

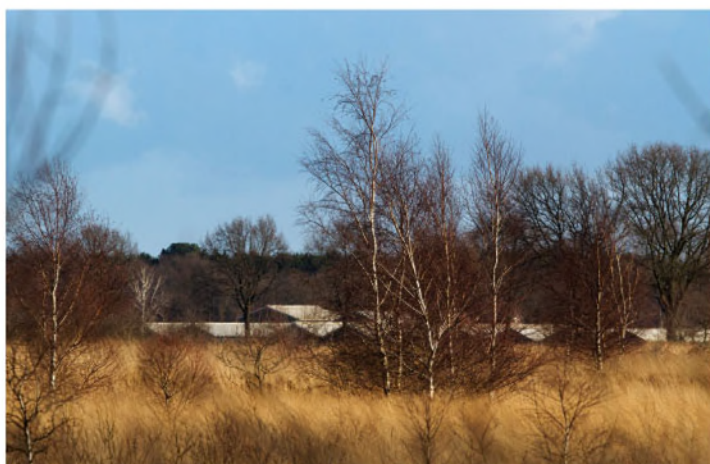


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Ammoniakopslag en waterstofproductie, Air Products Europoort

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

19 december 2025 / projectnummer: 3935



1 Advies over het MER in het kort

Air Products Nederland B.V. (hierna: 'Air Products') en Gunvor Energy Rotterdam B.V. (hierna: 'Gunvor') willen in de Europoort in Rotterdam een ammoniak op- en overslagterminal en een fabriek voor de productie van waterstof realiseren, de 'Rotterdam Renewable Hydrogen Facility' (hierna: 'project RRHF', zie figuur 1). Ammoniak is een energiedrager voor waterstof en komt per zeeschip aan in Rotterdam. Een deel van de ammoniak wordt per binnenvaartschip afgevoerd. Een ander deel wordt opgeslagen en gebruikt voor de productie van waterstof. De geproduceerde waterstof wordt per pijpleiding afgevoerd of wordt vloeibaar gemaakt in de naastgelegen fabriek ('liquifier') voor transport per vrachtwagen. Voor de aanleg en het gebruik van de terminal en de fabriek is een omgevingsvergunning nodig. Voor het besluit over de omgevingsvergunning is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De provincie Zuid-Holland heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder: 'Commissie') gevraagd te adviseren over het MER¹. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en volledigheid van het MER.

Wat staat in het MER?

Het MER beschrijft de milieueffecten van het project RRHF. Hierin staat dat RRHF leidt tot negatieve milieueffecten in zowel de aanleg- als de gebruiksfase. Het gaat onder andere om een lichte toename van lucht- en geluidemissies en van de hoeveelheid te verwerken afval. In de gebruiksfase is er ook een licht negatief effect op nautische veiligheid. De stikstofdepositie van de voorgenomen activiteit neemt niet toe ten opzichte van de geldende natuurvergunning van Gunvor ('intern salderen') en is daardoor toelaatbaar, zo staat in het MER.

Voor een aantal milieuthema's zijn ook de effecten van varianten beschreven. De varianten gaan over het tracé van de ammoniakbuisleiding vanaf de aanmeerlocatie naar de opslagtank, over het aantal opslagtanks en over het toepassen van een restgascompressor². De varianten zorgen volgens het MER niet voor andere milieueffecten dan de voorgenomen activiteit, behalve de restgascompressor. Die scoort iets beter op het aspect energie en klimaat.

Wat constateert de Commissie?

Veiligheidsrisicoprofiel onvoldoende in beeld

Het MER is goed leesbaar en bevat veel informatie. Er zijn nog niet veel projecten gerealiseerd waarbij grootschalig ammoniak wordt opgeslagen en daaruit waterstof wordt geproduceerd. Het is daarom niet vreemd dat het op een aantal vlakken nog zoeken is naar welke informatie precies nodig is om het belang van het milieu en de leefomgeving goed mee te kunnen wegen in de besluitvorming.

Duidelijk is dat de verwerking van ammoniak een uitzonderlijk en ander risicoprofiel (qua stofeigenschappen³ en verspreidingsgebied) heeft dan vergelijkbare activiteiten met andere stoffen uit de petrochemie in het havengebied. Het MER moet daarom in algemene zin

¹ 'Milieueffectrapport Air Products en Gunvor – Rotterdam Renewable Hydrogen Facility' van 22 september 2025, opgesteld door Haskoning.

² Na het zuiveren van de waterstof blijft restgas over. In een compressor wordt het restgas samengedrukt waarna het opnieuw kan worden gezuiverd. Daarmee wordt het proces geoptimaliseerd.

³ Ammoniak verdient vanwege zijn toxische eigenschappen bijzondere aandacht, zeker wanneer in grote volumes.

beschrijven hoe een rampscenario van een gifwolkramp⁴ eruit zou kunnen zien. Ook moet worden beschreven welke maatregelen Air Products en Gunvor kunnen nemen in het ontwerp en bij het gebruik van het project RHFF om een mogelijke ramp zoveel mogelijk te voorkomen. Dit is belangrijk omdat het project RHFF niet alleen ammoniak omzet in waterstof, maar ook grootschalige opslag, verlading en transport per zeeschip en binnenvaartschip omvat, inclusief de onderlinge samenhang.

Maatregelen voor beperken milieugevolgen onvoldoende onderzocht

Vervolgens constateert de Commissie dat het MER geen helder en integraal beeld geeft van de milieugevolgen van het project RRHF én ook niet van maatregelen om deze gevolgen te beperken. Dat is wel nodig. Het MER lijkt vooral te zijn gebruikt om te onderbouwen dat het project voldoet aan wet- en regelgeving. Er zijn onvoldoende (volwaardige) varianten onderzocht en er is weinig onderzoek gedaan naar mogelijkheden om milieueffecten verder te beperken dan strikt vereist. Er zijn in het MER bijvoorbeeld geen BBT-plus⁵ maatregelen en/of technieken uitgewerkt.

Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie signaleert, ook om andere redenen, dat bij de toetsing van het MER belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het project RRHF. Het gaat om de volgende punten:

- **Beschrijving van het project.** De massa-, water- en energiebalansen en milieugevolgen van afwijkingen van PGS12⁶ ontbreken. Ook zijn de bijzondere bedrijfsomstandigheden (zoals opstart, geplande stop en noodstop) onvoldoende beschreven.
- **Varianten.** Een aantal realistische varianten ontbreekt en van andere varianten zijn niet alle relevante milieueffecten beschreven. Daarnaast is niet in beeld gebracht welke BBT+ technieken en maatregelen beschikbaar zijn om emissies naar de lucht verder te reduceren.
- **Veiligheid, risicoprofiel ammoniak en rampen.** Het MER gaat onvoldoende in op de risico's van grootschalig opslag en verlading van ammoniak en van de mogelijke rampscenario's daarbij. Daarnaast zijn technische veiligheidsstudies deels nog onvoldoende. Het gaat om het volgende:
 - o **Overzicht van mogelijke rampen.** Breng de gevolgen daarvan in beeld en (ontwerp)maatregelen om de gevolgen daarvan te beperken.
 - o **Externe veiligheid.** De QRA⁷ bevat onduidelijkheden en inconsistenties. Daarnaast moet in beeld worden gebracht welke scenario's bepalend zijn voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.
 - o **Nautische veiligheid.** Een analyse van de gevolgen van de aanvaring van een met ammoniak geladen schip ontbreekt in het MER. Ook ontbreekt een aanmeeraanalyse voor beide aanlegsteigers (Jetty's) van Gunvor en een onderbouwing dat twee sleepboten voldoende zijn om de zeeschepen te assisteren.

⁴ Een voorbeeld van een ramp bij grootschalige ammoniakopslag is de ernstige [Jonavaramp in Litouwen](#) uit 1989.

⁵ Het begrip Beste Beschikbare Technieken (BBT) staat voor de meest doeltreffende methoden die technisch en economisch haalbaar zijn om emissies en andere nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen. BBT's voor verschillende typen installaties en activiteiten zijn opgenomen in zogenoemde BREF-documenten. Voor het verkrijgen van een vergunning is noodzakelijk dat tenminste aan BBT wordt voldaan. BBT-plus technieken zijn methoden die verdergaan dan datgene wat conform BBT is vereist, en die leiden tot verdergaande beperking van emissies of andere nadelige gevolgen voor het milieu.

⁶ PGS staat voor Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen. PGS 12 is een richtlijn voor opslag en verlading van ammoniak.

⁷ Quantitative risk assessment of kwantitatieve risicoanalyse. Bijlage M3a bij het MER: 'Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) voor het Milieueffectrapport RRHF van 17 september 2025, opgesteld door Haskoning.

- **Emissies naar de lucht.** Onvoldoende is onderbouwd waarom met de gekozen technieken geen lagere emissies mogelijk zijn. Ook is niet in beeld gebracht met welke eventuele aanvullende maatregelen of technieken de emissies verder omlaag kunnen worden gebracht.
- **Natuur.** In de natuurtoets is slechts onderzoek uitgevoerd in een deel van het plangebied.
- **CO₂-effecten.** De CO₂-emissies over de gehele keten ontbreken in het MER. Dat is niet alleen nodig om de directe en indirecte milieueffecten van het project in beeld te brengen, maar ook om te onderbouwen dat het project daadwerkelijk waterstof met een lage CO₂-voetafdruk zal produceren.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het project RRHF.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Figuur 1 Bedrijfsterrein met locaties projectactiviteiten (bron: MER).

Aanleiding MER

Om de beschikbaarheid van hernieuwbare waterstof te vergroten, werken Air Products Nederland B.V. en Gunvor Energy Rotterdam B.V. samen om een terminal voor de productie van die waterstof te realiseren. Op een braakliggend terrein bouwt Air Products een opslagtank voor ammoniak en twee waterstof-productie-eenheden die waterstof onttrekken uit vloeibare ammoniak. De ammoniak wordt per zeeschip aangevoerd naar de (bestaande) aanlegsteigers van Gunvor en vervolgens per buisleiding naar de opslagtank van Air Products getransporteerd. De waterstof wordt in de naastgelegen waterstoffabriek van Air Products vloeibaar gemaakt en per vrachtwagen afgevoerd. Ook wordt een deel van de geproduceerde waterstof wordt op druk gebracht om per buisleiding afgevoerd te kunnen worden. Op de

bestaande aanlegsteigers van Gunvor wordt ook een faciliteit gerealiseerd voor transport van ammoniak met binnenvaartschepen. Voor het project is een omgevingsvergunning voor een milieuactiviteit en een natuurvergunning nodig.

Het project is in ieder geval mer-beoordelingsplichtig, omdat sprake is van een installatie voor de opslag van aardolie of petrochemische of chemische producten (activiteit I3 van bijlage V behorende bij het Omgevingsbesluit), de behandeling van tussenproducten en vervaardiging van chemicaliën (activiteit F5) en van buisleidingen voor het transport van gas, olie of chemicaliën (activiteit J9). Vermoedelijk is het project ook direct mer-plichtig, omdat sprake is van een geïntegreerde chemische installatie (activiteit F3 van bijlage V behorende bij het Omgevingsbesluit). Hoe dan ook hebben Air Products en Gunvor ervoor gekozen de mer-beoordeling over te slaan en direct een project-MER op te stellen.

Advies over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De Commissie heeft op 12 juni 2025 een advies gegeven over de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor het MER.⁸

Locatiebezoek en startgesprek

Op 15 april 2025 heeft de werkgroep van de Commissie de projectlocatie bezocht ten behoeve van haar advies over de NRD. Tijdens een startgesprek op 27 november 2025 kreeg de Commissie een toelichting op het MER van Air Products en Gunvor. Ook het bevoegd gezag was daarbij aanwezig.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland – besluit over het project.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer [3935](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

⁸ Dit [advies](#) is te vinden op de website van de Commissie.

