

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

M.e.r. Europoort



Bron: Beeldbank Havenbedrijf Rotterdam

Vastgesteld door Stuurgroep: 6 december 2010
Behandeld door College van B&W: 22 maart 2011

Datum: 15-02-2011
Versie: Definitief 2.0



Gemeente Rotterdam



Port of
Rotterdam

Samenvatting

De Europoort is het haven- en industriegebied aan de zuidoever van de Nieuwe Waterweg. Het gebied maakt onderdeel uit van de Rotterdamse mainport en is voor een groot deel in gebruik voor zware industrie. Het gaat vooral om petrochemische industrie en op beperkte schaal om andere havenactiviteiten. In de afgelopen jaren is veel inspanning verricht om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. Dit heeft er toe geleid dat er binnen de grenzen van het gebied Europoort 35,6 hectare efficiënter is benut. Hiermee is invulling gegeven aan besluiten in de Planologische Kernbeslissing Mainportontwikkeling Rotterdam (2006). Alhoewel de intensiveringopgave nagenoeg is voltooid blijft intensivering in de toekomst noodzakelijk vanwege de ruimtedruk en efficiënt ruimtegebruik.

Momenteel is voor een deel van het gebied geen, of geen actueel, bestemmingsplan beschikbaar. Er wordt voor het hele gebied een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Het nieuwe bestemmingsplan bevat de gebieden Europoort en de Landtong Rozenburg.

Ten behoeve van het bestemmingsplan wordt een MER opgesteld. In de voorliggende notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een voorstel gedaan over de aanpak die hierbij gevolgd wordt. In het MER worden de autonome ontwikkeling en de gewenste ontwikkelingen (in twee alternatieven) en het voorkeursalternatief beschreven en onderzocht. De maximaal haalbare flexibiliteit wordt vastgelegd in het voorkeursalternatief en is de inzet voor het bestemmingsplan. In hoeverre dit streven milieutechnisch inpasbaar is moet blijken uit de onderzoeken.

Duurzaamheid wordt meegenomen in de diverse (milieu)onderzoeken en in het MER worden de ambities weergegeven in een aparte paragraaf voor het gehele plangebied. De alternatieven zijn namelijk niet onderscheidend voor de duurzaamheidsambities. Ingezet wordt op kansen voor duurzaam ruimtegebruik en duurzaam transport. Doel van de duurzaamheidsambities is het leveren van een positieve bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat in balans met omgeving en economie.

De **autonome ontwikkeling** dient als referentie voor de beoordeling van de beide alternatieven. Onder autonome ontwikkeling wordt in dit kader verstaan de huidige situatie aangevuld met de verwachte ontwikkelingen, zoals economische groei, binnen de vergunde milieuruimte in het kader van de Wet milieubeheer en eventuele andere relevante wetgeving. Voor bedrijven die onder het Activiteitenbesluit (of andere algemene maatregelen van bestuur onder deze wet) vallen, zal hierbij wordt uitgegaan van een maximale milieubelasting. Aanvullend op de vergunde situatie wordt voor geluid gekeken naar de resterende geluidsreserves binnen de MTG-contour (Beleidsregel zonebeheerplan industrielaawaai Rijnmond-West).

Alternatief 1 (Europoort Chemie) betreft een beperkt aantal ontwikkelingen en wijzigingen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De focus ligt in dit alternatief op de uitbreiding van het ruimtegebruik van het segment¹ Nat massagoed (o.a. petrochemie). De wijzigingen in het plangebied

¹ Voor een overzicht van de diverse segmenten zie bijlage 1.

zullen naar verwachting minimaal zijn, dit is onder andere te verklaren door lang doorlopende uitgiftecontracten en de beperkte beschikbare fysieke ruimte.

Alternatief 2 (Europoort RoRo) is vrijwel gelijk aan alternatief 1, echter in dit alternatief ligt de focus op de uitbreiding van het segment Non bulk (RoRo). De wijzigingen in het plangebied zullen naar verwachting minimaal zijn, dit is onder andere te verklaren door lang doorlopende uitgiftecontracten en de beperkte beschikbare fysieke ruimte.

Alternatief 3 (Voorkeursalternatief) is het alternatief dat opgenomen wordt in het bestemmingsplan. In onderstaande tabel wordt samengevat welke milieuaspecten in het MER onderzocht of beschouwd zullen worden. Wanneer de nadere kwalitatieve beschrijving daartoe aanleiding geeft zal het betreffende milieuaspect nader onderzocht worden. Bij het opstellen van het MER zal dit worden meegenomen.

Aspect	Wettelijk kader (indicatief)	Indicatoren (+ evt. criterium)
Verkeer & Vervoer, bereikbaarheid	Wegenwet, Wegenverkeerswet 1994, Spoorwegwet, Scheepvaartverkeerswet	I/C-verhouding diverse transportmodaliteiten
		Spoor, Binnen- en zeevaart: kwalitatief beschouwen
		Leidingen fysieke ruimte (en capaciteit) kwalitatief beschouwen
Lucht	Wet milieubeheer, Titel 5.2. Luchtkwaliteitseisen en Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL)	Grenswaarden NO ₂ en PM ₁₀
		Streefwaarden PM _{2,5} kwalitatief beschrijven zie MER MV2
Natuur	Natuurbeschermingswet 1998, Flora en faunawet, Ecologische hoofdstructuur Nota Ruimte	Passende beoordeling in het kader van de Nb-wet
		Aanwezigheid soorten in het kader van Flora & Faunawet
Geluid	Wet geluidhinder	Industrielawaai: huidige MTG-contour, eindcontour 2025
		Wegverkeers-, scheepvaart en spoorweglawaai: kwalitatief beschouwen op basis van intensiteiten van het verkeer (bij meer dan 2 dB toename tov voorspellingen MER MV2 en OTB A15 volgt modellering)
		Cumulatie: wordt inzichtelijk gemaakt voor het gebied waarbinnen de voorkeursgrenswaarde voor industriellawaai wordt overschreden.
		Laagfrequent geluid (trillingen) kwalitatief beschouwen zie methode MER MV2
Externe veiligheid	Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Circulaire risconormering vervoer gevaarlijke stoffen, Besluit externe veiligheid buisleidingen, Besluit risico's zware ongevallen (Bzro), Verordening Ruimte provincie ZH	Inrichtingen: veiligheidscontour (plaatsgebonden risico), groepsrisico
		Transportmodaliteiten: kwalitatief beschouwen
Water	Waterwet	Chemische waterkwaliteit onderzoeken, overige aspecten (ecologische en thermische kwaliteit) kwalitatief beschouwen.

Aspect	Wettelijk kader (indicatief)	Indicatoren (+ evt. criterium)
Duurzaamheid	Geen	Kwalitatief beschouwen en indien nodig nader onderzoeken
Nautische veiligheid	Scheepvaartverkeerswet	
Licht	Geen	
Bodem	Wet bodembescherming	
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Verdrag van Florence, Nota Ruimte, Wet op de Archeologische Monumentenzorg, Monumentenwet	
Geur	Wet milieubeheer, Nederlandse emissierichtlijn lucht	
Gezondheid	Geen	

De notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft informatie over de voorgestelde werkwijze met betrekking tot de te onderzoeken milieueffecten in het MER. De notitie is gepubliceerd en tevens verzonden aan de betrokken bestuursorganen en de maatschappelijke organisaties die in dit kader als betrokken partijen worden aangemerkt (zie bijlage 3). Zij worden uitgenodigd om hun visie te geven op de voorgestelde werkwijze. Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage wordt gevraagd hierover een advies te geven. In de kennisgeving is aangegeven dat een ieder de mogelijkheid heeft zienswijzen in te dienen met betrekking tot de in de notitie Reikwijdte en Detailniveau voorgestelde werkwijze. Deze zienswijzen worden betrokken bij het opstellen van het MER.

Het MER maakt als milieuonderbouwing onderdeel uit van het (concept) ontwerpbestemmingsplan en het definitieve bestemmingsplan. Na verwerking van de adviezen op het concept ontwerp wordt een ontwerpbestemmingsplan opgesteld en tezamen met het MER ter inzage gelegd. Voor een ieder staat de mogelijkheid open om zienswijzen in te dienen. Dit zal, na verwerking van de zienswijzen uiteindelijk leiden tot een definitief door de gemeenteraad vastgesteld bestemmingsplan voor Europoort. Hiertegen is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State



Gemeente Rotterdam



Port of
Rotterdam

Inhoudsopgave

SAMENVATTING	3
1. INLEIDING	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Betekenis van de Rotterdamse haven	9
1.3 Een bestemmingsplan voor Europoort	11
1.3.1 Vigerende bestemmingsplannen	11
1.3.2 Nieuw bestemmingsplan	12
1.4 Een MER voor Europoort	13
1.5 Notitie Reikwijdte en Detailniveau: leeswijzer	14
2. BESCHRIJVING PLANGEBIED	15
2.1 Haven- en industriegebied	15
2.1.1 Begrenzing en historie	15
2.1.2 Gebruik & intensivering	17
2.1.3 Infrastructuur	19
2.1.4 Ambities plangebied	20
2.2 Beschrijving omliggende (deel)gemeenten	20
3. AUTONOME ONTWIKKELING EN ALTERNATIEVEN	23
3.1 Inleiding	23
3.2 Ontwikkeling Alternatieven	23
3.3 Duurzaamheidopgave	24
3.4 Autonome ontwikkeling	24
3.5 Alternatief 1: Europoort Chemie	26
3.6 Alternatief 2: Europoort RoRo	26
3.7 Voorkeursalternatief	27
4. TE ONDERZOEKEN MILIEUEFFECTEN	29
4.1 Opzet MER	29
4.2 Kwantitatief te onderzoeken aspecten	29
4.2.1 Verkeer en Vervoer	29
4.2.2 Luchtkwaliteit	30
4.2.3 Natuur	31
4.2.4 Geluid	31

4.2.5	Externe Veiligheid	34
4.3	Kwalitatief te onderzoeken aspecten	35
4.3.1	Water	35
4.3.2	Duurzaamheid	35
4.3.3	Nautische veiligheid	36
4.3.4	Licht	36
4.3.5	Bodem	36
4.3.6	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	36
4.3.7	Geur	36
4.3.8	Gezondheid	37
5.	BESLUITVORMINGSPROCES	39
	BIJLAGEN	41
Bijlage 1	Indeling hoofdsegmenten, markt- en deelsegmenten	42
Bijlage 2	Notitie Veiligheidscontour Europoort Rotterdam	43
Bijlage 3	Overzicht overlegpartners Notitie R&D	68

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Mainport Rotterdam is één van de belangrijkste dragers van de Nederlandse economie. In de Planologische Kernbeslissing (PKB) Mainportontwikkeling Rotterdam, 2006 is aangegeven dat deze positie behouden dient te blijven en verder uitgebouwd moet worden. Tegelijkertijd moet de milieukwaliteit in de mainport verbeterd worden. In de PKB is ook aangegeven dat de ruimte die in de bestaande Rotterdamse haven (Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)) nog beschikbaar is benut dient te worden. De gemeente Rotterdam heeft in het Havenplan 2020 het beleid geformuleerd waarmee tegemoet gekomen wordt aan deze opgave. De inzet is om de kwaliteit van de Rotterdamse haven verder te ontwikkelen. Wat deze keuze in de praktijk betekent en wat er moet gebeuren om die te realiseren, is uitgewerkt aan de hand van zes streefbeelden. Deze zijn kort toegelicht in onderstaand kader.

- De veelzijdige haven heeft ruimte en faciliteiten voor het overslaan, uitpakken, verwerken en vervoeren van meer goederen en is de vestigingsplaats voor nieuwe bedrijvigheid in de chemie, in milieuvriendelijke energie, in recycling, en in logistieke en zakelijke dienstverlening.
- De duurzame haven levert faciliteiten en ruimte voor bedrijven die in clusters samenwerken, voorzieningen delen, elkaars restproducten gebruiken en nieuwe technieken ontwikkelen om zo milieuvriendelijk mogelijk te kunnen werken.
- De kennishaven is een aantrekkelijke werkplek voor hoog opgeleid personeel, werkt samen met opleidingen en onderzoeksinstituten en biedt in de stadshavens ideale vestigingsmogelijkheden voor dienstverlenende en innovatieve bedrijven en bedrijfjes.
- De snelle en veilige haven heeft de knelpunten voor de bereikbaarheid via water, spoor, pijpleiding en weg opgelost, beperkt het wegtransport binnen en buiten de haven zoveel mogelijk en garandeert een veilige afhandeling van gevaarlijke transporten.
- De attractieve haven heeft meer natuur, een zuidelijk gelegen strand bij Maasvlakte 2, mooie uitzichtpunten, recreatiemogelijkheden in en rond het havengebied, en een compleet fietsroutenetwerk.
- De schone haven veroorzaakt minder overlast van stof en geluid en minder risico's rond gevaarlijke stoffen.

Een belangrijke opgave binnen dit geheel is het zo goed mogelijk benutten van de bestaande (milieu)ruimte in het havengebied en het opheffen van knelpunten in de capaciteit en kwaliteit van de infrastructuur. Hiernaast dient de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk benut te worden en moet onnodig wegtransport van goederen zoveel mogelijk worden voorkomen.

1.2 Betekenis van de Rotterdamse haven

De Nederlandse zeehavens vertegenwoordigen een groot nationaal economisch belang. In 2007 hebben de Nederlandse zeehavens 7,1% van het BBP verzorgd, met een totale toegevoegde waarde van 40,4 mld. euro en een totale werkgelegenheid van 286.359 personen. Met ca. 0,25% van de wereldbevolking en 1% van de wereldproductie verzorgt Nederland ca. 3,7% van de wereldhandel, overeenkomend met een waarde van ruim 1.000 mld. dollar.

De Rotterdamse haven neemt daarbinnen een (zeer) belangrijke positie in. De Rotterdamse haven is met een oppervlak van ruim 10.000 hectare en een bezoeksgraad van circa 35.000 zeeschepen en 110.000 binnenvaartschepen in 2010 een belangrijke internationale spil op het gebied van overslag en distributie. De haven is daarmee niet alleen van grote betekenis voor de economische ontwikkeling van Nederland, maar is óók op Europees niveau van strategisch belang. Binnen het West Europese logistieke netwerk neemt de Rotterdamse haven een dominante positie in. Met haar overslag van 430 mln. ton in 2010 is ze ruim tweemaal zo groot als de tweede Europese zeehaven Antwerpen en driemaal zo groot als de derde Europese zeehaven Hamburg.

Voor de toekomst wordt gericht op het behouden en verstevigen van de positie van de Rotterdamse haven. De toekomstgerichte betekenis van de Nederlandse havensector in het algemeen – en die van de Rotterdamse haven in het bijzonder – is onder andere neergelegd in de kabinetsnota “Economische visie op de lange termijnontwikkeling van Mainport Rotterdam: op weg naar een Mainport Netwerk Nederland” van juni 2009.

Voor het behoud van haar positie is het noodzakelijk dat de haven in staat is optimaal in te spelen op specifieke behoeften uit de markt. Dat betekent niet alleen dat de haven in de toekomst grotere schepen moet kunnen ontvangen, ook zal zij ruimte moeten bieden voor de navenante schaalvergroting van havenactiviteiten.

