geen enkele wijze aandacht aan besteed.

Euromax en HbR hebben weliswaar al gesproken over het verplaatsen van de vuurwerkompaklocatie naar een nog nader te bepalen nieuwe locatie, maar daar zijn geen definitieve afspraken over gemaakt en onduidelijk is, welke partij de kosten zal gaan dragen voor de verhuizing en de aanleg en onderhoud van een nieuwe locatie. Voor zover de huidige vuurwerk ompaklocatie niet verplaatst zal worden, kan binnen het gebied binnen de veiligheidsstraal van de vuurwerkompaklocatie niet als locatie van het compressorstation aangewezen worden, omdat dit op basis van PGS-6 alleen al, niet is toegestaan.

Daarnaast zal de aanwezigheid van een compressorstation ter hoogte van de Edisonbaai mogelijke gevolgen hebben voor o.a. communicatie- en andere systemen op de Euromax Terminal, die kunnen leiden tot structurele verstoring van de operationele activiteiten. Dergelijke negatieve effecten dienen te worden vermeden. Euromax verzoekt aan deze aspecten voldoende aandacht te besteden en gedegen onderzoek uit te voeren. De resultaten van het onderzoek dienen integraal te worden gedeeld met Euromax.

Op de Maasvlakte is de beschikbare geluidsruimte voor het overgrote deel reeds in de verleende omgevingsvergunningen door de aanwezige bedrijven ingevuld. De aanleg van de CO₂-leding en het compressorstation kan en mag derhalve niet leiden tot enige wijziging in de verdeling van de beschikbare geluidsruimte.

Nabij de locatie van het compressorstation van het noordelijk tracé bevindt zich de kazerne van gezamenlijke beroepsbrandweer voor Euromax, Gate en MOT, ter uitvoering van de wettelijke verplichtingen van de betrokken terminals. Deze kazerne is dag en nacht bemand. In de nacht zullen zich hier slapende mensen bevinden. Een eventueel compressorstation zou de nachtrust kunnen verstoren.

Het voorgenomen alternatieve zuidelijk tracé kruist het Yangtsekanaal, de Maximaweg, de Maasvlakte weg, de havenspoorlijn en de Euromax terminal. De Maasvlakteweg en de havenspoorlijn zijn van vitaal belang voor Euromax. Stremming van deze infrastructuur kan niet worden toegestaan.

Onder het huidige terrein van Euromax bevindt zich reeds een kabelkokertracé, waar zich verschillende kabels en leidingen in bevinden of ingepland worden, zoals de elektriciteitskabels van Tennet in het kader van het project Net op Zee Zuid Holland Zuid. Dit tracé kruist het terrein van Euromax op een diepte van -42,00 m NAP tot -6,00 m NAP. Ten behoeve van dit kabelkokertracé zijn bouwkundige aanpassingen in het ontwerp van de Euromax containerterminal aangebracht waarop de inrichting van de Euromax Terminal is aangepast. Uitbreiding van het huidige kabelkokertracé of realisatie van een nieuw kabelkokertracé is daarom niet meer in te passen in de bestaande inrichting van de Euromax Terminal of op de toekomstige uitbreidingsterreinen, zonder dat Euromax hierdoor geconfronteerd zal worden met hoge kosten voor de ontwikkeling van de uitbreidingen van de Euromax Terminal.

Blad 3
20 maart 2019

De onbelemmerde doorgang van de hoofdvaarroute (Maasmond, Beerkanaal en Yangtzekanaal) is voor de op de Maasvlakte gelegen containerterminals binnen de ECT Groep (Euromax Terminal en ECT Delta Terminal) en haar klanten van essentieel belang en stremmingen dienen te allen tijde te worden voorkomen.

Euromax vertrouwt er op dat zij voldoende inzicht heeft gegeven in haar zienswijzen. Uiteraard is Euromax graag bereid haar zienswijzen nader toe te lichten en haar medewerking te verlenen aan het vinden van mogelijke oplossingen.

Hoogachtend,

Namens Europe Container Terminals B.V.,
Euromax Terminal C.V. en
Euromax Terminal Rotterdam B.V.

Chief Executive Officer
Europe Container Terminals B.V.