2.1 Afbakening van het project

In haar advies over de NRD vroeg de Commissie om duidelijkheid te geven over de afbakening van het project. Met name over de vraag of de liquifier (fase 1A) daarvan deel uitmaakt. Het MER biedt die duidelijkheid nog niet helemaal. Enerzijds staat er dat de liquifier één van de fases is van het project RRHF én dat de vier fases in samenhang zullen opereren als alle fases gereed zijn. Anderzijds wordt gesteld dat de liquifier de eerste jaren al zelfstandig zal functioneren (en dus geen onderdeel is van het project). Wat wel duidelijk is, is dat het MER is opgesteld voor fase 1B, 1C en 1D én dat bij belangrijke thema's de effecten van de vier projectfases (dus inclusief fase 1A) wél gezamenlijk in beeld zijn gebracht. Aangezien hiermee de belangrijkste milieu-informatie over fase 1A, 1B, 1C en 1D gezamenlijk in beeld komt, is wat de Commissie betreft op dit punt geen aanvulling van het MER nodig. Bij de aan te vullen punten in de rest van dit advies vraagt een heldere afbakening echter nog wel aandacht.

2.2 Beschrijving project

2.2.1 Massa-, water- en energiebalansen

In het MER wordt het verbruik van grond- en hulpstoffen en van utilities⁹ in kaart gebracht. De massa-, water- en energiebalansen ontbreken echter. Deze balansen zijn wel nodig, omdat daarmee de milieugevolgen van het project en de varianten te herleiden zijn tot de verschillende processtappen, emissiepunten en emissies. Daardoor komen de milieugevolgen navolgbaar in beeld en kunnen de uitkomsten gecontroleerd worden.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit over de vergunning:

- Massa-, water- en energiebalansen op te nemen, betrek daar ook fase 1A bij.
- Duidelijk te vermelden op welke gegevens en aannamen deze balansen zijn gebaseerd.
- Aan te geven welke bandbreedtes in deze balansen aanwezig zijn.

Werk voor de varianten balansen uit als deze onderscheidend zijn van de balansen van de voorgenomen activiteit.

2.2.2 Bijzondere bedrijfsomstandigheden

De analyse van de bijzondere bedrijfsomstandigheden die kunnen leiden tot verhoogde emissies en/of ongewenste afvalstoffen is zeer beperkt. In het MER staat wel een aantal bijzondere bedrijfsomstandigheden, maar de frequentie en duur ervan ontbreken en ook welke emissies en afvalstoffen vrij kunnen komen.

Onvoorziene voorvallen zijn niet beschreven, daarvoor bevat het MER een verwijzing naar een beperkt veiligheidsrapport en naar een nog uit te voeren HAZOP-studie¹⁰. Het MER bevat

⁹ Hiermee worden de basisvoorzieningen bedoeld die nodig zijn om de productie mogelijk te maken, zoals de energievoorziening (elektriciteit, aardgas) en de watervoorziening (drinkwater, koelwater, proceswater).

¹⁰ HAZOP staat voor Hazard en Operability. Dit is een methode voor het identificeren van gevaren en ongewenste situaties in installaties.

daarmee onvoldoende informatie over bijvoorbeeld de maatregelen die worden genomen als onderdelen van het project RHFF falen.¹¹

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit over de vergunning:

- De mogelijke bijzondere bedrijfsomstandigheden in beeld te brengen, inclusief frequentie en duur daarvan en de emissies en afvalstoffen die vrij kunnen komen.
- Mogelijke onvoorziene voorvallen in beeld te brengen en mitigerende maatregelen om de gevolgen daarvan te beperken. Beschrijf in ieder geval welke voorzieningen er zijn voor het overpompen van ammoniak naar een andere opslagtank. Ga hierbij ook uit van de realistische tijdslijnen voor de beschikbaarheid en capaciteiten van dergelijke oplossingen.

2.2.3 Ontwerp opslag van ammoniak

Op de opslag van ammoniak is PGS12 van toepassing. Deze PGS-richtlijn is het uitvoeringskader voor het toepassen van de BBT zoals deze op het moment van publicatie gelden. Door te voldoen aan deze richtlijn worden de risico's die verbonden zijn aan activiteiten met ammoniak beheerst en worden negatieve gevolgen beperkt. Hoewel PGS12 grotendeels wordt gevolgd, geeft de initiatiefnemer aan voor enkele onderdelen daarvan af te willen wijken. De milieueffecten van deze afwijkingen zijn echter onvoldoende in beeld gebracht. Dat geldt ook voor voorzieningen die incidenteel gebruikt worden, zoals de fakkel.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit over de vergunning, de verwachte milieueffecten van de afwijkingen ten opzichte van de voorgeschreven methodes zoals beschreven in PGS 12 (kwantitatief) in beeld te brengen. Doe dit ook voor voorzieningen die incidenteel gebruikt worden. Denk bijvoorbeeld aan het voorgestelde affakkelen in plaats van een scrubber¹² voor ammoniak afvang.¹³

2.3 Varianten

In haar advies over de NRD heeft de Commissie geadviseerd om een aantal aanvullende varianten te onderzoeken. Dit maakt inzichtelijk of milieueffecten verder kunnen worden gereduceerd. Voor de voorgestelde variant voor de ammoniakbuisleiding biedt het MER voldoende informatie. En voor de variant voor druk en temperatuur van de ammoniak en voor de variant met inzet van walstroom voor zee- en binnenvaartschepen is voldoende onderbouwd dat geen sprake is van een reële variant. Op andere varianten gaat het MER echter in het geheel niet in of deze zijn onvoldoende onderzocht.