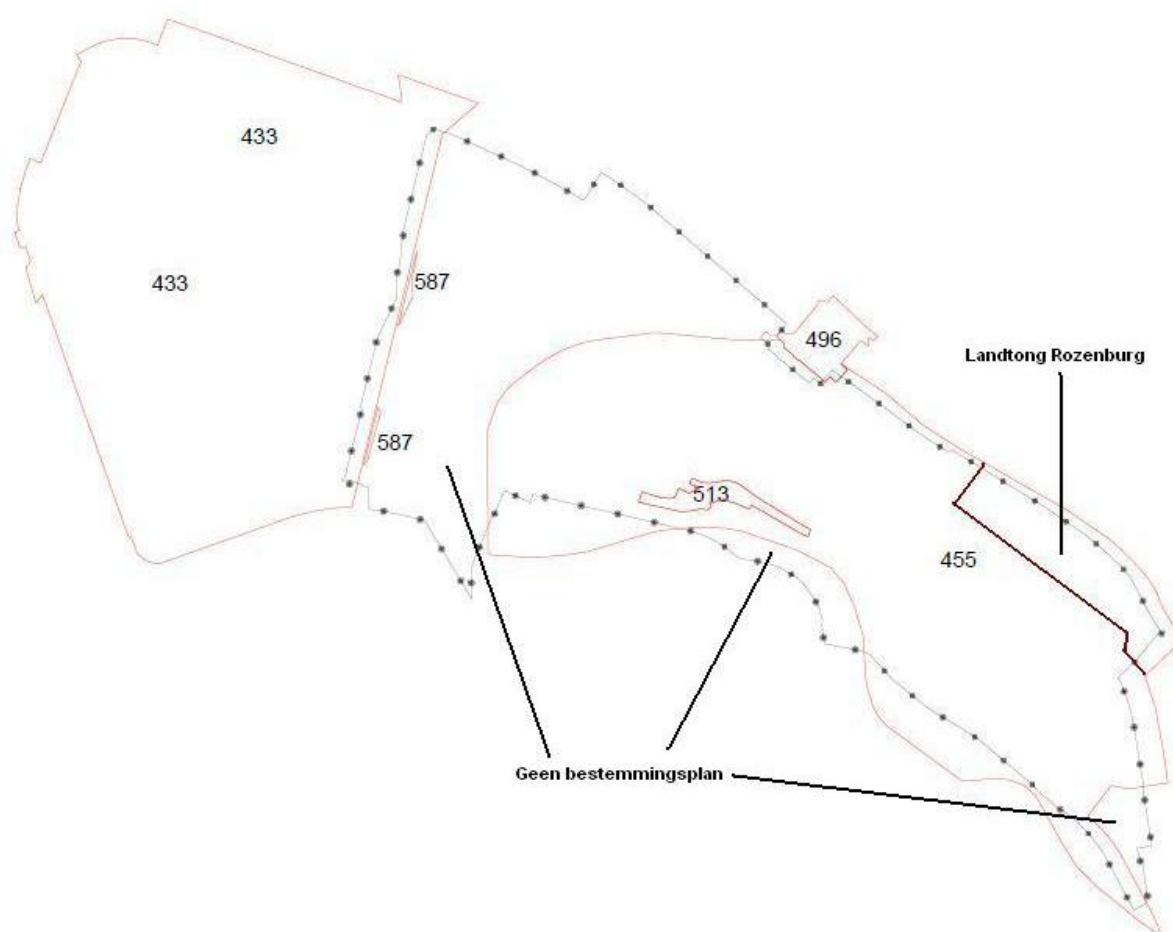
De ruimte in de haven is echter schaars, de vraag naar grote terreinen - met name aan diep water - overstijgt inmiddels het aanbod. De recente economische ontwikkelingen hebben weliswaar tijdelijk een temperend effect op de marktvraag, maar op langere termijn blijft de trend in deze vraag stijgend. Investerings in grootschalige infrastructuur en terminals zijn ook meer gericht op de verwachte ontwikkelingen in de komende decennia en minder afhankelijk van de actuele situatie. Onderzoek heeft uitgewezen dat uitbreiding van de haven in de vorm van nieuwe landaanwinning de beste oplossing voor het ruimtegebrek is. Om tot de noodzakelijke uitbreiding te komen is reeds eind vorige eeuw het Project Mainportontwikkeling Rotterdam gestart. Dit project voorziet onder meer in een uitbreiding van de Rotterdamse haven met Maasvlakte 2, waar de uitvoering inmiddels van gestart is en waar vanaf 2013 de eerste bedrijven operationeel zullen worden. Voor Maasvlakte 2 is een actueel bestemmingsplan van kracht. Voor de overige havengebieden zijn oude (ouder dan 10 jaar) bestemmingsplannen van kracht.

Daarom is er in 2009 gestart met de actualisatie van de bestemmingsplannen voor de overige havengebieden. Er worden drie plannen onderscheiden, te weten Botlek/Vondelingenplaat (reeds gestart), Maasvlakte 1 (start 2011) en Europoort (onderhavige plan). Daarnaast worden in het kader van het project Stadshavens voor de havengebieden Waal-/Eemhaven en Vierhavens-/Merwehaven ook nieuwe bestemmingsplannen gemaakt (start 2011). De drie deelgebieden worden gekenmerkt door een eigen zwaartepunt van bedrijvigheid en een eigen ontwikkelingsstrategie, maar maken allen deel uit van het Rotterdamse havengebied. De indeling in deze gebieden is gebaseerd op de historische ontwikkeling van de gebieden.

1.3 Een bestemmingsplan voor Europoort

1.3.1 Vigerende bestemmingsplannen

Voor een groot deel van Europoort vigeert het bestemmingsplan Zeehavengebied, nummer 455, zie figuur 1.1 en 1.2. In dit plan zijn bestemmingen opgenomen die overeenkomen met de aard van het gebied. Onder meer bestemmingen zoals industriegebied, industrie-dienstverlening, nevenindustrieën en bedrijven.



Figuur 1.1 Overzichtskartaal vigerende bestemmingsplannen (de zwarte lijn met bolletjes is de plangrens van Europoort. De rode lijnen vormen de plangrenzen van de vigerende bestemmingsplannen).

Hoek van Holland (187) Vastgesteld: 9-9-1948	Goedgekeurd: 4-10-1949	
Zeehavengebied (455) Vastgesteld: 29-11-1976	Ged. Goedgekeurd: 21-2-1978	Onherroepelijk: 1-9-1987
Dintelhavenbruggen (513) Vastgesteld: 19-3-1998	Goedgekeurd: 9-6-1998	Onherroepelijk: 8-9-1998
Maasvlakte '81 (433) Vastgesteld: 29-7-1983	Ged. Goedgekeurd: 21-1-1984	Onherroepelijk: 19-9-1986
Landtong (Rozenburg) Vastgesteld: 14-10-1982	Goedkeuring onth.: 21-6-1983	K.B. ged.: 20-6-1986
1e part. herziening Landtong Vastgesteld: 1-2-1990	Ged. Goedgekeurd: 22-5-1990	
2e part. herziening Landtong Vastgesteld: 22-2-1995	Goedgekeurd: 29-6-1995	Onherroepelijk: 10-10-1995

Figuur 1.2 Overzicht vigerende bestemmingsplannen

Voor een klein deel vigeert het bestemmingsplan Dintelhavenbruggen, nummer 513. Binnen dit gebied zijn diverse functies toegestaan: verkeersdoeleinden, water, bovengrondse hoogspanningsverbinding, bedrijven, natuur, recreatie, verkeer en water.

Bij de gemeentelijke herindeling per 1 januari 1980 is het Rozenburgse deel van Europoort naar de gemeente Rotterdam overgegaan. Het bestemmingsplan Zeehavengebied is daarbij tot heden van kracht gebleven.

Per 18 maart 2010 is de gemeente Rozenburg bij de gemeente Rotterdam gevoegd als deelgemeente. Voor het Rozenburgse deel van de Landtong is het bestemmingsplan Landtong (vg 14 oktober 1982, gkg Rijnmond 21 juni 1983, KB 20 juni 1986) van kracht. Ten aanzien van het bestemmingsplan Landtong hebben 2 partiële herzieningen plaatsgevonden:

1. Bestemmingsplan Landtong, 1^e herziening (vg 1 februari 1990, gkg 22 mei 1990),
2. Bestemmingsplan Landtong, 2^e herziening (vg 29 juni 1995, gkg 10 oktober 1995).

Het bestemmingsplan Landtong maakt diverse bestemmingen mogelijk, met name recreatie, natuur en verkeer, water en waterstaatsdoeleinden.

Tot slot vigeert voor een klein deel van het plangebied het bestemmingsplan Hoek van Holland (187).

Voor het westelijk deel van het plangebied (zie figuur 1.1) is nooit een bestemmingsplan vastgesteld. Dit betekent voor de ruimtelijke aspecten van bouwplannen, dat hier thans alleen enkele stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening Rotterdam gelden. In principe betekent dit dat aanvragen om te mogen bouwen moeilijk geweigerd kunnen worden.

1.3.2 Nieuw bestemmingsplan

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening dient voor het hele grondgebied van de gemeente Rotterdam een actueel bestemmingsplan van kracht te zijn. Om die reden wordt een nieuw bestemmingsplan Europoort opgesteld. Het nieuwe bestemmingsplan richt zich op Europoort

inclusief de Landtong Rozenburg, en heeft een totale oppervlakte van 3634 ha. Het streven voor de mainport (PKB Mainportontwikkeling Rotterdam, nader uitgewerkt in Havenplan 2020) is een duurzame en bereikbare haven met een goede ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit. Het bestemmingsplan moet daarom gewenste ontwikkelingen mogelijk maken, ongewenste ontwikkelingen in het gebied voorkomen en de milieukwaliteit borgen.

Voor een groot gedeelte van Europoort zal het bestemmingsplan het bestaande type bedrijvigheid vastleggen, waarbij er ruimte wordt gegeven voor ontwikkeling en intensivering van het ruimtegebruik daarbinnen. Waar duidelijk is dat er ontwikkelingen te verwachten zijn ten opzichte van het huidige gebruik worden deze daarin meegenomen. Daarnaast zijn er enkele terreinen in het plangebied waar mogelijk een ander soort gebruik zal gaan plaats vinden. Daar zal in het bestemmingsplan mede een type bedrijvigheid worden vastgelegd die afwijkt van het huidige gebruik, zie hoofdstuk 3 voor de beschrijving van de alternatieven. De ligging van de hoofdinfrastructuur in het haven- en industriecomplex (HIC) blijft in de toekomst ongewijzigd. Wel zal het bestemmingsplan in overeenstemming worden gebracht met het Tracébesluit van de A15 Maasvlakte-Vaanplein. Een eventuele nieuwe westelijke oeververbinding zal niet worden meegenomen (daarvoor wordt een separate procedure doorlopen).

De invulling van het bestemmingsplan zal mede bepaald worden door de uitkomsten van de MER. Het streven is om het bestemmingsplan in 2012 vast te stellen.

1.4 Een MER voor Europoort

MER of m.e.r.?

Daar waar gesproken wordt over het rapport wordt geschreven (het) MER. Daar waar gesproken wordt over de procedure wordt geschreven (de) m.e.r.

In het Havenplan 2020 zijn voor dit gebied diverse ontwikkelingen in de industrie opgenomen waarbij wordt gezocht naar ruimte voor ontwikkeling en intensivering van het ruimtegebruik. Allereerst dient te worden onderzocht of deze ontwikkelingen mogelijk zijn binnen de bestaande milieuruimte. Wanneer dit het geval is, zal er voor terreinen binnen het plangebied een andere bestemming worden vastgelegd dan het huidige gebruik.

Met de uitspraken over het type bedrijvigheid dat toegelaten wordt in het plangebied, doet het bestemmingsplan kaderstellende uitspraken voor bedrijven in het gebied. Het gaat bij een aantal van die bedrijven om activiteiten die zijn opgenomen in de onderdelen C of D van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage zoals inrichtingen bestemd voor de raffinage van aardolie en inrichtingen voor opslag van aardolie of (petro)chemische producten. Deze activiteiten zijn mogelijk projectMER(boordelings)-plichtig. Om deze reden dient op grond van artikel 7.2.lid 2 van de Wet milieubeheer bij het bestemmingsplan een planMER opgesteld te worden.

Voor zover het bestemmingsplan de wijziging van een bedrijventerrein van meer dan 75 ha betreft of (het laatste besluit is dat) bedrijfsmatige activiteiten die zijn opgenomen in de onderdelen C of D van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage mogelijk maakt, is sprake van een projectMER(boordelings)-plicht. Om die reden wordt het MER zodanig opgesteld dat het tevens

geldt als projectMER, dat aansluit bij het detailniveau van het bestemmingsplan. Ten behoeve van het m.e.r. wordt de uitgebreide procedure doorlopen.

In de nabijheid van het plangebied ligt een aantal Natura 2000 gebieden. Activiteiten in het plangebied kunnen invloed hebben op de beschermde natuurgebieden. Omdat (significante) negatieve effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten wordt op grond van artikel 19j tweede lid Nb-wet een passende beoordeling uitgevoerd. Hierin zal worden gezien of de voorgenomen activiteiten significante effecten zullen hebben op de natura 2000-gebieden. Het bestemmingsplan is ook hierdoor op grond van 7.2a van de Wm planm.e.r.-plichtig. De passende beoordeling maakt onderdeel uit van het MER.

In het MER worden de ontwikkelingen, die mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan getoetst aan de beschikbare milieuruimte. Op basis hiervan worden de knelpunten en kansen (mogelijke maatregelen, of ruimtelijke inpassingen die mogelijk zijn om binnen de milieuruimte te blijven) in beeld gebracht. Het MER biedt het bevoegd gezag voldoende milieuinformatie die nodig is om tot een verantwoorde besluitvorming te komen. Het detailniveau van het MER sluit aan bij het detailniveau van het bestemmingsplan.

Aangezien het bestemmingsplan in 2012 voor een periode van 10 jaar wordt vastgesteld, is de planhorizon van het MER 2022.

1.5 Notitie Reikwijdte en Detailniveau: leeswijzer

Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau markeert de start van de m.e.r. die ten behoeve van het bestemmingsplan wordt doorlopen. Deze notitie vormt de agenda voor het uitvoeren van de milieubeoordeling en geeft inzicht in de beoogde reikwijdte en het detailniveau van het MER.

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie in het gebied, de ambitie op grond van het havenplan 2020 en geeft een beschrijving van de directe omgeving.

In hoofdstuk 3 worden de inzet met betrekking tot duurzaamheid en de alternatieven van het MER beschreven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling die zich autonoom voordoet en twee alternatieven en het voorkeursalternatief.

De (milieu)aspecten die in het MER behandeld worden, zijn beschreven in hoofdstuk 4. In het hoofdstuk wordt aangegeven welke aspecten onderzocht zullen worden en op welke wijze.

De beschrijving van het besluitvormingsproces dat ten behoeve van het bestemmingsplan gevolgd wordt is in hoofdstuk 5 weergegeven.

2. BESCHRIJVING PLANGEBIED

2.1 Haven- en industriegebied

Het plangebied Europoort is onderdeel van de Rotterdamse mainport (zie figuur 2.1)



Figuur 2.1: De globale ligging van Europoort in de Mainport Rotterdam

2.1.1 Begrenzing en historie

Begrenzing

Het plangebied is gelegen aan de zuidoever van de Nieuwe Waterweg in het westen van de gemeente Rotterdam. Het gebied wordt in het noorden globaal begrensd door de (deel)gemeentegrens van Maassluis en Hoek van Holland in de Nieuwe Waterweg en de Stredam, in het oosten door de deelgemeentegrens van Rozenburg en de Neckarweg, in het zuiden door de gemeentegrens van Westvoorne en Brielle langs het Hartelkanaal en in het westen door het Krabbeterrein en het Beergat. De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 3.800 hectare. Figuur 2.2 geeft de begrenzing van het plangebied aan.



Figuur 2.2: Begrenzing (bolletjeslijn) van het plangebied voor het Bestemmingsplan Europoort

Historie

De ontwikkelingen in het Rotterdamse havengebied kwamen in een stroomversnelling, toen een oliemaatschappij in 1955 aankondigde op zoek te zijn naar een aanlegplaats voor olietankers in West-Europa. De oliemaatschappij dacht daarbij in eerste instantie aan Wilhelmshaven in Noord-Duitsland. Rotterdam kwam daarop in 1956 met een plan voor 'een insteekhaven op de kop van Rozenburg', die geschikt zou moeten zijn voor de supertankers van dat moment, namelijk voor schepen tot 45.000 ton.

In november 1957 kwam het college van Rotterdam met plannen naar buiten. De havens moesten berekend zijn op een scheepsgrootte tot 80.000 ton, met afmetingen van 260x28 meter en een diepgang van 14 meter (beladen). In 1958 werd er daadwerkelijk met de aanleg van Europoort begonnen.