De volgende twee varianten ontbreken in het MER.

Variant met waterstof- en/of ammoniakbranders in plaats van aardgasbranders

¹¹ Gedacht kan worden aan voorzieningen om de ammoniak uit de tank over te pompen naar een andere opslagtank of naar een schip.

¹² Een scrubber of gaswasser wordt gebruikt bij industriële processen om lucht of gas te zuiveren van specifieke stoffen.

¹³ De fakkel zal periodiek getest moeten worden met een brandstof, en er zal een brandstof worden toegevoegd wanneer ammoniak wordt afgefakkeld.

In het MER staat dat de voorziene branders ook ammoniak kunnen verbranden, maar dat daarmee ook aardgas wordt verbrand.¹⁴ Het MER beschrijft echter niet wat de mogelijkheden en beperkingen zijn om voor het inzetten van waterstof- of ammoniakbranders.

Variant met één grotere HPU

De Commissie vroeg een variant te onderzoeken met één grote HPU in plaats van twee kleine, omdat de faalkans van de onderdelen van één grote HPU mogelijk kleiner is. Deze variant is niet onderzocht en ook is niet onderbouwd dat één grote HPU geen reëel alternatief is.

Over de volgende varianten staat wel informatie in het MER, maar ze zijn niet onderzocht als (volwaardige) variant.

Variant voor ammoniakopslag

Het voornemen van initiatiefnemers is om één opslagtank van 55.000 ton te realiseren. Als variant zou volgens de NRD het bouwen van meerdere kleine opslagtanks worden onderzocht. In het MER wordt over deze variant alleen opgemerkt dat bij meerdere kleine tanks de effecten van een calamiteit weliswaar kleiner zijn, maar dat de kans op een ongeval toeneemt omdat er meer tanks zijn waar het fout kan gaan. Hierdoor zou het plaatsgebonden risico toenemen. Dit wordt echter niet onderbouwd door middel van berekeningen.

Variant met een efficiëntere ammoniakkraakinstallatie

Er is geen variant onderzocht met een efficiëntere ammoniakkraakinstallatie. Wel staat in het MER dat de HPU-technologie op verschillende manieren is geoptimaliseerd ten opzichte van bestaande ammoniakkrakers.¹⁵ Uit de toelichting van Air Products tijdens het startgesprek heeft de Commissie begrepen dat de gekozen technologie innovatief is, en er mogelijk onzekerheden bestaan met betrekking tot de procesefficiëntie en energie-efficiëntie. Deze onzekerheden zijn echter niet beschreven in het MER.

Variant met maximale reductie van de emissies naar de lucht door 'BBT-plus'

In het MER is geen variant onderzocht die de luchtemissies maximaal reduceert. Wel is op verschillende plaatsen in het MER aangegeven dat technieken zijn beschouwd die verder gaan dan BBT. Niet wordt beschreven welke technieken dat zijn, en waarom ze wel of niet zullen worden toegepast.¹⁶

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit over de vergunning de volgende varianten te onderzoeken of aan te vullen, óf te onderbouwen waarom geen sprake is van een redelijke variant:

- Een variant te onderzoeken die uitgaat van waterstof- en/of ammoniakbranders. Beschrijf de effecten op luchtemissies, op CO₂-emissies en de CO₂-voetafdruk (zie ook paragraaf 2.6 van dit advies).
- Een variant te onderzoeken die uitgaat van één grote HPU in plaats van twee kleine. Ga in ieder geval in op faalkansen en mitigerende maatregelen.

¹⁴ Volgens het MER om de betrouwbare werking van de branders te garanderen.

¹⁵ Bijlage M13 bij het MER 'Notitie afweging procestechniek t.b.v. MER' geeft hierover gedetailleerde technische informatie.

¹⁶ In paragraaf 5.3 van het MER staat bijvoorbeeld dat 'De HPUs worden gebouwd met toepassing van de voorgeschreven beste beschikbare technieken (BBT) en waar nodig verdergaande maatregelen'. Onduidelijk is wat wordt bedoeld met 'waar nodig verdergaande maatregelen'.

- De variant met het opslaan van ammoniak in meerdere kleine opslagtanks in plaats van één grote verder uit te werken door in de QRA en het MER de plaatsgebonden risicocontouren inzichtelijk te maken.
- De onzekerheden met betrekking tot de procesefficiëntie en energie-efficiëntie van de voorgenomen activiteit te beschrijven, bijvoorbeeld door inzichtelijk te maken wat te verwachten worst case-situatie is. Beschrijf ook wat dit betekent voor de emissies en milieueffecten.
- Systematisch in beeld te brengen welke aanvullende BBT+ technieken en maatregelen beschikbaar zijn om emissies naar de lucht verdergaand te reduceren dan wettelijk is vereist, en te onderbouwen waarom deze wel of niet zullen worden toegepast.

In het MER zijn varianten onderzocht voor het aantal leidingen én voor de route van de leiding. De Commissie beveelt aan om in de uitwerking van het ontwerp waar mogelijk de overlap met bestaande buisleidingen te minimaliseren en om waar dat niet mogelijk is mitigerende maatregelen te nemen, zoals het realiseren van fysieke barrières.

Het MER onderbouwt voldoende dat het gebruik van walstroom voor zee- en binnenvaartschepen op dit moment niet mogelijk is. Gezien de mogelijkheid die het biedt om emissies te reduceren beveelt de Commissie aan om in gesprek te blijven met het Havenbedrijf over de mogelijkheden om walstroom toe te passen.¹⁷

2.4 Veiligheid, risicoprofiel ammoniak en rampen

Grootschalige ammoniakopslag heeft een uitzonderlijk en ander risicoprofiel (qua stofeigenschappen en verspreidingsgebied) dan de opslag van andere stoffen uit de petrochemie in het havengebied. Het MER gaat hier niet op in. Bovendien is niet alleen sprake van grootschalige ammoniakopslag, maar ook van transport per zeeschip (aanvoer) en binnenvaartschip (afvoer), wat ook risico's met zich brengt. De kans van optreden van een incident met ammoniak is weliswaar zeer klein, maar de gevolgen voor de omwonenden, medewerkers van omliggende bedrijven en voor het milieu kunnen juist enorm groot zijn. Daarom is het belangrijk dat het MER deze risico's in beeld brengt én de maatregelen om de risico's te beperken.

Hoewel de QRA enig inzicht biedt in rampscenario's, ontbreekt in het MER een goed overzicht van mogelijke calamiteiten en rampen. Geef bij dit overzicht ook aan welke technische en ontwerpmaatregelen de gevolgen kunnen verkleinen. Dit is relevante milieu-informatie voor te maken afwegingen over het project RHFF en de benodigde vergunningen.

In het veiligheidsrapport¹⁸ wordt wel een aantal rampscenario's beschreven, maar die gaan alleen over ammoniakleidingen en niet over bijvoorbeeld het falen van een leiding, verlading, of over een aanvaring van een zeeschip geladen met ammoniak.

¹⁷ Dit is in lijn met de [FuelEU maritime regulatie \(regulation \(EU\) 2023/1805\)](#), om aan te sluiten op walstroom voor de elektriciteitsbehoefte terwijl het schip aan de kade ligt, tenzij het vaartuig een andere emissievrije technologie gebruikt.

¹⁸ Bijlage M05b bij de aanvraag omgevingsvergunning: Beperkt Veiligheidsrapport van 17 september 2025, opgesteld door Haskoning.

De Commissie adviseert daarom om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit over de vergunning:

- een gifwolkramp te beschrijven, veroorzaakt door een lek:
 - bij een zeeschip¹⁹ en/of binnenvaartschip;²⁰
 - bij verlading bij de Jetty's en/of
 - in de leiding naar de opslagtank;
- in te gaan op aanvullende (ontwerp)maatregelen die Air products en Gunvor kunnen nemen bij:
 - de opslag van ammoniak op land;
 - verlading van ammoniak;
 - transport van ammoniak per zeeschip (aanvoer) en binnenvaartschip (afvoer) en de samenhang tussen deze maatregelen.

De Commissie merkt op dat zij er bij de beoordeling van de risico's en effecten van vervoer van ammoniak per binnenvaartschip vanuit is gegaan dat alleen sprake is van vervoer van koud ammoniak.²¹ Mocht ook warm ammoniak worden vervoerd, dan wijzigt het risicoprofiel.

2.4.1 Externe veiligheid

Bij de beoordeling van externe veiligheid is het van belang dat de informatie transparant, controleerbaar en navolgbaar is. De Commissie constateert echter dat het MER en de bijlagen onduidelijkheden bevatten over het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Bijvoorbeeld:

- Er zijn geen risk ranking points²² aangegeven in de QRA.
- De scenario's die het meest bijdragen aan het plaatsgebonden risico en aan het groepsrisico zijn niet inzichtelijk gemaakt. Niet duidelijk is welke installatie-onderdelen het meest bepalend zijn voor de risico's van de voorgenomen activiteit.
- Er zitten verschillen²³ in de gepresenteerde FN-curves²⁴.

De resultaten van een QRA zijn van veel factoren afhankelijk. Over twee van die factoren is de Commissie van mening dat de onderbouwing nog onvoldoende navolgbaar is:

- In de QRA staat dat kleppen binnen 60 seconden sluiten en een faalkans hebben van 0,01 per aanspraak. Het is belangrijk dat in noodsituaties duidelijk is dat het kleppensysteem inderdaad goed werkt. De onderbouwing hiervan ontbreekt in de QRA

¹⁹ Een rekenvoorbeeld: Een ladingtank kan lek raken, zoals bij een aanvaring tijdens de passage en het afmeren, maar een schip kan ook worden aangevaren tijdens het lossen. Een volledig geladen zeeschip heeft ongeveer 50.000 ton ammoniak aan boord. Bij een verdeling over 12 tanks betekent dit dat bij een aanvaring 4.000 ton ammoniak kan lekken.

²⁰ Tijdens de invaart, het manoeuvreren en afmeren bij de terminal en als het schip afgemeerd ligt.

²¹ Dat is namelijk wel af te leiden uit de QRA, maar staat niet in het MER en de vergunningaanvraag.

²² Een risk ranking point (RRP) is een punt op een risicocontour waarvoor in een QRA wordt berekend welke scenario's van welke installatie-onderdelen het meest bijdragen aan het risico op dat RRP. RRP's worden op de PR 10-6- en de PR 10-8 contour geplaatst om die bijdrage te bepalen voor respectievelijk het plaatsgebonden risico en voor het groepsrisico.

²³ Zo ligt de FN-curve van Gunvor + Air Products in de nieuwe situatie (pagina 114 van het MER) deels lager dan de FN-curve van alleen Gunvor in de huidige situatie (pagina 109 van het MER). Daarnaast ligt ook de FN-curve van Air Products in de nieuwe situatie (pagina 41 van bijlage B01) lager dan de FN-curve van Air Products in de huidige situatie (pagina 110 van het MER). Beide bevindingen zijn opvallend, omdat er in de nieuwe situatie nieuwe risico's zijn bijgekomen. De FN-curves zouden dan juist hoger moeten komen te liggen.

²⁴ Een FN-curve geeft het verband tussen de omvang van de getroffen groep (N) en de kans (f) dat in één keer een groep van ten minste die omvang komt te overlijden.

en het MER.²⁵ Naar aanleiding van vragen tijdens het startgesprek heeft de Commissie alsnog een afdoende onderbouwing ontvangen.