2.1.2 Gebruik & intensivering

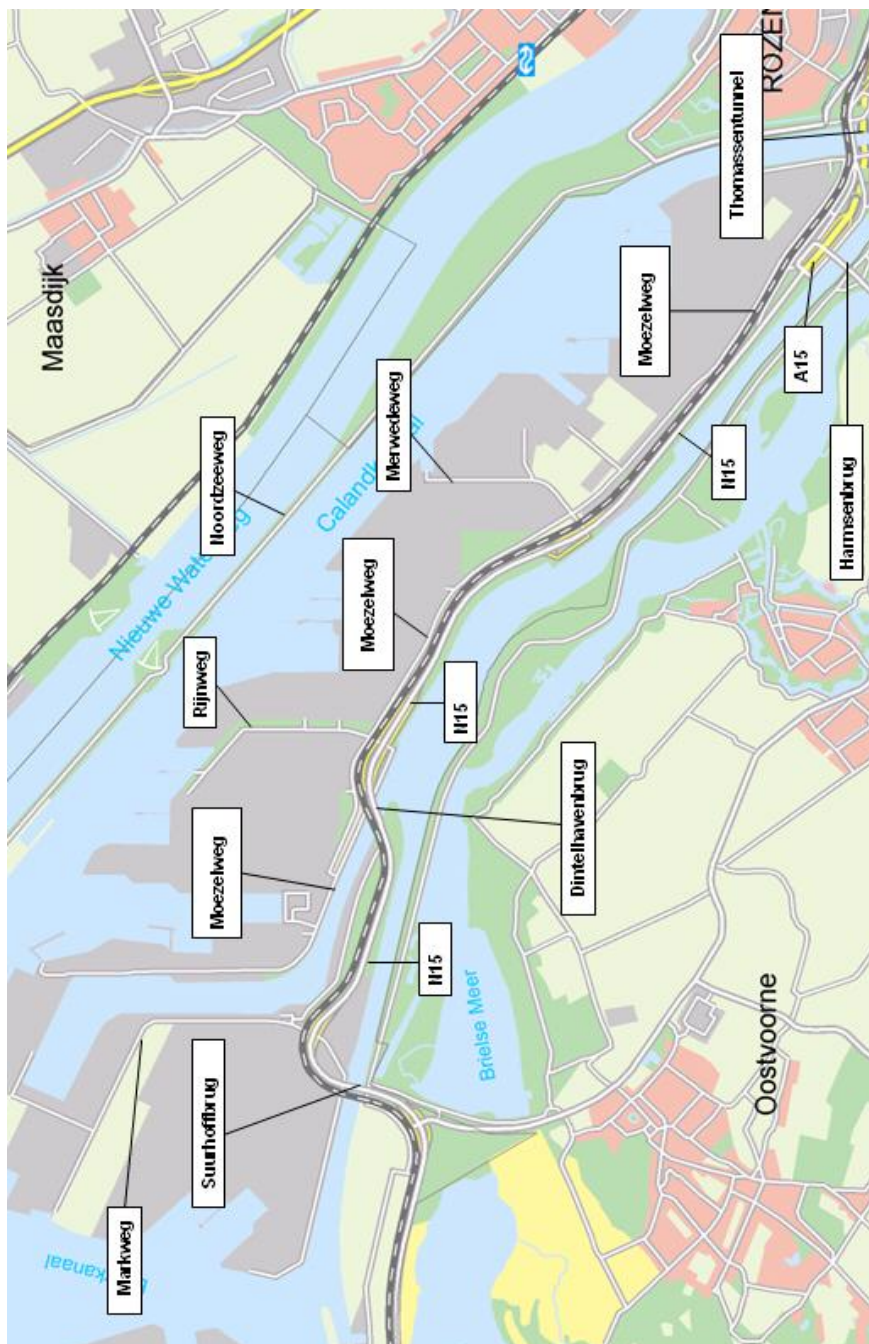
Van het totale plangebied van 3.800 ha bestaat 1.530 ha uit bedrijfsterrein, wat nagenoeg geheel in gebruik is. De overige 2.260 ha van het plangebied is in gebruik als vaarweg en havenbekkens, verkeersweg, spoor, leidingenstrook of groengebied. Het grootste deel van de bedrijfsterreinen, 72%, is in de huidige situatie (2010) in gebruik als (hoofdsegment) nat massagoed. Hieronder vallen onder andere de marktsegmenten chemische industrie, raffinage, tankopslag en energie. Zo'n 11% is in gebruik als droog massagoed. Hieronder vallen overslag van agribulk, ertsen, kolen en producten voor de bouwindustrie. Daarnaast is 7% van de bedrijfsterreinen in gebruik als non bulk. Hieronder vallen onder andere de segmenten breakbulk, RoRo en distributie. Nog eens 10% is in gebruik als overige industrie en dienstverlening. Hieronder vallen onder andere de maritieme en industriële dienstverlening, afvalverwerking, rioolzuivering, bunkering en horeca. In de huidige situatie is ongeveer 9% van de beschikbare bedrijfsterreinen nog niet in gebruik. Deze verdeling is ook weergegeven in figuur 3.1. Een lijst met de indeling in hoofd- en marktsegmenten is bijgevoegd in Bijlage 1.

Het programma Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) is onderdeel van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR), dat tevens de aanleg van Maasvlakte 2 en de ontwikkeling van 750 natuur- en recreatiegebied omvat. Het BRG bestaat uit een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Het beter benutten van het havengebied heeft als doel om 200 ha ruimtewinst in het bestaande havengebied te boeken in de periode van 2006 tot 2021. Inmiddels is totaal 228 ha (stand 1/1/2010) ruimtewinst gerealiseerd. Binnen het plangebied Europoort zijn daartoe de volgende intensiveringen uitgevoerd:

Project	ha's	wijze intensivering	huidige activiteit
Demping Dommelhaven	4	Demping	Droog massagoed
Optimalisatie Shell	31,6	Bodemsanering en herinrichting	Nat massagoed en RoRo
Totaal	35,6		

Alhoewel de intensiveringopgave uit het BRG is voltooid blijft intensivering in de toekomst vanwege de ruimtedruk en efficiënt ruimtegebruik noodzakelijk.

Het BRG-leefbaarheidsproject Herinrichting Landtong Rozenburg is binnen het plangebied gelegen. Dit vormt een belangrijk groenproject voor de regio. Dit plan is deels uitgevoerd (onder andere Boomweide, Kop, Begrazingsweide en fiets-/skatepaden). Deels moet dit plan nog uitgevoerd worden (onder andere Manege, Hondenschool, Parkheuvel en Harbour Technology Centre).



Figuur 2.3 Bepalende infrastructuur binnen plangebied

2.1.3 Infrastructuur

Het plangebied wordt vanaf het water ontsloten via diverse havens op het Beerkanaal, Hartelkanaal en Calandkanaal. Het Calandkanaal vormt de scheepvaartverbinding met zee voor de zeevaart, het Hartelkanaal met het achterland voor de binnenvaart.

Van oost naar west door het plangebied loopt een infrastructuurbundel bestaande uit de Rijksweg A15/N15, de havenspoorlijn en een leidingstrook.

De wegontsluiting van Europoort loopt via de A15/N15 en de daarop aangesloten verbindingswegen.

Het plangebied wordt van oost naar west ontsloten door de A15/N15. Er zijn diverse aantakkingen op de A15/N15 in het plangebied. Deze zijn (van west naar oost):

- De Suurhoffbrug dient als meest westelijke toegang tot het gebied. Via de Suurhoffbrug verbindt de A15/N15 het plangebied met Maasvlakte 1, Maasvlakte 2 en de N218 (naar onder andere Oostvoorne en Zeeland).
- De Markweg verbindt de noordwestelijke punt van het Europoortgebied met de A15/N15.
- De Elbeweg verbindt onder andere P&O Noth Sea Ferries met de A15/N15.
- De Rijnweg verbindt onder andere Shell met de A15/N15.
- De Moezelweg is een parallelweg van de A15/N15. De meeste bedrijven zijn bereikbaar via de Moezelweg. De Moezelweg kan als noodverbinding dienen als de A15/N15 beperkt of niet toegankelijk is. De capaciteit van de Moezelweg is echter beperkt.
- De Merwedeweg sluit onder andere Exxonmobil en Q8 aan op de A15/N15.
- De Harmsenbrug verbindt de N57 (onder andere Hellevoetsluis en Zeeland) met de A15/N15.
- Via de Neckarweg en de Rozenburgsesluis is het Botlekgebied te bereiken.
- Via de Thomassentunnel en de Calandbrug loopt de A15/N15 het plangebied uit. Verder naar het oosten is via de A15/N15 Rozenburg, de Botlek/Vondelingenplaat en Rotterdam te bereiken.
- De Noordzeeweg loopt over de Landtong. Binnen de plangrenzen is geen aansluiting op deze weg.

Spoorwegen

De havenspoorlijn loopt van west naar oost door het hele plangebied en heeft in oostelijke richting aansluiting op het landelijk spoorwegnet, de Betuweroute en het emplacement Kijfhoek. In westelijke richting loopt het spoor door naar Maasvlakte 1 en Maasvlakte 2. Binnen het plangebied bevinden zich een spooremplacement en enkele bedrijfsspooraansluitingen.

Leidingen

De havenleidingstrook^{II} loopt van west naar oost door het hele plangebied parallel aan de A15/N15 en heeft in oostelijke richting bij de Beneluxster een aansluiting op de landelijke buisleidingenstraat. Dit vormt de verbinding voor havenbedrijven met andere bedrijfsregio's zoals Moerdijk, Vlissingen en Antwerpen. Tevens vormt de havenleidingstrook de verbinding tussen de bedrijven onderling in het havengebied. Vanaf de havenleidingstrook gaan veel bedrijfsaansluitingen het plangebied in. Een bovengronds hoogspanningstrace Maasvlakte–Westerlee bevindt zich langs de A15/N15 vanaf de Suurhoffbrug tot de Rijnweg richting Maeslantkering.

^{II} Diverse nuts- en productleidingen waaronder leidingen ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

2.1.4 Ambities plangebied

De gemeente Rotterdam heeft met het Havenbedrijf (HbR) de ambities voor Europoort in het Havenplan 2020 vastgelegd. Deze zijn weergegeven in onderstaand kader.

Meer samenwerking in versterkte chemieclusters

In 2020 zijn voor de chemie meer terreinen waar gelieerde bedrijven zijn gevestigd en er wordt meer gebruik gemaakt van gezamenlijke utilities (zoals aardgas, water, energie en industriële gassen). De clusters zijn verder versterkt door uitbreiding van het 'MultiCore' pijpleidingennetwerk vanaf de Botlek tot en met de Maasvlakte 2 en betere aansluitingen van het 'common-carriernet' (beide zijn pijpleidingen die meerdere bedrijven kunnen gebruiken). De trend naar wijziging en diversificatie in energiedragers en grondstoffen, is omstreeks 2020 verder ingezet, waardoor sommige terreinen en tanks, met name in de Botlek en Europoort, een andere opslagfunctie hebben. De raffinage is nog aanwezig en vanwege de hoge toegevoegde waarde een belangrijke sector voor het haven- en industriecomplex.

Ontwikkelingen overige sectoren

Terminals en opslagplants kennen een afgestemd gebruik: terminals en tanks voor grote productstromen en terminals voor kleinere, specifieke stromen. De huidige agrobulk is in 2020 in omvang afgenomen. Inzet is de huidige empty depots voor de containeroverslag uit dit gebied te verplaatsen naar de containerclusters (Maasvlakte 1 of Eemhaven). De vrijkomende ruimte kan verder worden benut voor clustering van bedrijven met aanvullende activiteiten. De verwachting is dat de distributie van verpakte chemicaliën en daarmee de containerisatie gegroeid is, waardoor er meer tankcontainers per binnenvaart getransporteerd worden. De aanwezige droge bulk en recyclingindustrie zullen in 2020 ook gegroeid zijn en een plek krijgen in Botlek-Noord en Europoort-West. Voor de voorspelde groei in de roll on/roll off sector is de spooraansluiting verbeterd. Op een aantal terreinen in het gebied liggen gebruiksbeperkingen vanwege de milieuraandoeningen. Via een actief vestigingsbeleid kunnen deze terreinen echter wel worden benut, met minder geluidsintensieve functies, zoals opslag. Dit kan de gewenste clustering en ketenintegratie in de weg staan. Een alternatief is het nemen van extra maatregelen om geluidsproductie aan de bron te beperken.

Bron: Havenplan 2020

2.2 Beschrijving omliggende (deel)gemeenten

Het plangebied ligt nabij de (deel)gemeenten Hoek van Holland, Maassluis, Rozenburg, Brielle en Westvoorne. Een groot deel van het plangebied ligt op een afstand van meer dan 500 meter van de (deel)gemeenten en deels op een afstand van meer dan 1500 meter daarvan. In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de omliggende (deel)gemeenten om zodoende een beter beeld te krijgen van de omgeving. Bij de onderzoeken in het kader van het MER zal rekening gehouden worden met ontwikkelingen in omliggende (deel)gemeenten, voor zover deze ontwikkelingen zich bevinden binnen de invloedssfeer van het plangebied.

Deelgemeente Hoek van Holland

Er wonen een kleine 10.000 mensen in Hoek van Holland op een oppervlakte van 14,1 km². Sinds 1 januari 1914 maakt Hoek van Holland deel uit van de gemeente Rotterdam.

Gemeente Maassluis

De oppervlakte van de gemeente Maassluis is 10,1 km² en er wonen bijna 32.000 inwoners. De gemeente is gesitueerd aan de Nieuwe Waterweg.

Deelgemeente Rozenburg

In Rozenburg wonen circa 12.000 mensen en de deelgemeente is ongeveer 6,5 km² groot. De deelgemeente ligt ingeklemd tussen Europoort en Botlek. In 2010 is Rozenburg een deelgemeente geworden van de gemeente Rotterdam.

Gemeente Brielle

In Brielle wonen ruim 15.000 inwoners op een oppervlakte van 31,3 km². Naast de kern Brielle (9.000 inwoners) omvat de gemeente ook de dorpen Vierpolders en Zwartewaal.

Gemeente Westvoorne

In de gemeente Westvoorne wonen 14.000 inwoners op een oppervlakte van bijna 98 km², hiervan is ruim 40 km² water. De gemeente bestaat uit de voormalige gemeenten Oostvoorne, Rockanje en Tinte.

Gemeente Westland

In totaal wonen er bijna 100.000 mensen verdeeld over een gebied van 90 km². Deze gemeente is tot stand gekomen na een gemeentelijke herindeling per 1 januari 2004. De gemeente bestaat uit diverse kernen waaronder Maasland. Deze kern ligt nabij het plangebied.



Gemeente Rotterdam



**Port of
Rotterdam**

3. AUTONOME ONTWIKKELING EN ALTERNATIEVEN

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de autonome ontwikkeling (paragraaf 3.4) en de twee alternatieven (paragraaf 3.5 en 3.6) die in het MER onderzocht worden. De autonome ontwikkeling wordt gehanteerd als referentie voor de alternatieven. De autonome situatie is een situatie zonder nieuwe ontwikkelingen en functieveranderingen, met alleen uitbreiding van de bestaande activiteiten binnen de huidige vergunde ruimte onder de Wet milieubeheer en eventuele andere relevante wetgeving. Voor bedrijven die onder het Activiteitenbesluit vallen zal hierbij worden uitgegaan van maximale milieubelasting. Aanvullend op de vergunde situatie wordt voor geluid gekeken naar de resterende geluidsreserves binnen de MTG-contour (B-model) en voor externe veiligheid naar de ruimte die de bestaande individuele risicocontouren (10^{-6} PR) van de bedrijven bieden.

De inzet voor het bestemmingsplan is maximale flexibiliteit. In hoeverre dit streven milieutechnisch inpasbaar is moet blijken uit de onderzoeken naar optredende milieueffecten. Daarom is de doelstelling van de alternatieven om inzicht te geven in de bandbreedte in milieugebruiksruimte ten gevolge van een wijziging in de bedrijvigheid ten opzichte van de autonome situatie. In de alternatieven is de terreinindeling gebaseerd op een indeling in hoofdsegmenten. Een lijst met een onderverdeling in subsegmenten is bijgevoegd in Bijlage 3. In het MER zal duidelijk worden aangegeven welke soort en type bedrijven bij de verschillende varianten, binnen de hoofdsegmenten, mogelijk wordt gemaakt.

Op basis van de optredende milieueffecten voor de alternatieven zal bepaald worden welke segmentindeling binnen de aanwezige milieugebruiksruimte voor het Europoortgebied mogelijk is. Dit is het voorkeursalternatief dat de basis vormt voor het bestemmingsplan.

Van de drie in dit hoofdstuk beschreven alternatieven zijn kaarten opgenomen in de desbetreffende paragraaf. Deze kaarten zijn, in verband met de leesbaarheid, ook separaat als pdf-file bijgevoegd.

3.2 Ontwikkeling Alternatieven

Het Havenplan 2020 is het vigerende beleid voor de toekomstontwikkeling van de haven. Voor de periode daarna wordt gewerkt aan lange termijnprognoses tot 2030 voor het Rotterdamse haven- en industriecomplex (HIC). Op basis daarvan worden strategische keuzes gemaakt voor de verdere ontwikkeling van het HIC tot het meest efficiënte, duurzame en veilige ter wereld. Op basis van een vraag- en aanbodconfrontatie uit de lange termijn prognoses voor het Europoortgebied tot 2020 en het Havenplan 2020 is geconcludeerd dat er een ruimtevraag ontstaat voor de segmenten chemische- en biobased industrie, onafhankelijke tankopslag en LNG, maar ook voor de segmenten kolen, biomassa en RoRo.

Omdat de ruimtevraag groter is dan het ruimteaanbod, moeten keuzes gemaakt worden aan welke segmenten groeiruimte wordt geboden. Daarbij wordt gekeken of de segmenten passen binnen de

aard van het gebied, wat de optredende milieueffecten zijn en wat de opbrengsten zijn. In de twee alternatieven die zijn ontwikkeld, ligt de nadruk op ofwel een groeiverwachting in het nat massagoed segment (chemische- en biobased industrie, onafhankelijke tankopslag en LNG), ofwel in het non bulk segment (RoRo).

Behalve de groei van segmenten door uitbreiding van activiteiten, zal ook gekeken worden naar de effecten van intensivering van bestaande activiteiten. Per alternatief zal het meest milieubelastende groeiscenario voor de intensivering worden aangehouden om op deze manier een bovengrens na te streven.