- Voor bovengrondse leidingen wordt de faalfrequentie voor ondergrondse leidingen in leidingstraat gehanteerd. De onderbouwing hiervan ontbreekt. Aangezien de faalfrequentie van bovengrondse leidingen normaal gesproken hoger is, is mogelijk sprake van onderschatting van de risico's.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit over de vergunning:

- De navolgbaarheid van QRA te vergroten door duidelijk aan te geven welke scenario's bepalend zijn voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico en om inconsistenties in FN-curves te verklaren en waar nodig te corrigeren.
- De onderbouwing over het sluiten van de kleppen, die naar aanleiding van vragen tijdens het startgesprek is gegeven, op te nemen in het MER.
- De aannahme over de faalfrequenties van de bovengrondse leidingen te onderbouwen.

2.4.2 Nautische veiligheid

Veiligheidsrisico's onvoldoende in beeld

Onderdeel van het RRHF-project is dat ammoniak wordt aangevoerd per zeeschip en afgevoerd per binnenvaartschip. De ammoniak wordt overgeslagen op de Jetty's van Gunvor.

De MRA²⁶ geeft aan dat een HAZID²⁷ is uitgevoerd waarin deze risico's verder zijn beschouwd. Ook zouden mitigerende maatregelen in beeld zijn gebracht, maar deze zijn niet beschreven in de MRA of het MER. Voor de navolgbaarheid van het MER is het nodig daarin een samenvatting van de uitkomsten van de HAZID en de mitigerende maatregelen op te nemen.

In het 'Memo Nautische veiligheid RRHF t.b.v. de milieueffectrapportage'²⁸ zijn de cumulatieve effecten op het gebied van nautische veiligheid beschreven. Daarbij zijn twee NOVEX-studies²⁹ als uitgangspunt genomen. In het memo wordt voor zeevaart alleen gekeken naar de gevolgen van een aanvaring van een afgemeerd zeeschip. Er is geen aandacht besteed aan de passage vanaf zee en het afmeren bij de terminal. Het risico op schade aan het schip en lekkage van ammoniak is niet beschouwd.

Voor de binnenvaart is in de NOVEX-studie een risicoberekening uitgevoerd naar de kans dat een ladingtank lek raakt en de gevolgen daarvan (dus uitstroom van ammoniak) waarnaar in het genoemde memo wordt verwezen. Daaruit blijkt dat het risico van het transport per binnenvaartschip laag is. In de berekening is echter uitgegaan van ammoniaktransport in

²⁵ Volgens Module I van het Rekenvoorschrift Omgevingsveiligheid van het RIVM moet de opsteller van de QRA de faalkans en reactietijd van inbloksystemen zelf bepalen en onderbouwen. Van breekkoppelingen wordt echter aangenomen dat hun aanwezigheid en goede werking in de faalfrequenties zijn opgenomen en niet expliciet worden beschouwd in de QRA.

²⁶ Bijlage M04a bij het MER, Milieu Risico Analyse.

²⁷ HAZID staat voor 'Hazard Identification'.

²⁸ Bijlage M12 bij het MER: *Memo Nautische veiligheid RRHF t.b.v. de milieueffectrapportage* van 4 september 2025 opgesteld door Haskoning.

²⁹ NOVEX staat voor Nationale Omgevingsvisie Executie. De Rotterdamse haven is één van de gebieden die in het kader van de NOVEX is onderzocht. De [NOVEX-studies](#) waarop het memo Nautische veiligheid RRHF is gebaseerd gaan uit van drie fictieve ammoniakterminals in de Botlek, op de Maasvlakte en in de Europoort.

binnenvaartschepen van 1400 ton, terwijl in het MER wordt uitgegaan van binnenvaartschepen van ongeveer 6500 ton. Daarnaast neemt het gebruikte model de interactie met de zeescheepvaart niet mee, terwijl op het Calandkanaal veel zeescheepvaart voorkomt. Dat betekent dat de risicoberekening is gebaseerd op onjuiste uitgangspunten.

Aanleg- en afmeeraanalyse bieden onvoldoende informatie

In het MER staat dat voor beide Jetty's een aanleganalyse is uitgevoerd om te onderzoeken of ze de energie tijdens een aanlegmanoeuvre kunnen absorberen. De details van deze analyse ontbreken echter in het MER, zodat de informatie niet navolgbaar is. Daarnaast is een aanmeeraanalyse uitgevoerd. De conclusie dat Jetty 2 voldoet voor het afmeren van binnenschepen is daarin onvoldoende onderbouwd. Voor Jetty 1 wordt geconcludeerd dat een nadere analyse van het afgemeerde schip nodig is, een zogenoemde Dynamic Mooring Analyse. Deze informatie is echter ook al nodig voor het MER, om te onderbouwen schepen onder alle omstandigheden veilig afgemeerd kunnen liggen aan de Jetty.

Berekening aantal sleepboten niet onderbouwd

In het MER staat verder dat op basis van het tonnage is berekend dat voor de zeeschepen twee sleepboten met 50 ton sleepkracht nodig zijn. Deze berekening wordt niet onderbouwd. De inzet van sleepboten³⁰ is onderdeel van het toelatingsbeleid voor de haven en de Jetty en afhankelijk van scheepsafmetingen en omgevingscondities³¹. Daardoor is niet navolgbaar of met deze capaciteit schepen onder alle omstandigheden veilig kunnen afmeren.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit over de vergunning:

- Vat de resultaten van de HAZID samen en beschrijf de mitigerende maatregelen die daaruit voortvloeien.
- De cumulatieve effecten te beschrijven van een aanvaring van een zeeschip geladen met ammoniak met een ander schip tijdens de invaart, het manoeuvreren en afmeren bij de terminal en als het schip afgemeerd ligt.
- Maak een risicoanalyse van het transport met binnenvaartschepen waarbij wordt uitgegaan van een binnenvaartschip van ongeveer 6.500 ton, en waarbij interactie met de zeescheepvaart wordt meegenomen. Neem ook het afgemeerde binnenschip hierin mee.
- De aanmeeraanalyse voor beide Jetty's te onderbouwen. Voer daarnaast een Dynamic Mooring Analyse uit voor een zeeschip afgemeerd bij Jetty 1 en neem een samenvatting op in het MER.
- De berekening dat voor de zeeschepen twee sleepboten met 50 ton sleepkracht nodig zijn te onderbouwen en het toelatingsbeleid voor de haven en de Jetty verder te detailleren.

2.5 Emissies naar de lucht

In tabel 8.3 van het MER staan de emissies van de procesfornuizen. Hieruit blijkt dat Air Products voor de NO_x-emissie uitgaat van 70 mg/Nm³ en voor de NH₃-emissie van 4 mg/NH₃. In dezelfde tabel worden emissieranges uit de BBT conclusies genoemd: 30-150

³⁰ Aantal sleepboten, bollard pull (trekkracht) en type boot.

³¹ Hierbij wordt gekeken naar verschillende condities waaronder het schip aankomt en afmeert, maar ook naar onverwachte gebeurtenissen zoals weersveranderingen en het falen van apparatuur.

mg/Nm³ voor NO_x³² en 2–10 mg/Nm³ voor NH₃. In het MER wordt niet onderbouwd waarom Air Products uitgaat van hogere emissies dan conform de BBT-conclusies technisch mogelijk zijn. Daarbij is van belang dat het beleid van de provincie als uitgangspunt heeft om zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BBT-range te vergunnen.³³ Ook is niet beschreven welke aanvullende maatregelen of (BBT+) technieken zouden kunnen worden genomen om de emissies verder omlaag te brengen en waarom deze wel of niet zijn toegepast (zie ook paragraaf 2.2 van dit advies).

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit over de vergunning, te onderbouwen waarom met de gekozen technieken geen lagere emissies mogelijk zijn. Breng daarnaast in beeld welke eventuele aanvullende maatregelen of (BBT+) technieken kunnen worden genomen om de emissies verder omlaag te brengen, en te onderbouwen waarom deze wel of niet zijn toegepast.

2.6 Natuur

In het MER en de Passende beoordeling wordt ingezet op twee sporen: 1) interne saldering met de natuurvergunning van Gunvor en 2) ecologische toets van de stikstofbijdrage (zonder saldering). Dat ook spoor 2 is onderzocht is begrijpelijk, omdat er veel onduidelijkheid is over de uitvoerbaarheid van intern salderen en over de wijze waarop het additionaliteitsvereiste³⁴ moet worden ingevuld. Het bevoegd gezag heeft een ontwerpbesluit voor een nieuwe natuurvergunning (ontwerpbesluit) opgesteld en ter inzage gelegd die uitgaat van intern salderen.

Interne saldering en additionaliteit

Uitgaande van intern salderen met de bestaande natuurvergunning van Gunvor is sprake van een afname van stikstofdepositie op relevante Natura 2000-gebieden³⁵ van –0,31 tot –2,44 mol N/ha/jr. Aantasting van Natura 2000-gebieden kan in dat geval worden uitgesloten. Wel moet in de Passende beoordeling worden aangetoond dat de betreffende stikstofruimte waarmee wordt gesaldeerd niet nodig is om Natura 2000-gebieden te behouden, herstellen, uit te breiden of te verbeteren (additionaliteitsvereiste).

In de Passende beoordeling staat dat de stikstofruimte die wordt ingezet verwaarloosbaar is ten opzichte van de autonome daling van de industriële emissies. Slechts een deel van het stikstofsaldo wordt benut voor saldering, de overige ruimte komt ten goede aan natuurherstel en is bovenop de huidige daling van de achtergronddepositie. De ontwikkeling leidt in vergelijking met de referentiesituatie (vergunde situatie) tot een afname van de emissies met 34%. Verder worden volgens de Passende beoordeling voldoende alternatieve maatregelen genomen om de benodigde daling van de achtergronddepositie te

³² Nieuwe katalysatoren zijn recent ontwikkeld voor viertaktmotoren met ammoniak als brandstof. Hierdoor kunnen de NO_x emissies zelfs terug worden gebracht naar lagere waarden dan 30 mg/m³, bijvoorbeeld met zeoliet-gebaseerde katalysatoren.

³³ Zie [Nota Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving van de provincie Zuid-Holland](#). Reden voor dit uitgangspunt is om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan het Schone Luchtakkoord (SLA).

³⁴ Intern salderen is, in ieder geval bij een project, een mitigerende maatregel. Met de additionaliteitstoets wordt onderzocht of deze maatregel niet ook nodig is om Natura 2000-gebieden te behouden, herstellen, uit te breiden of verbeteren.

³⁵ Natura 2000-gebieden: Solleveld & Kapittelduinen, Voornes Duin, Westduinpark & Wapendal, Meijendel en Berkheide, Voordelta, Duinen Goeree & Kwade Hoek en Grevelingen.

bewerkstelligen, en is het niet noodzakelijk om de vrijkomende stikstofruimte vanuit de natuurvergunning van Gunvor in te zetten als passende maatregel of instandhoudingsmaatregel. In de Passende beoordeling staat een overzicht van beleid dat kan leiden tot de daling van stikstofdepositie. Dit overzicht maakt echter niet duidelijk welke daling nodig is, en wat het tijdspad en effect van de maatregelen is.

Ook stelt de Passende beoordeling dat de ontwikkeling een dwingende reden van groot openbaar belang dient, namelijk de productie van energie uit hernieuwbare bronnen. De betreffende stikstofruimte is naar zijn aard niet geschikt onderdeel te zijn van een passende maatregel. Ook om die reden zou intern salderen een additionele maatregel zijn.

De Commissie wijst erop dat de onderbouwing van groot openbaar belang pas aan de orde is bij een ADC-toets³⁶. Het is onzeker of deze onderbouwing ook kan worden gebruikt in het kader van de additionaliteitstoets.