In de omgeving van het plangebied doen zich gedurende de planperiode diverse ontwikkelingen voor. Het gaat bijvoorbeeld om de realisatie van diverse woon- en werkgebieden op de noord- en zuidoever conform de plannen uit RR2020 en de Stadsvisie Rotterdam. In de beschouwing van de omgeving wordt voor alle alternatieven op dezelfde wijze aangesloten bij reeds uitgevoerde studies, zoals voor Maasvlakte 2, het Rotterdamse Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit RSL, de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein conform het Tracébesluit uit 2010 en de MIRT Verkenningen Rotterdam Vooruit.

3.3 Duurzaamheidopgave

Het thema duurzaamheid is maatschappelijk volledig geaccepteerd en omarmd. In het MER wordt nadrukkelijk aandacht gegeven aan duurzaamheid en de effecten op het klimaat. Duurzaamheid wordt meegenomen in de diverse (milieu)onderzoeken en in het MER worden de ambities weergegeven in een aparte paragraaf voor het gehele plangebied. De alternatieven zijn namelijk niet onderscheidend voor de duurzaamheidsambities. Ingezet wordt op kansen voor duurzaam ruimtegebruik en duurzaam transport. Denk hierbij aan multi-user ontwikkelingen, co-siting, energie-uitwisseling en verandering van modal-split. Doel van de duurzaamheidsambities is het leveren van een positieve bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat in balans met omgeving en economie. Hierin is specifiek aandacht voor windenergie. Met de realisatie van circa 30 MegaWatt (MW) aan windenergie binnen het plangebied in beide alternatieven en het VKA wil de haven een belangrijke bijdrage leveren aan de afspraken in het convenant Windenergie van september 2009 om het aantal geleverde MW uit windenergie in het Rotterdamse havengebied te verdubbelen van 151 MW in 2009 tot 300 MW in 2020.

3.4 Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkeling bestaat uit de verwachte ontwikkelingen tot 2022, zoals economische groei, binnen de vergunde milieugebruiksruimte (in 2010) in het kader van de Wet milieubeheer^{III}. De locaties binnen het Europoortgebied waar momenteel nog geen (intensieve) bedrijvigheid is gevestigd, zijn over het algemeen stille reserves^{IV} en optieterreinen die wel al zijn uitgegeven of in optie gegeven aan bedrijven, maar nog niet in exploitatie zijn genomen, het gaat dan om zo'n 144 ha.

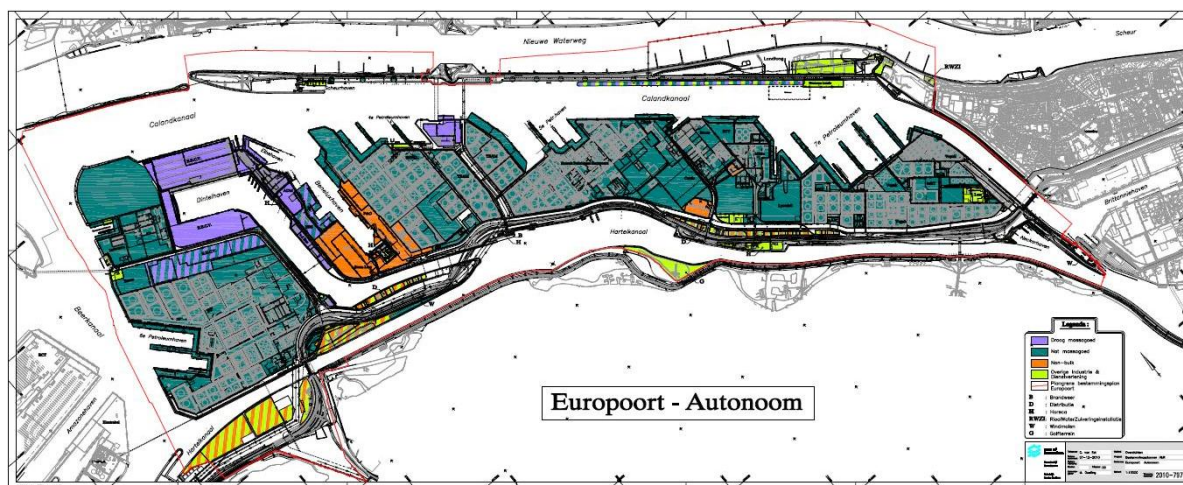
^{III} De vergunde situatie is de situatie waarbij bedrijven alle rechten binnen hun milieuvergunning benutten. Voor bedrijven die onder het Activiteitenbesluit vallen zal worden uitgegaan van een maximale milieubelasting.

^{IV} Stille reserves zijn terreinen die wel al onder contract zijn bij bedrijven, maar nog niet in ontwikkeling zijn genomen.

Een aantal locaties is nog helemaal niet uitgegeven, het betreft een kleine 140 ha aan (deels) braakliggende terreinen. Op een aantal locaties zijn al ontwikkelingen gaande in totaal beslaat dit circa 30 ha.

In de autonome ontwikkeling wordt verwacht dat op alle voornoemde locaties (optieterreinen, stille reserves, braakliggende terreinen) tot 2022 uitbreiding van activiteiten van bestaande fabrieken en terminals zal plaatsvinden door uitbreiding of door modernisering van productie-, op- en overslagcapaciteit. Van de ontwikkelingen die nu zijn opgestart, wordt verwacht dat ze in 2022 zijn gerealiseerd. Overige ontwikkelingen vallen buiten de scope van de autonome ontwikkeling en worden meegenomen in de alternatieven.

In de autonome ontwikkeling is bijna 73% van de bedrijfsterreinen in het Europoortgebied uitgegeven aan bedrijven in het segment nat massagoed. Ongeveer 11% van de terreinen in het Europoortgebied is in de autonome ontwikkeling uitgegeven aan bedrijven in het segment droog massagoed. Zo'n 6% is uitgegeven aan bedrijven in het segment non bulk, waaronder ook RoRo en 8% is uitgegeven aan overige industrie of bedrijven in de (nautische) dienstverlening. Voor de resterende 2% van de bedrijfsterreinen zal in de autonome ontwikkeling een mix bestaan van bedrijven in de segmenten non bulk en overige industrie en dienstverlening. In het MER zal voor deze terreinen met een gemengde bestemming uitgegaan worden van het meest milieubelastende hoofdsegment voor die locatie, zodat de maximale milieubelasting in beeld wordt gebracht. Aan de hand daarvan kan de milieugebruiksruimte worden bepaald. De segmentindeling in de autonome ontwikkeling is weergegeven in figuur 3.1.



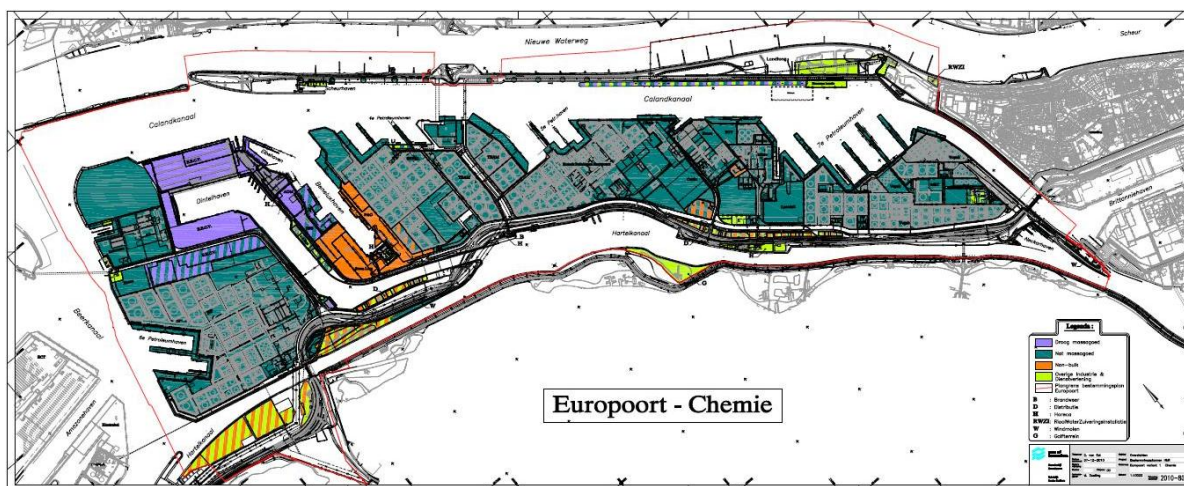
Figuur 3.1 Autonome ontwikkeling

In de autonome ontwikkeling zal de landtong conform het Masterplan Landtong Rozenburg (febr 2003) verder worden afgerond. De resterende onderdelen van het plan (onder andere verplaatsing hondenvereniging en manege, inrichting Parkheuvel en bouw Harbour Technology Centre) zullen worden uitgevoerd.

3.5 Alternatief 1: Europoort Chemie

Dit alternatief betreft een aantal ontwikkelingen en wijzigingen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Het belangrijkste verschil is dat bedrijvigheid in het oostelijk deel van de Europoort, die in de autonome ontwikkeling niet bestemd zijn voor het segment nat massagoed, in dit alternatief óók de bestemming nat massagoed krijgen. Dit houdt in dat wanneer in de toekomst bestaande bedrijven verhuizen, er ook milieugebruiksruimte aanwezig is voor de vestiging of uitbreiding van bedrijven in (dit meer voor de hand liggende) segment nat massagoed. De segmentindeling voor het Alternatief 1: Europoort Chemie is weergegeven in figuur 3.2.

In Alternatief 1 'Europoort Chemie' wordt maximaal wordt ingezet op nat massagoed, zal het percentage bedrijfsterrein uitgegeven aan het segment nat massagoed oplopen tot maximaal 77%. Ongeveer 8% van de terreinen in het Europoortgebied is dan uitgegeven aan bedrijven in het segment droog massagoed. Zo'n 5% is uitgegeven aan bedrijven in het segment non bulk, waaronder ook RoRo en 8% is uitgegeven aan overige industrie of bedrijven in de (nautische) dienstverlening. Een aantal locaties kan, naast een andere bestemming óók de bestemming nat massagoed krijgen. Voor de MER wordt in dit alternatief aangenomen dat op deze locaties het segment nat massagoed wordt gevestigd. Voor dit alternatief zal het resterende gebied van de bedrijfsterreinen uit een mix bestaan van bedrijven in de segmenten non bulk en overige industrie en dienstverlening. In het MER zal voor deze terreinen met een gemengde bestemming uitgegaan worden van het meest milieubelastende hoofdsegment voor die locatie, zodat de maximale milieubelasting in beeld wordt gebracht. Aan de hand daarvan kan de milieugebruiksruimte worden bepaald.



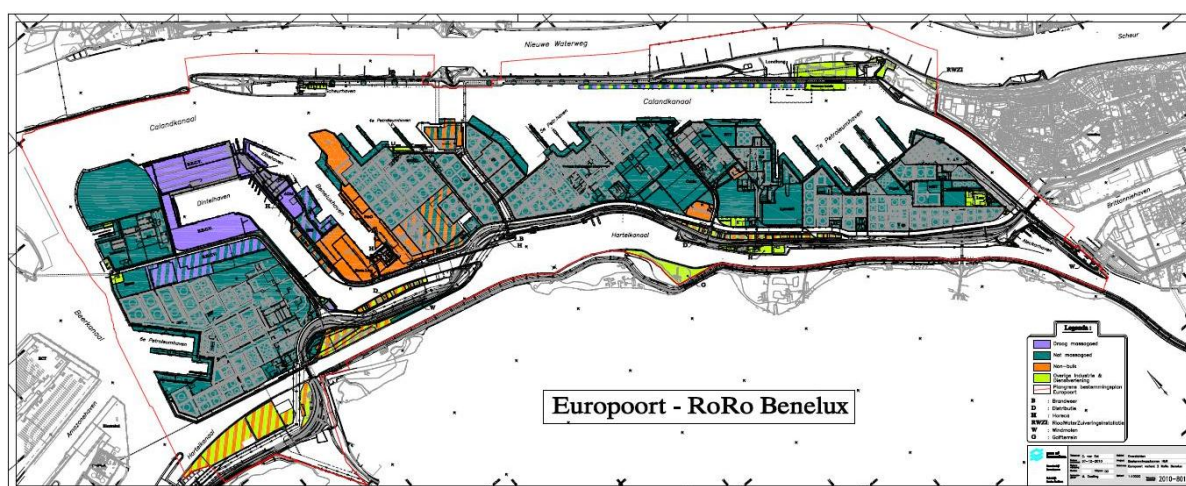
Figuur 3.2 Alternatief 1: Europoort Chemie

3.6 Alternatief 2: Europoort RoRo

In dit alternatief worden de meeste ontwikkelingen ten opzichte van de autonome ontwikkeling juist verwacht aan de westzijde van het Europoortgebied. Het RoRo cluster verwacht een uitbreiding in noordelijke richting. Het terrein ten zuiden van de raffinaderij kan, mogelijk in combinatie met de uitplaatsing of verplaatsing van vier olietanks eveneens worden gebruikt voor een uitbreiding van het

RoRo cluster. Omdat dit echter ook een financiële afweging betreft, de verplaatsing van de tanks moet opwegen tegen de opbrengsten van de RoRo uitbreiding, wordt ook rekening gehouden met bestemming in het segment nat massagoed. Behalve deze wijzigingen zijn ook in dit alternatief dezelfde drie locaties binnen het plangebied aangewezen voor de ontwikkeling van in totaal 30 MW aan windenergie als in het Alternatief 1: Europoort Chemie. De segmentindeling voor het Alternatief 2: Europoort RoRo is weergegeven in figuur 3.3.

In Alternatief 2 'Europoort RoRo' wordt maximaal wordt ingezet op non bulk, zal het percentage bedrijfsterrein uitgegeven aan het segment non bulk oplopen tot maximaal 10%. Ongeveer 70% van de terreinen in het Europoortgebied is dan uitgegeven aan bedrijven in het segment nat massagoed en ongeveer 10% van de terreinen is uitgegeven aan bedrijven in het segment droog massagoed. Daarnaast is 8% is uitgegeven aan overige industrie of bedrijven in de (nautische) dienstverlening. Ook in dit alternatief zullen delen van het bedrijfsterrein bestaan uit een mix van bedrijven in de segmenten non bulk en overige industrie en dienstverlening. In het MER zal voor deze terreinen met een gemengde bestemming uitgegaan worden van het meest milieubelastende hoofdsegment voor die locatie, zodat de maximale milieubelasting in beeld wordt gebracht. Aan de hand daarvan kan de milieugebruiksruimte worden bepaald.

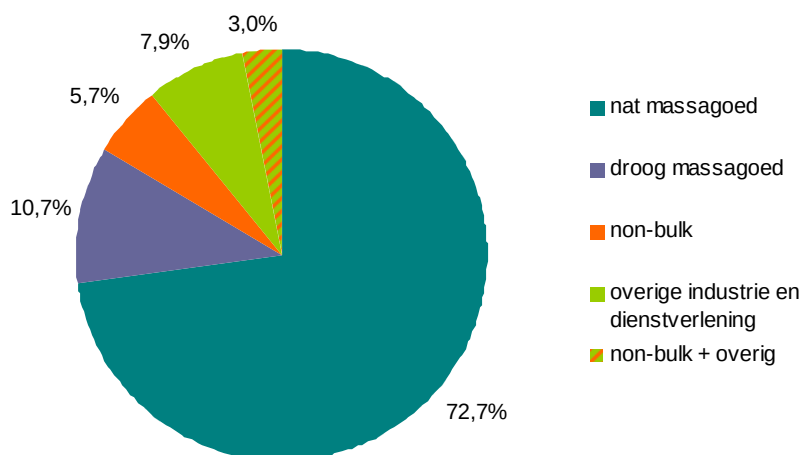


Figuur 3.3 Alternatief 2: Europoort RoRo

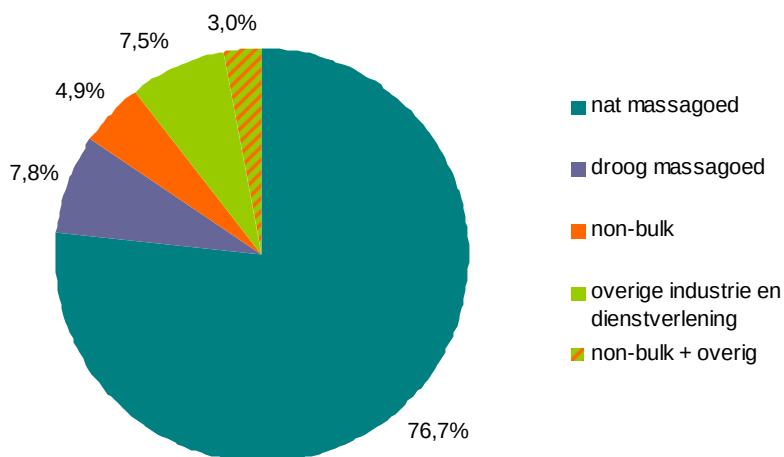
3.7 Voorkeursalternatief

In hoeverre de nagestreefde invulling volgens deze alternatieven past binnen de beschikbare milieugebruiksruimte is onderwerp van studie in het MER. Voor beide alternatieven zal, wanneer de beschikbare milieugebruiksruimte onvoldoende blijkt, gezocht worden naar maatregelen om de milieueffecten terug te dringen. Het resultaat is een voorkeursalternatief met een segmentindeling passend binnen de voorwaarden die gelden binnen de vigerende (milieu)wet- en regelgeving. In figuur 3.4 zijn de verschillen in segmentindeling op hoofdlijnen grafisch weergegeven. De segmentindeling in figuur 3.4 is het percentage van de 1.530 ha aan beschikbaar bedrijfsterrein in het Europoortgebied.