Ecologische beoordeling zonder saldering

Wanneer geen rekening wordt gehouden met interne saldering veroorzaakt het project een depositietoename van maximaal 5,93 mol N/ha/jr³⁷ op de habitattypen H2180A – Duinbossen (droog) en H2180C Duinbossen (binnenduinrand) in het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen. Voor de beoordeling van de effecten op habitattypen is de huidige situatie beschreven, voor het merendeel van de habitattypen is de beschrijving van de huidige situatie uitgebreid met informatie vanuit veldbezoek. Ten aanzien van de twee genoemde habitats (met een depositietoename van bijna 6 mol N/ha/jr.) wordt gesteld dat sprake is van overbelasting en dat stikstofdepositie de oorzaak is van de geconstateerde verslechtering. Vervolgens wordt echter gesteld dat dit een ‘klein nadelig effect op de kwaliteit van deze habitats’ heeft. Verder wordt aangegeven dat de depositietoename niet gezien kan worden als significant gevolg; er zal geen sprake zijn van verlies van oppervlakte, slechts mogelijk van een geringe bijdrage aan het verlies aan kwaliteit. Deze conclusie is echter niet navolgbaar.

Aangezien het bevoegd gezag al een ontwerpbeschikking ter inzage heeft gelegd, waarbij het ze ervan uitgaat dat interne saldering mogelijk is, is de beoordeling zonder saldering niet noodzakelijk voor de uitvoerbaarheid van het project. Mocht blijken dat interne saldering toch niet mogelijk is³⁸, dan adviseert de Commissie de conclusie dat ondanks een depositietoename van bijna 6 mol N/ha/jr. aantasting kan worden uitgesloten uitgebreider te onderbouwen met ecologische gegevens.

Natuurtoets

Voor het MER is een natuurtoets³⁹ uitgevoerd vanwege mogelijke effecten op beschermde plant- en diersoorten. Het onderzochte gebied is echter niet gelijk aan het planvoornemen. De locatie van de ammoniaktank, de varianten buisleidingen en de overslag zijn niet onderzocht. De natuurtoets geeft daardoor geen compleet beeld van de (mogelijke) effecten van de ontwikkeling op beschermde soorten. Mogelijk is in het niet onderzochte deel van het

³⁶ De ADC-toets bestaat op grond van artikel 8.74b Besluit kwaliteit leefomgeving uit de volgende vragen: A: is er een alternatieve oplossing voorhanden? D: dient de activiteit een dwingende reden van groot algemeen belang? C: zijn compenserende maatregelen mogelijk om de gevolgen teniet te doen?

³⁷ Ten opzichte van de situatie dat geen project wordt uitgevoerd.

³⁸ Bijvoorbeeld gelet op de eerder gemaakte opmerkingen over de additionaliteitstoets.

³⁹ Bijlage M14.2 ‘Natuurtoets Kuwait petroleum Air Products en Gunvor’ van 28 juni 2022, opgesteld door Antea.

plangebied glad biggenkruid aanwezig, aangezien die soort op veel plaatsen in het havengebied voorkomt.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit over de vergunning, de natuurtoets te actualiseren en uit te voeren voor het totale plangebied. Mochten beschermde soorten aanwezig zijn, breng dan ook mitigerende maatregelen in beeld.

2.7 CO₂-effecten

In haar advies over de NRD heeft de Commissie gevraagd om de CO₂-voetafdruk van de waterstof te bepalen, en om dit waar nodig te doen voor verschillende scenario's⁴⁰. In het MER staat aan dat de geproduceerde waterstof zal voldoen aan de RFNBO-eisen⁴¹ uit de Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED). Dat betekent dat de CO₂-emissies over de gehele keten lager zullen zijn dan de Europese eis⁴². Het MER geeft echter geen informatie over de daadwerkelijk te verwachten CO₂-voetafdruk van de waterstof. Daarvoor is bijvoorbeeld ook inzicht nodig in de CO₂-emissies van omzetting van waterstof naar ammoniak in Saoedi-Arabië, het transport daarvan naar Nederland. Belangrijk is dat alle stappen in de keten benoemd zijn, inclusief de bijdrage van die stap aan de CO₂-emissies.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit over de vergunning, de CO₂-emissies over de gehele keten inzichtelijk te maken, dus inclusief de omzetting van waterstof in ammoniak in Saoedi-Arabië⁴³, het transport naar Nederland, et cetera. Doe dit per stap in de keten en vermeldt hierbij de absolute CO₂-emissies voor de geproduceerde waterstof, gebaseerd op de CO₂-emissies over de gehele keten.

⁴⁰ Bijvoorbeeld verschillende soorten brandstoffen voor de branders in de ammoniakkraker, zie ook het advies in paragraaf 2.2 van dit advies om de situatie met enkel waterstof en/of ammoniak als brandstof op te nemen als volwaardige variant.

⁴¹ RFBO staat voor Renewable Fuels of Non Biological Origin, oftewel hernieuwbare brandstoffen van niet biologische origine. Groene waterstof is een voorbeeld van een RFNBO.

⁴² Van 28,2 kg CO₂eq/MJ.

⁴³ Hierbij mogen de EU-emissie allocatie regels worden gehanteerd, bijvoorbeeld het niet opnemen van CAPEX-emissies van duurzame energie voor de groene ammoniak productie.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Arjen Brinkmann
Irma Dekker MSc
ir. Hannie Dierx
dr. Jan Jacob van Dijk (voorzitter)
Ir. Jos van Doorn
mr. Lotte Geense (secretaris)
dr. ir. Kevin Rouwenhorst
dr. Margreet Spoelstra

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Omgevingsvergunning voor een milieuactiviteit.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project I3 'installatie voor de opslag van aardolie of petrochemische of chemische producten'. Daarom is een project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland.

Initiatiefnemers besluit

Air Products Nederland B.V. en Gunvor Energy Rotterdam B.V.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3935](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiemer.nl
w commissiemer.nl