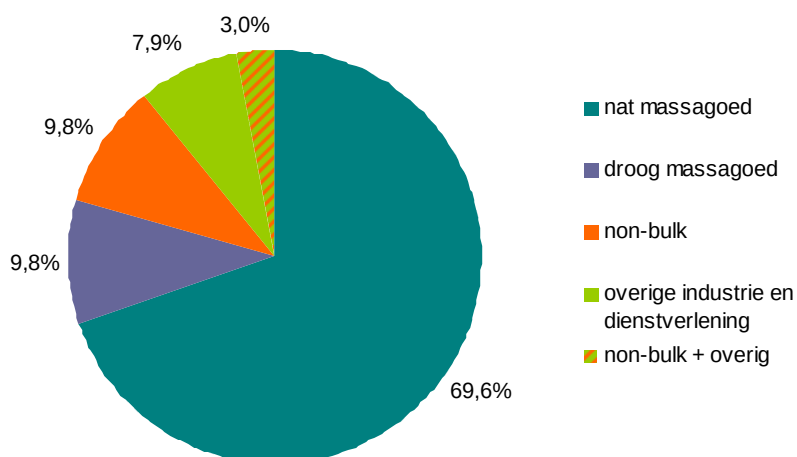
Europoort - Autonoom



Europoort - Chemie



Europoort - RoRo



Figuur 3.4 Verschillen in segmentindeling per alternatief

4. TE ONDERZOEKEN MILIEUEFFECTEN

4.1 Opzet MER

In het MER zal de huidige (milieu)situatie beschreven worden. Er zal inzicht gegeven worden over de bestaande milieucontouren, de voornaamste bestaande bedrijven en eventuele knelpunten in het plangebied en de directe omgeving. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de meest recente beschikbare gegevens.

Naast een beschrijving van de huidige situatie worden de milieueffecten van de autonome ontwikkeling en de twee alternatieven onderzocht. Er is op basis van expert judgement en ervaring met andere ruimtelijke plannen in het havengebied een onderverdeling gemaakt tussen (milieu)aspecten die kwantitatief onderzocht worden en (milieu)aspecten die kwalitatief onderzocht worden^V. Opgemerkt wordt dat aspecten die kwalitatief onderzocht worden kwantitatief onderzocht worden indien de nadere kwalitatieve beschrijving daartoe aanleiding geeft.

4.2 Kwantitatief te onderzoeken aspecten

Deze paragraaf geeft een overzicht van de (milieu)aspecten die in principe kwantitatief onderzocht worden. De meeste (milieu)aspecten bestaan uit verschillende deelaspecten. Het kan zijn dat het ene deelaspect kwantitatief onderzocht gaat worden en het andere kwalitatief onderzocht wordt. Om het overzicht te behouden worden in deze paragraaf de volledige (milieu)aspecten weergegeven.

4.2.1 Verkeer en Vervoer

Wegverkeer

Met behulp van de Regionale VerkeersMilieuKaart 2 (RVMK-2) kunnen de effecten, i/c (intensiteit/capaciteit) verhouding en de reistijden per maatgevend spitsmoment, van de verschillende alternatieven in beeld worden gebracht op het onderliggende wegennet. Het onderliggende wegennet dat van belang is om te analyseren omvat naar de huidige inzichten de Elbeweg, Moezelweg, Merwedeweg, Rijnweg, Neckarweg, Markweg en de Noordzeeweg. In het MER zal het definitieve studiegebied worden vastgesteld.

Met het RVMK-2 model kan berekend worden wat de intensiteit is op de verschillende op- en afritten van de A15/N15. Op deze manier kan tevens beredeneerd worden wat de eerder benoemde effecten zijn van de verschillende varianten op de A15/N15.

Buiten de scope van het onderzoek

Voor de westelijke oeververbinding, die de A15/N15 in noordelijke richting onder de Nieuwe Waterweg en/of het Calandkanaal moet verbinden met de A20 zijn plannen in voorbereiding.

^V Zie de samenvatting voor een overzicht.

Echter omdat nu nog onduidelijk is welke variant^{VI} de voorkeur krijgt zal de nieuwe verbinding niet onderzocht worden in dit MER. Hiervoor zal te zijner tijd een aparte ruimtelijke procedure voor gevolg worden.

Spoor

Het havenspoor is vooral een doorgaande verbinding langs Europoort. Het Europoortgebied kent wel enkele aansluitingen op het doorgaande spoor. In het MER Bestemming Maasvlakte 2 is geconcludeerd dat de huidige spoorinfrastructuur toereikend is tot 2020. Voor het planjaar voor bestemmingsplan Europoort (2022) wordt de situatie geëxtrapoleerd. Nadere onderzoeken worden daarom niet in het kader van de MER uitgevoerd. Het aspect spoor zal daarom in kwalitatieve zin beschouwd worden.

Binnen- en zeevaart

De bereikbaarheid over het water, zowel voor zee- als binnenvaart, zal op basis van kentallen kwalitatief beschouwd worden in het MER.

Leidingen

In het MER zal op basis van expert judgement een kwalitatieve beschouwing plaatsvinden ten aanzien van de beschikbare fysieke ruimte en capaciteit met betrekking tot leidingstroken.

4.2.2 Luchtkwaliteit

Ten behoeve van het MER bestemming Maasvlakte 2 is uitgebreid onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit, in het bijzonder de emissies van NO_x en PM₁₀. Met betrekking tot PM_{2,5} zijn hier kwalitatieve uitspraken gedaan. De uitgangspunten van het MER bestemming Maasvlakte 2 worden meegenomen in dit MER. De kwantitatieve beschrijving in het MER richt zich op NO₂ en PM₁₀. De vergunde situatie wordt gehanteerd als referentie. Net als bij het bestemmingsplan voor Maasvlakte 2 zal PM_{2,5} in kwalitatieve zin beschouwd worden. Voor de overige stoffen, zoals genoemd in de Wet milieubeheer geldt dat er geen normoverschrijdingen verwacht worden. Daarom zullen deze stoffen kwalitatief worden beschouwd.

Relevante bronnen in het haven- en industriegebied die van invloed zijn op de luchtkwaliteit zijn industrie, spoor,- weg- en scheepvaartverkeer. Het studiegebied strekt zich uit zover zich hierin significante veranderingen voordoen ten gevolge van de ontwikkelingen in het plangebied.

Het MER geeft aan of de alternatieven tot overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden van NO₂ en PM₁₀ (PM_{2,5} in kwalitatieve zin) leiden. Indien dit niet het geval is zal worden volstaan met het weergeven van de resultaten. Ook wordt bezien in hoeverre de gegevens in overeenstemming zijn met de resultaten uit de onderzoeken ten behoeve van het Tracébesluit A15 (MaVa) en de monitoring NSL^{VII}. Zo nodig wordt aanvullend onderzoek verricht.

^{VI} Variant 1: de Blankenburgtunnel. In deze variant wordt de A15 ten oosten van Rozenburg via een tunnel onder de Nieuwe Waterweg door verbonden met de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis.

Variant 2: de Oranjetunnel. In deze variant wordt de A15 via een tunnel onder de Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal ter hoogte van de Maeslantkering aangesloten op knooppunt Westerlee.

^{VII} Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Er wordt aandacht besteed aan de mogelijkheden voor optimale situering van bedrijven binnen het gebied gelet op woonbestemmingen en andere gevoelige bestemmingen in de omgeving. De volledige benutting van het gebied voor de industrie en de vraag naar ruimte is leidend. Wanneer blijkt dat de alternatieven tot zodanige emissies leidt dat er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit, zal bezien worden welke maatregelen er mogelijk zijn om alsnog aan de grenswaarden te voldoen.

4.2.3 Natuur

Natuurbeschermingswet 1998 en ecologische hoofdstructuur

In de nabijheid van het plangebied liggen een aantal Natura 2000 gebieden, zijnde Voornes Duin, Solleveld en Kapittelduinen en op grotere afstand Haringvliet en de Oude Maas. Het MER maakt de effecten vanuit het plangebied op de beschermde natuurgebieden^{VIII} inzichtelijk. Uit de passende beoordeling, welke integraal onderdeel uitmaakt van het MER, moet blijken of er sprake is van significant negatieve effecten. Daarbij zal onderzocht worden welke mitigerende maatregelen er getroffen kunnen en/of moeten worden om de effecten te beperken.

De Nieuwe Waterweg en het Hartelkanaal stromen deels door het plangebied. Deze wateren zijn door de Rijksoverheid in de Nota Ruimte aangeduid als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De alternatieven voorzien niet in ingrepen in de EHS. In het MER wordt daarom geen onderzoek gedaan naar de EHS in het plangebied. Het afwegingskader ten behoeve van de EHS kent namelijk geen externe werking maar gaat uit van effecten door ingrepen in of in de nabijheid van de EHS. In het MER wordt echter niet voorbijgegaan aan de ecologische waterkwaliteit. Dit aspect wordt meegenomen in paragraaf 4.2.1.

Flora- en faunawet

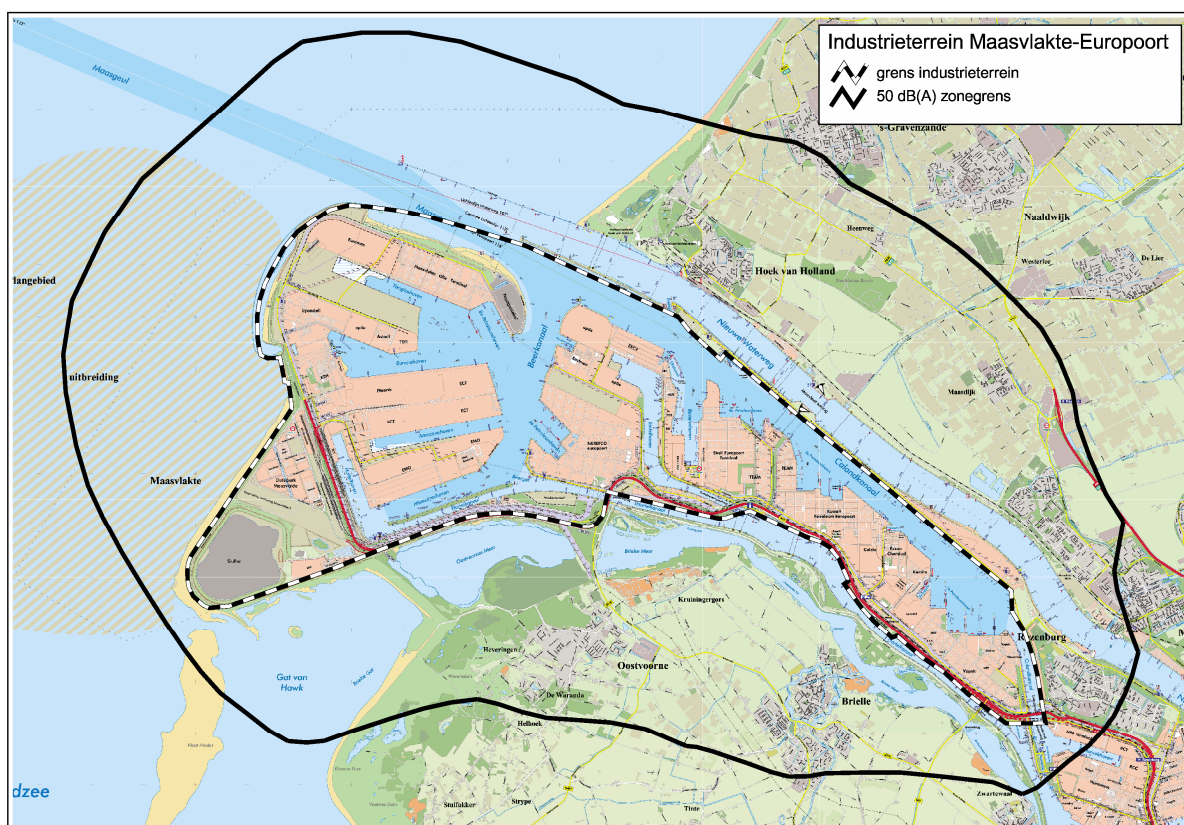
Jaarlijks vinden in het havengebied flora en fauna inventarisaties plaats. Hierdoor is bekend welke soorten er in het plangebied voorkomen. Op basis van deze inventarisaties zal in het MER worden weergegeven welke beschermde soorten er voorkomen. Er wordt beschreven op welke wijze met de aanwezige soorten wordt omgegaan bij de nieuwe ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

4.2.4 Geluid

Industrielawaai

Voor het plangebied geldt de geluidszone Industriegebied Maasvlakte-Europoort (Koninklijk Besluit 15 juni 1993). De 50 dB(A)-contour ligt ver buiten het plangebied zie figuur 4.1. Er geldt een saneringsprogramma. Op basis daarvan zijn via een kaart met saneringscontouren de MTG-waarden (Maximale Toelaatbare Geluidsbelasting) voor de destijds bestaande woningen vastgelegd (waarden van 55 dB(A) en hoger).

^{VIII} De bescherming in de natuurgebieden, via de Natuurbeschermingswet is gericht op het instandhouden van natuurlijke habitats en habitats van soorten. Afhankelijk van het soort gebied zijn Natura 2000 gebieden gevoelig voor verzuring en vermeting (door atmosferische depositie), geluid, licht, etc.



Figuur 4.1 De 50 dB(A)-contour van het industrieterrein Maasvlakte-Europoort

Ter uitvoering van het saneringsprogramma is het Geluidconvenant Rijnmond-West opgesteld, waarin een 55 dB(A)-eindcontour is bepaald. Daarnaast is de Beleidsregel zonebeheersplan industriewelawaai Rijnmond-West opgesteld, waarmee in het kader van de vergunningverlening Wet milieubeheer (nu de Wabo) door consequente toepassing van Best Beschikbare Technieken bij nieuwe activiteiten en vervangingsinvesteringen gestreefd wordt naar de realisatie van de eindcontour (naar verwachting na 2025). De eindcontour is overigens een beleidsdoelstelling en géén harde (wettelijke) toetscontour op basis van de Wet geluidhinder.

De komende periode zal evaluatie van de Beleidsregel plaatsvinden. De resultaten van deze evaluatie worden zo mogelijk meegenomen in het MER.

Voor de bewaking van de contouren wordt gebruik gemaakt van het Informatiesysteem Industrielawaai (SI²). In het MER wordt met behulp van dit informatiesysteem de geluidbelasting van het industrieterrein in beeld gebracht. Inzichtelijk wordt gemaakt wat de invloed van de (nieuw) beoogde ontwikkelingen op de saneringscontouren (MTG-waarden), de eindcontour en enkele nader te bepalen referentiepunten^{IX} is of kan zijn. Indien nodig worden maatregelen in beeld gebracht om aan de MTG-waarden te kunnen blijven voldoen en om de eindcontour als beleidsdoelstelling te kunnen continueren (in stand te kunnen houden).

^{IX} Waar in deze paragraaf wordt gesproken over referentiepunten zijn dit referentiepunten nabij geluidgevoelige bestemmingen.

Windturbines

Het geluid van windturbines is niet meegenomen in de geluidszonering ten behoeve van industrielawaai. Het effect van windturbines wordt separaat getoetst aan de geluidgevoelige bestemmingen en niet aan de zonering.

Wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï

In het MER wordt bij die wegvakken en baanvakken in de nabijheid waarvan zich geluidgevoelige bestemmingen bevinden gezien of de geluidbelasting als gevolg van de nieuw ontwikkeling meer bedraagt dan de wettelijke toename (meer dan 2dB) volgens de Wet geluidhinder.

Bij het bepalen van deze toename wordt rekening gehouden met de intensiteiten voor wegverkeer en spoorverkeer waar in het MER Bestemming Maasvlakte 2 en het Tracébesluit A15 (MaVa) rekening mee is gehouden. Dit betreft wegvakken van de A15/N15 en de belangrijkste wegen in het gebied. Voor het spoorwegverkeer is dit de havenspoorlijn, waaronder de Calandbrug. Hierbij wordt voor wegverkeerslawaaï gebruik gemaakt van de uitkomsten van het RVMK-2 modelonderzoek voor de bereikbaarheid en een kwalitatieve benadering op basis van kentallen voor spoorweglawaaï.

Naast de wettelijke toets wordt een vergelijkbare toets uitgevoerd op enkele nader te bepalen referentiepunten bij wegvakken en baanvakken. De selectie van wegvakken wordt uitgevoerd volgens de 30/20%-regel^x.

Scheepvaart

In het MER wordt gezien of de nieuw mogelijk gemaakte ontwikkelingen een wezenlijke toename van de geluidbelasting (meer dan 2 dB) als gevolg van het scheepvaartverkeer met zich mee brengt ten opzichte van de omvang waarmee rekening is gehouden in het MER Bestemming Maasvlakte 2. Wanneer dit zo is, wordt de toename van geluidhinder op de hoofdvaarwegen (de Nieuwe Waterweg en het Hartelkanaal) kwantitatief in beeld gebracht op enkele nader te bepalen referentiepunten.

Cumulatie geluid

In de wet- en regelgeving wordt onderscheid gemaakt in industrielawaai, spoorweglawaaï en wegverkeerslawaaï. Omwonenden horen echter de optelsom van het geluid, dus ook van de niet gereguleerde bronnen zoals scheepvaart. Daar waar door één of meer geluidbronnen de voorkeurswaarde geluid wordt overschreden door de nieuw mogelijk gemaakte activiteiten wordt het cumulatieve effect beschouwd van industrie, windturbines, scheepvaart, weg en spoorweg. De optredende cumulatie en de toename daarin door de nieuw mogelijk gemaakte ontwikkelingen wordt in deze gebieden op enkele nader te bepalen referentiepunten inzichtelijk gemaakt.

Laag frequent geluid

Scheepvaart, activiteiten in de haven, en de industrie kunnen laag frequent geluid voortbrengen. Het MER zal de toename als gevolg van de nieuw mogelijk gemaakte ontwikkelingen kwalitatief beschouwen.

^x Wegvakken met een toename van de verkeersintensiteit van 30% of een afname van 20%. Deze percentages komen overeen met een toe- of afname van de geluidbelasting van ongeveer 1dB

4.2.5 Externe Veiligheid

Zowel de provincie Zuid-Holland als de gemeente Rotterdam hebben als beleidsvoornemen dat risicovolle inrichtingen binnen het HIC worden geconcentreerd. Voor dit gebied wordt een 10^{-6} -veiligheidscontour (op grond van artikel 14 BEVI) ontwikkeld en vastgesteld. Dit is een beleidsmatig afgewogen contour die de grens aangeeft tot waar de plaatsgebonden (10^{-6}) risicocontour van bedrijven mag reiken. Zo zorgt de veiligheidscontour voor een scheiding van risicovolle activiteiten en, (beperkt) kwetsbare functies. De veiligheidscontour zorgt dus voor zekerheid voor de industrie én de omgeving van het plangebied. Kwetsbare objecten, zoals een groot kantoor, en nieuwe beperkt kwetsbare objecten, zoals kleinere bedrijven zijn alleen toegestaan binnen de contour, als zij passen in de definitie van functionele binding. Denk hierbij aan risicovolle inrichtingen, activiteiten die dienstbaar zijn aan de risicovolle bedrijven of het gebied. De functionele binding wordt vastgelegd in het bestemmingsplan.

Door de Projectgroep veiligheidscontour -bestaande uit vertegenwoordigers van de DCMR, gemeente Rotterdam, HbR, VRR en provincie- is op basis van bestaande kwetsbare objecten buiten het plangebied en de huidige risicocontouren van de bedrijven in het gebied, een veiligheidscontour ontworpen. De grenzen van de voorgestelde contour worden bepaald door de verwachte benodigde milieuruimte die de industrie binnen het gebied Europoort nodig heeft voor huidige en toekomstige activiteiten. In de bijlage is ter indicatie de conceptnotitie Veiligheidscontour Europoort opgenomen. De notitie zal worden gebruikt ter onderbouwing van de ligging van de veiligheidscontour.

Opgemerkt wordt dat de veiligheidscontour uitsluitend betrekking heeft op het plaatsgebonden risico en geen uitspraak doet over het groepsrisico (GR). In het MER wordt onderzocht of het GR gevolgen heeft voor de uiteindelijke ligging van de veiligheidscontour.

Het MER onderzoekt de consequenties van vaststelling van de veiligheidscontour.

Daarbij wordt naast voorgaande aandacht besteed aan:

- het ruimtebeslag van de veiligheidscontour buiten het industriegebied en de huidige en geprojecteerde bestemmingen in die gebieden;
- de gevolgen voor het invloedsgebied van het GR. Hierbij worden de belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen betrokken die buiten de veiligheidscontour voorzienbaar zijn binnen 10 jaar, die het GR relevant kunnen doen veranderen in relatie tot de inrichtingen waarop het GR betrekking heeft;
- een verkenning van de inzet van instrumenten die bijdragen aan een goede veiligheidssituatie voor de mensen die zich binnen de veiligheidscontour bevinden;
- de mogelijkheid om het groepsrisico zoveel mogelijk te beperken. Daartoe behoren maatregelen aan de bron, maatregelen op het gebied van ruimtelijke invulling, als maatregelen die de bestrijding van incidenten verbeteren;
- welke verandering verwacht kan worden van het aantal personen binnen de veiligheidscontour bij de ontwikkeling van de alternatieven.

Aangegeven wordt in hoeverre de in de verschillende alternatieven toegestane activiteiten zullen leiden tot een ander invloedsgebied.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor worden kwalitatief onderzocht. Ten aanzien van de modaliteiten weg en water worden de geprognoseerde intensiteiten vergeleken met de uitgangspunten van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Voor spoor worden de geprognoseerde intensiteiten vergeleken met het concept-Basisnet Spoor.

In het plangebied zijn ook buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aanwezig. Het nieuwe Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) stelt dat in een gebied met een veiligheidscontour geen toetsing plaats behoeft te vinden aan (beperkt) kwetsbare objecten. Daarom wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleidingen kwalitatief onderzocht. Hierbij worden bestaande QRA's betrokken.

Windturbines

Windturbines hebben ruimtelijke impact op de directe omgeving vanwege plaatsgebonden risicocontouren én kunnen risicoverhogend werken op risicobronnen in de omgeving. In het MER worden de ruimtelijke consequentie van de windturbines ten aanzien van externe veiligheid kwalitatief onderzocht. Dit wordt met behulp van het Handboek Risiconormering Windturbines kan de externe veiligheid van windturbines inzichtelijk gemaakt. In het handboek wordt aangesloten bij de systematiek van het Bevi.

4.3 Kwalitatief te onderzoeken aspecten

Deze paragraaf geeft een overzicht van de (milieu)aspecten die kwalitatief onderzocht worden.

4.3.1 Water

Waterkwaliteit

In de MER worden de chemische, thermische en ecologische waterkwaliteit vanuit de Waterwet kwalitatief onderzocht. Denk hierbij aan effecten van warmtelozingen in het gebied.

Veiligheid

Met een stijgende zeespiegel neemt de kans op overstromingen in het algemeen toe. In geval van een overstroming is mogelijk sprake van risico's voor het milieu. Uitlopende materialen kunnen bijvoorbeeld in het oppervlaktewater terechtkomen, waardoor de kwaliteit van het oppervlaktewater kan verslechteren. Europoort is een buitendijks gebied. Om deze reden wordt de kans op overstroming van (delen van) het plangebied en de milieurisico's hiervan kwalitatief beschouwd.

Daarnaast geeft het MER een beschrijving van de waterhuishoudkundige aspecten in het plangebied, waarbij rekening wordt gehouden met de principes die voor waterhuishouding gelden vanuit de Waterwet.

4.3.2 Duurzaamheid

In het MER komt een paragraaf over duurzaamheid op welke wijze duurzaamheid in de alternatieven en het VKA wordt meegenomen, zie ook paragraaf 3.3.

4.3.3 Nautische veiligheid

De nautische veiligheid heeft een directe relatie met de waterzijdige bereikbaarheid van de haven, met een veilige toegang en een veilig gebruik. Hierbij wordt rekening gehouden met aantallen schepen, draaicirkels, de stoffen die vervoerd worden en beschikbare ligplaatsen. Het MER zal de nautische veiligheid kwalitatief in beeld brengen.

4.3.4 Licht

In Europoort wordt volcontinu gewerkt. Continue verlichting van bedrijfsterreinen is noodzakelijk, voor de veiligheid (arbeids-, verkeers- en sociale veiligheid) en beveiliging. De infrastructuur in het gebied is tevens verlicht. In de nachtelijke uren is Europoort door de verstrooiing en reflectie van het licht in de atmosfeer van veraf duidelijk zichtbaar. Het aspect licht zal in de MER kwalitatief worden beschreven.

4.3.5 Bodem

Als gevolg van langdurige industriële activiteiten is de bodem in de Europoort verontreinigd geraakt. Hierdoor komen op diverse plaatsen verontreinigingen in grond en grondwater voor. In het MER wordt op basis van beschikbare informatie aandacht besteed aan de mate van verontreiniging in de huidige situatie en de manier waarop de verontreiniging beheerst wordt, zij het in beperkte mate. Op deze manier kan in het MER aangegeven worden of de bodemkwaliteit een belemmering vormt voor de benutting van het gebied.

4.3.6 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Gekeken naar de huidige karaktereigenschappen van het plangebied is er nagenoeg niets meer terug te herleiden tot de oorspronkelijke bewonersgeschiedenis, ruimtelijke indeling en landschappelijke kenmerken. In de huidige situatie bestaat de Europoort uit een man-made landschap met havens en industrie. Dit landschap zal in de planperiode niet ingrijpend veranderen. In de MER worden de aspecten landschap en cultuurhistorie kwalitatief onderzocht.

In het bestemmingsplan worden voorschriften opgenomen voor omgevingsvergunningen, die voorschrijven bij welke diepte en oppervlakte van de werkzaamheden nader archeologisch onderzoek dient plaats te vinden. In de MER wordt een kwalitatieve beschouwing gegeven op basis van de archeologische waardenkaart.

4.3.7 Geur

In het Rijnmondgebied is sprake van een cumulatie van geur. De provincie Zuid-Holland heeft voor het Rijnmondgebied geurbeleid ontwikkeld. In het kader van omgevingsvergunningverlening met milieucomponent vindt een beoordeling en afweging plaats ten aanzien van geur en de potentiële bijdrage aan de reeds aanwezige geurhinder. Bij de uitvoering wordt door consequente toepassing van Best Beschikbare Technieken bij nieuwe activiteiten en vervangingsinvesteringen nieuwe geurhinder zoveel mogelijk voorkomen. In de MER wordt geur kwalitatief beschouwd

4.3.8 Gezondheid

De activiteiten in Europoort brengen naar verwachting verschillende milieueffecten met zich mee. De belangrijkste gezondheidsgerelateerde milieuaspecten zijn luchtkwaliteit en geluidbelasting. In het MER wordt aandacht besteed aan deze milieueffecten, in de paragrafen 4.1.2 en 4.1.4 van deze notitie is toegelicht op welke manier dit gebeurt. Het MER zal kwalitatief aandacht besteden aan de gevolgen van deze milieueffecten voor de volksgezondheid. De verwachting is dat er geen (significante) gevolgen zullen optreden vanwege de relatief grote afstand van het plangebied tot de omliggende woonkernen.



Gemeente Rotterdam



Port of
Rotterdam

5. BESLUITVORMINGSPROCES

In april 2011 is door het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam via een publicatie in kranten en via de website van de gemeente Rotterdam bekend gemaakt dat een bestemmingsplan wordt voorbereid. Deze notitie wordt tevens verstuurd aan de betrokken bestuursorganen en de nader benoemde maatschappelijke organisaties die in dit kader als betrokken partijen worden aangemerkt (zie bijlage 3). Zij worden uitgenodigd om hun visie te geven op de voorgestelde werkwijze. De Commissie voor de milieueffectrapportage wordt gevraagd hierover een advies te geven. In de publicatie is ook aangegeven dat een ieder de mogelijkheid heeft zienswijzen in te dienen met betrekking tot de in de notitie Reikwijdte en Detailniveau voorgestelde werkwijze. Deze publicatie vormt de officiële start van de procedure die tot een MER en bestemmingsplan Europoort leidt.

Het (concept) ontwerpbestemmingsplan en het MER Europoort worden opgesteld onder verantwoordelijkheid van de gemeenteraad van Rotterdam. Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft informatie over de voorgestelde werkwijze met betrekking tot de te onderzoeken milieueffecten in het MER.

Het MER maakt als milieuonderbouwing onderdeel uit van het (concept) ontwerp en het definitieve bestemmingsplan. Het MER zal dan ook tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan worden gepubliceerd en ter inzage worden gelegd.

Dit zal, na verwerking van de zienswijzen uiteindelijk leiden tot een definitief door de gemeenteraad vastgesteld bestemmingsplan voor Europoort. Hiertegen is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Daarnaast zal er in het kader van zowel het MER als het bestemmingsplan gecommuniceerd worden conform een communicatieplan met de omliggende (deel)gemeenten, zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau en met de bedrijven(organisatie) in het plangebied.

Evaluatie

In gevolg van het bepaalde in art.7.39 van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag, dat het besluit neemt, de gevolgen van de uitvoering van dat plan op het milieu te onderzoeken. Met evaluatie en monitoring wordt bepaald hoe de werkelijke effecten zich verhouden tot de voorspellingen en berekeningen in het MER. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal in een plan van aanpak worden beschreven welke effecten gemonitord en geëvalueerd gaan worden, hoe, wat en waar er gemeten wordt. Ook zal in dit document worden aangegeven hoe er met de monitoringsgegevens wordt omgegaan.

Procedurestappen (samengevat)

1. Kennisgeving over start bestemmingsplan en m.e.r.-procedure en ter inzage legging notitie reikwijdte en detailniveau;
2. Raadpleging betrokken bestuursorganen en Commissie m.e.r., mogelijkheid zienswijze voor een ieder met betrekking tot het voornemen en notitie Reikwijdte en Detailniveau;

3. Opstellen zienswijze rapportage;
4. Opstellen MER en concept ontwerpbestemmingsplan ten behoeve van vooroverleg (inclusief advies Commissie m.e.r.);
5. Kennisgeving ontwerp bestemmingsplan en MER en mogelijkheid tot indienen zienswijzen;
6. Opstellen zienswijze rapportage;
7. Vaststellen bestemmingsplan en plan van aanpak met betrekking tot evaluatie en monitoring;
8. Beroep.

BIJLAGEN

Bijlage 1 Indeling hoofdsegmenten, markt- en deelsegmenten

Hoofdsegment	Marktsegment	Deelsegment
Nat Massagoed	Chemie & Bio-based industrie	Chemische basisproducten
		Chemische industrie
		Plantaardige oliën en vetten
		Bio-based industrie
	Ruwe olie en raffinage	Ruwe olie
		Raffinage
	Onafhankelijke tankopslag	Minerale olieproducten
		Onafh. tankopsl. tbv. chem. ind en raffinage
		Onafh. tankopsl. tbv. voedingsindustrie
	Gas & power	LNG
		Regassificatie
		Energiecentrales
		Windturbines
Droog Massagoed	Droog massagoed	Agribulk
		Agri-industrie
		IJzererts & schroot
		Recycling industrie
		Kolen
		Overig droog massagoed
		Bouwindustrie
Non-bulk	Containers	Deepsea
		Shortsea
		Empty depots
	Breakbulk	Overig stukgoed
		Temp. controlled storage
		Covered/uncovered storage
		Commercial storage
	Distributie (niet-kadegebonden)	RoRo
		Car centers
		Districentra
Overig	Overige industrie en dienstverlening	Geen goederen (bijv. bunkeren)
		Maritieme industrie
		Overige industrie (niet havengerelateerd)
		Maritieme dienstverlening
		Industriële dienstverlening
		Overige dienstverlening (niet havengerelateerd)



Bijlage 2 Notitie Veiligheidscontour Europoort Rotterdam

Veiligheidscontour Europoort Rotterdam

Input voor MER Europoort

Auteur : Aad Loendersloot
Documentnummer : 21090579 versie 4
Afdeling : Gemeenten en MKB
Datum : 9 februari 2011

1. Inleiding

1.1 Beleidskeuze Veiligheidscontour

Het Haven Industrieel Complex (HIC) in de Rotterdamse haven heeft meer dan veel andere delen van Nederland te maken met externe veiligheidsrisico's. Het HIC omvat een groot aantal petrochemische complexen en veel bedrijven met opslag van gevaarlijke stoffen met hieraan verbonden veiligheidsrisico's. Als gevolg hiervan vindt ook veel transport plaats van gevaarlijke stoffen. Tegelijkertijd zijn grote omliggende gebieden dichtbevolkt en wonen, werken en recreëren totaal in het Rijnmondgebied meer dan 1,2 miljoen mensen.

De Provincie Zuid-Holland wil vanuit economisch en milieubelang risicovolle activiteiten clusteren en geeft daarbij aan dat het HIC bij uitstek geschikt is voor het accommoderen van risicovolle bedrijven. Hiermee kiest de provincie om ruimte voor risicovolle bedrijven te concentreren op de bedrijventerreinen Botlek-Vondelingenplaat, Europoort en Maasvlakte (I en II) en in mindere mate op de Eemhaven en Waalhaven-West.

Echter wanneer er voor een dergelijke groei geen maatregelen genomen worden kan dit leiden tot veiligheidsknelpunten. Een van de instrumenten die kan bijdrage om veiligheidsknelpunten naar de toekomst te voorkomen is de veiligheidscontour. Met het vaststellen van veiligheidscontouren rondom het HIC wordt de ruimte tussen risicovolle activiteiten enerzijds en stedelijke ontwikkeling anderzijds duurzaam verdeeld.

De keuze tot het vaststellen van veiligheidscontouren rondom het HIC sluit verder goed aan bij het externe veiligheidsbeleid van Rotterdam, zoals verwoord in 'Sturen op veiligheid in stad en haven'.

1.2 Input voor PlanMer en Bestemmingsplan Europoort

De inhoud van deze rapportage dient als input voor het PlanMer en het op te stellen bestemmingsplan Europoort. In het PlanMer worden de milieueffecten van de ligging van de veiligheidscontour in relatie tot de alternatieven onderzocht. Hierna vindt definitieve besluitvorming over de ligging plaats. De definiëring van de functionele binding wordt opgenomen in regels die in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Er is voor gekozen om de formulering van de functionele binding gelijk te houden zoals in hoofdstuk 4 is beschreven in het stuk Veiligheidscontour Botlek-Vondelingenplaat Input PlanMer.

1.3 Keuze gebied

Het industriegebied Europoort is het tweede gebied binnen het HIC waarvoor het bestemmingsplan wordt herzien. Ook voor dit industriegebied is eerder het voornemen geuit om een veiligheidscontour vast te stellen. Bij het formuleren van het voorstel van de veiligheidscontour Europoort is rekening gehouden met de planning voor de herziening van het bestemmingsplan voor dit gebied. In vervolg hierop zal in overleg met de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam een keuze worden gemaakt voor de volgende veiligheidscontour binnen het HIC (Maasvlakte of Eemhaven).

1.4 Werkgroep en werkzaamheden

Op initiatief van de DCMR heeft een werkgroep een voorstel voor de ligging van de veiligheidscontour rondom het industriegebied Europoort geformuleerd. De definiëring van de functionele binding

¹ is overgenomen van de uitwerking Veiligheidscontour Botlek-Vondelingenplaat. Verder is onderzoek gedaan naar de ligging, de mate van kwetsbaarheid en de functionele binding van objecten in en in de nabijheid van het industriegebied Europoort. Deze objecten zijn gelokaliseerd en beoordeeld op kwetsbaarheid. Indien er sprake is van een kwetsbaar object is de functionele binding beoordeeld.

In de werkgroep zijn vertegenwoordigd:

- DCMR Milieudienst Rijnmond
(Aad Loendersloot, Leo Noordam, Marloes van Kemenade)
- Dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting
(Irma Dorsman)
- Havenbedrijf Rotterdam
(Martijn Huijskes)
- Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond
(Marijke Nitert)
- Provincie Zuid-Holland
(vertegenwoordigd door DCMR).

¹ Het Bevi definieert voor niet-risicovolle bedrijven twee vormen van functionele binding binnen een gebied waarvoor een veiligheidscontour geldt, de functionele binding met het gebied of met de risicovolle bedrijven in het gebied

2. De veiligheidscontour als instrument

2.1 Wettelijk kader

Het begrip veiligheidscontour vindt zijn oorsprong in artikel 14 van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi):

Het bevoegde gezag, bedoeld in artikel 4, eerste tot en met vierde lid, kan in overeenstemming met het bevoegde gezag, bedoeld in artikel 5, eerste en tweede lid, voor inrichtingen als bedoeld in artikel 15, eerste lid, onderdelen a tot en met d, of voor een gebied waarin die inrichtingen zijn gelegen, de ligging van de *veiligheidscontour* vaststellen waar het *plaatsgebonden risico* op het tijdstip van vaststelling van die contour, op grond van de krachtens artikel 8.1 van de wet voor de desbetreffende inrichting of de desbetreffende afzonderlijke inrichtingen geldende vergunning, *ten hoogste 10⁻⁶* is.

Het bevoegd gezag Wm stelt in samenspraak met bevoegd gezag Wro op grond van het Bevi de (ligging van de) veiligheidscontour vast voor een gebied waarin één of meer risicovolle inrichtingen liggen. Binnen het gebied waarvoor een veiligheidscontour is vastgesteld wordt niet langer getoetst aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico (PR). Hierdoor zouden risico's op een ongeluk met meerdere slachtoffers kunnen toenemen. Om te voorkomen dat deze risico's onverantwoord hoog worden, wordt een extra voorwaarde gesteld aan vestiging van nieuwe bedrijven in het gebied. Deze houdt in dat zowel de beperkt kwetsbare als de kwetsbare objecten een functionele binding moeten hebben met het gebied of met de risico volle inrichtingen in het gebied. De wettelijke vereiste verantwoording voor het groepsrisico (GR) bij het verlenen van een milieuvergunning (Wm) of het vaststellen van een bestemmingsplan (Wro) blijft ongewijzigd van kracht. Voor de verantwoording van het groepsrisico over het bestemmingsplan is de functionele binding (zie verder 2.4) een argument waarmee de aanvaardbaarheid van het groepsrisico wordt gemotiveerd. Het groepsrisico legt de relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers.

2.2 Verschil tussen veiligheidscontour en risicocontour

In tegenstelling tot de risicocontouren, is het instrument veiligheidscontour een facultatief instrument. Het bevoegde gezag kan zelf kiezen of het wenselijk is een veiligheidscontour vast te leggen. Een risicocontour volgt uit berekeningen (of vaste afstanden gebaseerd op berekeningen), terwijl een veiligheidscontour zo klein of zo groot kan zijn als het bevoegde gezag noodzakelijk acht. De veiligheidscontour kan echter niet kleiner zijn dan de 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour rondom de bedrijven. De vorm van de veiligheidscontour is vrij. Er kan dus een cirkel rondom bedrijven getrokken worden, maar er kan ook voor gekozen worden de contour de natuurlijke grenzen van een rivier of kanaal te laten volgen.

2.3 Doel veiligheidscontour

Het vaststellen van een veiligheidscontour heeft meerdere doelen. Allereerst staat de

veiligheidscontour kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten toe binnen de berekende risicocontouren van risicovolle bedrijven. Aan deze toestemming is de voorwaarde verbonden dat deze objecten functioneel gebonden zijn. Deze voorwaarde wordt in hoofdstuk 4 verder uitgewerkt. Tevens wordt door het vaststellen van een veiligheidscontour de ruimte tussen risicovolle activiteiten enerzijds en stedelijke ontwikkeling anderzijds duurzaam verdeeld.

De veiligheidscontour geeft de grens aan tot waar de plaatsgebonden risicocontour (10^{-6} per jaar) van de risicovolle industrie^{II} mag reiken. Binnen de veiligheidscontour wordt niet meer getoetst aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico en is woningbouw, of de bouw of vestiging van andere (beperkt) kwetsbare objecten die niet functioneel gebonden zijn, niet toegestaan. Verder kan het bevoegde gezag met de veiligheidscontour ruimte reserveren voor groei van risicovolle industrie, zonder daarmee de ruimte voor stedelijke ontwikkelingen buiten het gebied te frustreren. Zonder veiligheidscontour kunnen risicocontouren van risico volle bedrijven reiken tot het eerst nabij gelegen kwetsbare object of geprojecteerde kwetsbare object. Met de veiligheidscontour wordt een duidelijke grens bepaald tussen stedelijke ontwikkeling en risico volle activiteiten (industrie).

2.4 Voorwaarden functioneren veiligheidscontour

Voor het functioneren van de veiligheidscontour is het van belang dat binnen de veiligheidscontour geen kwetsbare objecten aanwezig zijn, gevestigd of gebouwd kunnen worden die niet functioneel gebonden zijn met de risicovolle industrie of met het gebied. Ook nieuwe beperkt kwetsbare objecten mogen alleen worden toegestaan als deze functioneel gebonden zijn. Deze voorwaarde moet vastgelegd zijn in het bestemmingsplan voor het gebied waarvoor een veiligheidscontour gaat gelden. Gevolg is dat de veiligheidscontour pas kan worden vastgesteld nadat in het bestemmingsplan deze voorwaarde expliciet is vastgesteld.

2.5 Functionele binding

In artikel 10 en 14 van het Bevi is gesteld dat het gebied waarvoor een veiligheidscontour gaat gelden alleen risicovolle bedrijven gevestigd mogen zijn. Bij overige categorie bedrijven (zoals beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten) moet er sprake zijn van functionele binding. Dit houdt in dat bedrijven vanwege hun activiteiten moeten passen bij het karakter van het gebied, dan wel een directe functionele relatie moeten hebben met risicovolle bedrijven binnen het gebied.

Kortweg mogen binnen het gebied waarvoor een veiligheidscontour wordt vastgesteld de volgende groepen van bedrijven en objecten aanwezig zijn:

- Bevi-inrichtingen;
- bestaande en nieuwe kwetsbare objecten en nieuwe beperkt kwetsbare objecten met een functionele binding;
- bestaande beperkt kwetsbare objecten zonder een functionele binding.

De uitwerking van de functionele binding wordt in regels vertaald en in desbetreffende bestemmingsplan opgenomen.

^{II} Een veiligheidscontour heeft geen betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en buisleidingen.

2.6 Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten

Het Bevi geeft geen strakke definitie van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten maar biedt ruimte voor interpretatie. Deze interpretatie wordt gevoed door termen zoals “doorgaans grote aantallen” en “waartoe in ieder geval behoren” die in de definitie van kwetsbare objecten worden gebruikt. Of een object kwetsbaar is hangt af van de volgende factoren:

- Het aantal personen. Conform de toelichting op het Bevi is hierbij het aantal van 50 of meer personen als richtlijn aangehouden. Voor kantoorgebouwen en hotels is het aantal van 50 personen in het Bevi vertaald naar gebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² per object.
- De verblijftijd van groepen mensen (een groot gedeelte van de dag: kwetsbaar).
- De kwetsbaarheid van de aanwezige mensen (kinderen, ouderen, zieken of psychisch kwetsbare personen: kwetsbaar).
- De zelfredzaamheid/vluchtmogelijkheden van de personen (bij verminderde zelfredzaamheid: kwetsbaar).
- Relatie met risicobron (is kwetsbare object een onderdeel van de risicobron).

Als hulpmiddel is de beslisboom kwetsbaar/beperkt kwetsbaar (bijlage 2) opgenomen. Hiermee kan worden afgewogen of er sprake is van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object. In het kader van vergunningverlening en advisering op het gebied van ruimtelijke ordening kan dit een belangrijke afweging zijn.

2.7 Beperken aantal aanwezige personen in het gebied m.b.v. functionele binding

Zoals in § 2.1.5 beschreven mogen in het gebied waarvoor een veiligheidscontour geldt kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten onder voorwaarde van functionele binding in het gebied gevestigd zijn en worden binnen de risicocontouren van risicovolle bedrijven. Door het wegvallen van de toetsing aan de grens- en richtwaarden van het plaatsgebonden risico worden groepen personen mogelijk aan grotere risico's blootgesteld. Hierdoor is de kans aanwezig dat er meer personen binnen risicocontouren van de risicovolle bedrijven werkzaam zijn dan in een situatie zonder veiligheidscontour.

Gezien deze ontwikkeling heeft de werkgroep bij de ontwikkeling van de eerste veiligheidscontour een verkenning gedaan naar de mogelijkheden het aantal personen te beperken. De werkgroep kwam tot de conclusie dat een beperking van het aantal personen primair gericht moet zijn op personen die niet noodzakelijk in het gebied aanwezig hoeven te zijn. Dit kan door middel van de invulling van het begrip functionele binding, waarmee het bevoegd gezag bepaalde activiteiten van vestiging kan uitsluiten. Een verdergaande beperking van het aantal personen (bijvoorbeeld door middel van uitplaatsing (splitsen van bedrijven) van kantooractiviteiten bij nieuwe en bestaande functioneel gebonden bedrijven, en bij risicovolle bedrijven, stuit op complicaties en bezwaren. Deze complicaties en bezwaren zijn vooral het ingrijpen (splitsen) in bedrijven, het toezicht houden en handhaven hierop (extra administratieve/bestuurslasten), het aanbieden van alternatieve locaties, extra saneringskosten, leegstand van kantoren en een mogelijk negatief vestigingsimago.

Het Bevi maakt met de veiligheidscontour vestiging van kwetsbare objecten (met in de regel grotere aantallen personen) juist mogelijk. Het beperken van die aantallen personen zou in tegenspraak zijn met het doel van de veiligheidscontour (en indirect met het Bevi). In het planmer wordt onderzocht of er in het kader van de verantwoording van het groepsrisico voor het bestemmingsplan maatregelen

getroffen kunnen worden en er in het ruimtelijk plan regels opgelegd kunnen worden.

2.8 Groepsrisico

Het groepsrisico geeft inzicht in het aantal slachtoffers (dodelijk) bij een bepaalde kans en zegt tevens iets over de impact en omvang van de ramp (maatschappelijke ontwrichting). Bij een ruimtelijk besluit of het verlenen van een omgevingsvergunning in het kader van de wet milieubeheer dient het groepsrisico per risicobron te worden verantwoord. Het vaststellen van een veiligheidscontour neemt de wettelijke verplichting voor dit gebied niet weg.

De veiligheidscontour begrenst weliswaar het gebied tot waar de plaatsgebonden risico contouren van de risicovolle industrie mag groeien maar het gebied waarvoor het groepsrisico moet worden verantwoord wordt niet begrensd door de ligging van de veiligheidscontour. Het invloedsgebied voor het groepsrisico wordt bepaald door de kans op een calamiteit en de afstand vanaf een risicobron waarop een mogelijke calamiteit nog slachtoffers veroorzaakt. Het groepsrisico wordt berekend met het ongevalsscenario per risico bron en de aanwezige populatie in het invloedsgebied^{III} hiervan. De werkgroep beveelt aan de consequenties van het voorstel van de ligging van de veiligheidscontour Europoort te onderzoeken in relatie tot de invloed daarvan op het groepsrisico voor de gebieden buiten het haven industrieel complex.

2.9 Afstemming procedures bestemmingsplan en veiligheidscontour

Het bevoegd gezag Wm dient op basis van het Bevi in samenspraak met bevoegd gezag Wro de ligging van de veiligheidscontour vaststellen. Omdat het Bestemmingsplan Europoort het kader schept voor Besluit-merplichtige activiteiten is voor het opstellen van het bestemmingsplan een planmer^{IV} verplicht. Aan het besluit voor de Veiligheidscontour Europoort dient vaststelling van een bestemmingsplan vooraf te gaan waarin de voorwaarde van de functionele binding van te vestigen bedrijven geborgd is.

Vanuit bestuurlijke transparantie en zorgvuldigheid is het wenselijk dat de verschillende procedures op elkaar worden afgestemd. Door het afstemmen van de procedures kunnen in voorkomende gevallen burgers en belanghebbenden hun reacties en zienswijzen geven en wordt voorkomen dat dezelfde discussiepunten in verschillende procedures worden herhaald.

^{III} Invloedsgebied is het gebied waarvoor het groepsrisico moet worden verantwoord bij een besluit dat valt onder het Bevi.

^{IV} Planmer zorgt ervoor dat de milieuaspecten goed worden afgewogen bij het opstellen van een bestemmingsplan waarin Mer-plichtige activiteiten mogelijk worden gemaakt.

3. Voor- en nadelen veiligheidscontour

3.1 Voor en nadelen

Het vaststellen en inwerking treden van de veiligheidscontour Europoort levert voor- en nadelen op. Onderstaande opsomming van voor- en nadelen is niet uitputtend, maar geeft wel een beeld van de gevolgen.

Voordelen

- Verdeelt de ruimte tussen risicovolle activiteiten enerzijds en ruimte waar stedelijke ontwikkeling plaats kan vinden anderzijds. Hierdoor wordt voorkomen dat ruimtelijke initiatieven onbedoeld doorkruist worden door bedrijfsuitbreidingen en vice versa. Dit geeft duidelijkheid, zowel voor de gemeenten als voor het bedrijfsleven
- Het toetsen of bepaalde (risicovolle) activiteiten mogelijk zijn wordt eenvoudiger. Binnen de veiligheidscontour wordt niet getoetst aan grenswaarden (PR) waardoor er meer mogelijkheden zijn voor uitbreiding van risicovolle activiteiten of niet-Bevi inrichtingen met een functionele binding.
- Mede hierdoor komen, door inwerking treden van het Bevi veroorzaakte saneringssituaties, juridisch te vervallen indien deze objecten vallen onder de definitie van functionele binding.
- Met de veiligheidscontour kan ruimte bespaard worden bij de uitgifte van bedrijfsperven, omdat vestiging van bedrijfsgebouwen (mits functioneel gebonden) binnen de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} weer tot de mogelijkheden behoort.
- Efficiënt ruimte gebruik heeft tot gevolg dat gebied buiten het HIC niet of minder aangewend dient te worden voor gebruik door milieubelastende bedrijven.
- De concentratie van risicovolle bedrijven maakt een kostenreductie voor veiligheidsmaatregelen mogelijk (bijvoorbeeld verdergaande samenwerking zoals gezamenlijke brandweer en andere hulpdiensten).

Nadelen

- Als concrete en onvoorzienbare ontwikkelingen niet meer mogelijk zijn als gevolg van het vaststellen van de contour kan bij bestemmingsplanprocedures planschade ontstaan
- Uitbreiding van niet-risicovolle inrichtingen of bedrijven die geen functionele binding hebben is binnen de veiligheidscontour niet toegestaan. Hierdoor worden de gebruiksmogelijkheden van het gebied beperkt.
- In het gebied Europoort zijn veel transportroutes en buisleidingen voor gevaarlijke stoffen aanwezig. Deze worden niet meegenomen in de veiligheidscontour. Hiervoor is aparte wetgeving in ontwikkeling (Basisnet en AMvB Buisleidingen). Wel is, voor zover nu al mogelijk, rekening gehouden met de toekomstige risicocontouren van deze bronnen waarbinnen geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk is.

4. Uitwerking functionele binding

4.1 Inleiding

Het Bevi definieert voor niet-risicovolle bedrijven twee vormen van functionele binding binnen een gebied waarvoor een veiligheidscontour geldt:

- de functionele binding met het gebied;
- of met de risicovolle bedrijven in het gebied.

De eis van functionele binding is niet van toepassing op bedrijven die onder het Bevi vallen. Functionele binding van bedrijven^V met het gebied wordt bepaald door het karakter van het gebied en de specifieke voorzieningen in het gebied. Het gebied Europoort wordt gekenmerkt als een havengebied met een grote concentratie van (petro)chemische industrie en een groot aantal specifieke havenvoorzieningen. Hierdoor is het gebied met name geschikt voor zowel risicovolle als niet-risicovolle bedrijven met activiteiten zoals op- en overslag van goederen, verwerking van afvalstoffen, offshore, scheepsbouw en -reparaties.

Van functionele binding met risicovolle bedrijven en met het gebied is alleen sprake als er een afhankelijkheidsrelatie bestaat tussen die bedrijven in het gebied en een (beperkt) kwetsbaar object. Deze afhankelijkheidsrelatie is functioneel wanneer de relatie logistiek, organisatorisch of technisch van aard is en hierdoor vestiging binnen de veiligheidscontour noodzakelijk maakt voor het functioneren van het industriegebied als geheel.

Het toekomstige bestemmingsplan kent naast de bestemming bedrijven ook de bestemming horeca. Hierdoor is het noodzakelijk voor beide bestemmingen de functionele binding uit te werken. De functionele binding bepaalt uitsluitend welke (beperkt^{VI}) kwetsbare objecten naast de Bevi-bedrijven aanwezig mogen zijn binnen het gebied waarvoor de veiligheidscontour geldt.

4.2 Voorwaarden

Bevi Algemeen

In het Bevi wordt met betrekking tot de ligging van beperkt kwetsbare objecten onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties. Indien een beperkt kwetsbaar object gelegen is binnen een risicocontour van een risicovol bedrijf, dan mag deze situatie blijven voortbestaan. In nieuwe situaties moet vestiging worden gemotiveerd.

Voor kwetsbare objecten maakt het Bevi geen onderscheid tussen bestaande en nieuwe situaties. Indien een kwetsbaar object gelegen is binnen een risicocontour van een risicovol bedrijf moet er worden gesaneerd^{VII} en is nieuwe vestiging niet mogelijk.

Verder is bij de vaststelling van het ruimtelijke plan op grond van het Bevi (artikel 13) noodzakelijk dat een transparant en weloverwogen besluit wordt genomen over de aanvaarbaarheid van risico's. In

^V Onder bedrijven wordt verstaan (beperkt) kwetsbare objecten, dat wordt bepaald door de functie en omvang van het object.

^{VI} Voor bestaand beperkt kwetsbare objecten geldt de voorwaarde van functionele binding niet.

^{VII} Saneren door bronmaatregelen of door het verplaatsen van het kwetsbare object

het kader van de verantwoording groepsrisico moet er gemotiveerd worden waarom het bevoegd gezag het aanvaardbaar vindt dat de personen in het gebied risico lopen slachtoffer te worden van een incident waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

De definitie van functionele binding heeft indirect invloed op aanvaardbaarheidsvraag en de verantwoording van het groepsrisico. De wijze waarop dit begrip wordt ingevuld is bepalend voor de vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten binnen veiligheidscontour (in de dichte nabijheid van risicovolle activiteiten).

Het bevoegd gezag Wro bepaalt hiermee immers in welke gevallen de aanwezigheid van werknemers in de nabijheid van risicovolle activiteiten wordt aanvaard.

Veiligheidscontour artikel 14 Bevi

Binnen het gebied waarvoor een veiligheidscontour wordt vastgesteld geldt het volgende:

Voor beperkt kwetsbare objecten wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties.

Bestaande situaties mogen voortbestaan en hier geldt de eis van de functionele binding niet. Bij nieuwe situaties geldt de eis van functionele binding wel.

Voor kwetsbare objecten wordt geen onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties. In beide gevallen geldt de eis van functionele binding.

Tabel 1: Onderscheid vestiging/aanwezigheid (beperkt) kwetsbaar object met en zonder VC

objecten binnen PR 10 ⁻⁶	veiligheidscontour		zonder veiligheidscontour	
	Bestaand	nieuw	bestaand	nieuw
beperkt kwetsbaar	Mag wel ^{VIII}	Mag niet, tenzij functioneel gebonden	Mag wel	Mag niet, tenzij zwaar gemotiveerd
Kwetsbaar	Mag niet, tenzij functioneel gebonden	Mag niet, tenzij functioneel gebonden	Mag niet	Mag niet

4.3 Formulering functionele binding bedrijven

Binnen de veiligheidscontour is de aanwezigheid van bestaande kwetsbare objecten en de vestiging

^{VIII} Hieronder vallen functies waar een beperkt aantal mensen aanwezig is, zoals kleine horecagelegenheden, detailhandel, administratiekantoren en aannemers.

van beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten mogelijk wanneer die functioneel gebonden zijn. Bij de formulering van de functionele binding wordt er uitsluitend gekeken naar de hoofdactiviteiten^{IX} van het betreffende object. Criteria zoals een logistieke, organisatorische of technische afhankelijkheid spelen hierbij een belangrijke rol.

Er is sprake van functionele binding wanneer de hoofdactiviteiten van het bedrijf één van de volgende categorieën bedrijvigheid betreft:

1. Havengebonden bedrijvigheid;
2. Aan risicovolle activiteiten gebonden bedrijvigheid;
3. Bedrijvigheid die voor het functioneren van de risicovolle bedrijven in het gebied en/of het havengebied zelf aanwezig moeten zijn.

ad 1)

Met havengebonden bedrijvigheid worden alle activiteiten bedoeld die qua aard en omvang voor de uitvoering ervan afhankelijk zijn van de faciliteiten en mogelijkheden van dit havengebied of die activiteiten die dit havengebied met zich meebrengt. Het gaat om activiteiten waartoe in ieder geval behoren: activiteiten op het gebied van offshore; scheepsbouw, -onderhoud en -reparatie; op- en overslag van (bulk)goederen en afvalstoffen (inclusief verwerking), goederentransportbedrijven (in, van en naar het gebied); onderhouds-, cleaning- en reparatiebedrijven gerelateerd aan havengebied en hiervoor beschreven activiteiten in het gebied.

ad 2)

Met gebonden aan risicovolle activiteiten in het gebied worden die activiteiten bedoeld die direct dan wel indirect betrokken, afhankelijk, verbonden zijn aan de risicovolle activiteiten in het gebied. Te denken valt aan activiteiten waartoe in ieder geval behoren: levering en afname van grond- en hulpstoffen; productie van (half)fabricaten; verkoop/verhuur van materialen en apparatuur; chemische analyses; transportbedrijven (in, van en naar het gebied); onderhouds-, cleaning- en reparatiebedrijven.

ad 3)

Met deze bedrijvigheid worden (overheids)diensten bedoeld of activiteiten die voor het functioneren van de risicovolle bedrijven in het gebied en het haven gebied zelf aanwezig moeten zijn. Het gaat om activiteiten onder andere gericht op beheer en onderhoud van infrastructuur en veiligheid in het gebied waartoe in ieder geval behoren: Rijkswaterstaat, radarposten, douane, brandweer, politie, loodswezen en baggeraars.

Voor (overheid)diensten gevestigd in zelfstandige kantoren geldt verder dat expliciet moet worden aangetoond dat vestiging in het gebied daadwerkelijk noodzakelijk is voor het gebied dan wel voor de activiteiten in het gebied waarvoor een veiligheidscontour^X geldt.

Om dit te beoordelen dient aan de volgende criteria te worden voldaan:

^{IX} Voor de bepaling van de hoofdactiviteit kan de systematiek gevolgd worden die gehanteerd wordt bij het beoordelen van activiteiten in het kader van de Wet Milieubeheer.

^X Hiermee worden ook diensten bedoeld die werkzaam zijn de andere gebieden waarvoor een veiligheidscontour geldt.

- op hoofdactiviteiten moet er sprake zijn van dienstbaar aan het gebied of aan de risicovolle bedrijven in het gebied waarvoor een veiligheidscontour geldt. Te denken valt hierbij aan verkeersbegeleiding schepen, douaneactiviteiten, politie, brandweer; en
- een logistieke afhankelijkheid waarbij het tijdsaspect de belangrijkste rol speelt. Voor een dergelijke dienst is het van wezenlijk belang dat zij in een kort tijdsbestek hun diensten kunnen verlenen. Dit tijdsbestek kan gezien worden vanuit het perspectief van de gebruiker van een dienst (bv. eerste hulppost op korte afstand, administratiefaciliteiten (inklaren goederen douane) of vanuit het perspectief van een dienst door korte aanrijtijden (bv. brandweer, politie).

4.4 Formulering functionele binding horeca

De functionele binding van de functie horeca aan het gebied is door de aparte bestemming separaat uitgewerkt. De werkgroep is van mening dat de reeds gevestigde horeca dienstbaar aan het gebied en logistiek afhankelijk is. Het betreft hier horecagelegenheden die bezoekers (bijvoorbeeld chauffeurs of werknemers uit het gebied) voorzien van diensten, zoals koffie, beperkte maaltijden e.d. Het is vanuit oogpunt van externe veiligheid niet wenselijk dat transporteenheden met gevaarlijke stoffen op grote schaal buiten het gebied horecagelegenheden aandoen. Door vestiging van deze horeca binnen het plangebied wordt dit voorkomen. De werkgroep vindt het wenselijk dat in het bestemmingsplan horeca wordt toegestaan voorzover hier wordt voldaan aan de criteria van de functionele binding. Dit is naar de mening van de werkgroep het geval wanneer de horeca wordt beperkt tot de aard en omvang zoals hiervoor bedoeld.

5. Voorgestelde ligging veiligheidscontour

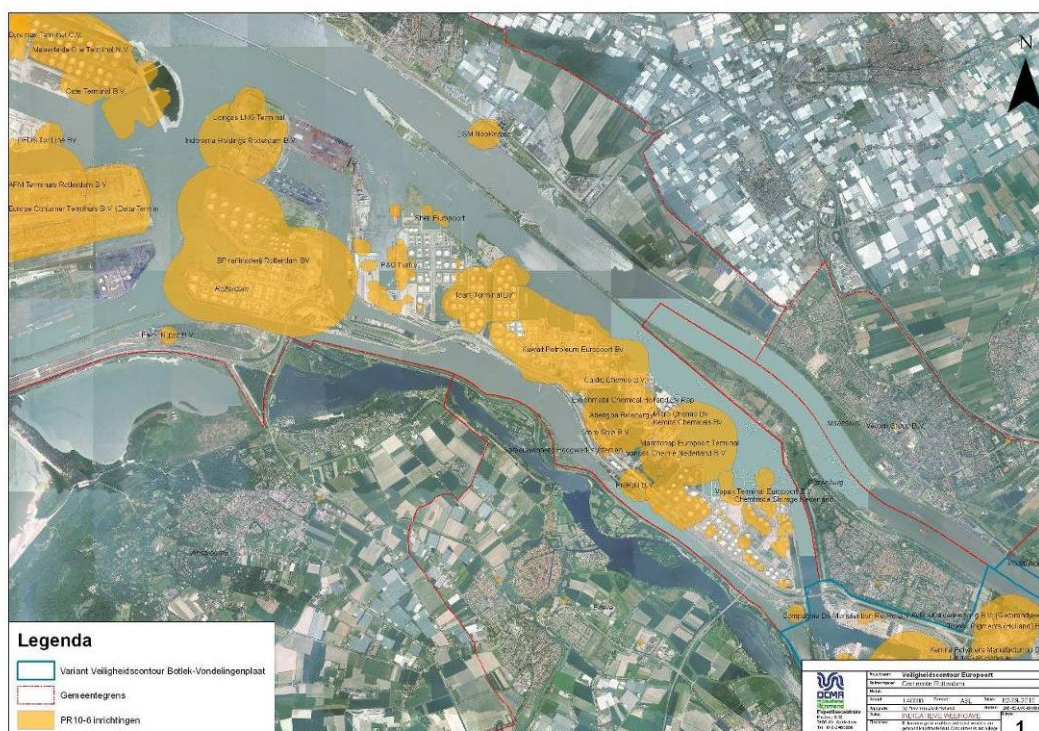
5.1 Algemeen

De beoordeling voor de mogelijke ligging van de veiligheidscontour is voornamelijk vanuit externe veiligheidsoptiek bepaald. Gekeken is naar veiligheid, ruimte voor risicovolle bedrijven, toekomstige woonbebouwing (RR2020), bestaande (beperkt) kwetsbare objecten, de Bestuursvereinkomst Rechter Maasoever en natuurlijke grenzen van de rivieren en kanalen in het gebied.

5.2 Boordeling ligging veiligheidscontour

Veiligheid

Uitgangspunt voor het criterium veiligheid in relatie tot de veiligheidscontour is dat binnen het gebied waarvoor de veiligheidscontour geldt alleen risicovolle bedrijven en functioneel gebonden bedrijven aanwezig mogen zijn in het gebied. Ongewenste situaties, zoals de nieuwe vestiging van niet-functioneel gebonden bedrijven (grote kantoren/ opleidingscentra e.d.) op het industrieterrein moet worden voorkomen. Door middel van een definitie van de functionele binding wordt hier invulling aan gegeven. Verder is rekening gehouden met bestaande woonbebouwing en verspreid liggende kwetsbare objecten in en buiten het industriegebied^{XI}.



^{XI} Zie notitie Beoordeling kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in en nabij industriegebied Europoort

Ruimte voor risicovolle bedrijven

In figuur 1 zijn de huidige plaatsgebonden risicocontouren (10-6 per jaar) van de risicovolle bedrijven in het industriegebied Europoort weergegeven. Deze zijn gebaseerd op de meest actuele gegevens^{XII} die bij de DCMR bekend zijn.

In de huidige situatie is geen sprake van een actueel bestemmingsplan. Bedrijfsuitbreiding van de risicovolle bedrijven kan worden belemmerd door vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten (principe “wie het eerst komt, die het eerst maalt”). Volgens Bevi mogen geen kwetsbare objecten zijn gelegen binnen de plaatsgebonden risicocontour (10-6 per jaar) van risicovolle bedrijven. Bij het vaststellen van de veiligheidscontour vervalt deze toetsing omdat binnen de veiligheidscontour alleen functioneel gebonden bedrijven aanwezig kunnen zijn. Hierdoor ontstaat ruimte voor de groei van risicovolle activiteiten.

Op basis van een vraag- en aanbodconfrontatie uit de lange termijn prognoses voor het Europoortgebied en het Havenplan 2020 is geconcludeerd dat er een ruimtevraag ontstaat voor het segment Nat Massagoed (Chemie & Biobased industrie, onafhankelijke tankopslag en vloeibaar gas (LNG)), maar ook voor de segmenten kolen, biomassa en Roll on - Roll off).

De ruimtevraag is groter dan het ruimteaanbod, waardoor duurzaam ruimtegebruik een voorwaarde is. Het gebied kan maximaal benut worden door o.a. ruimtelijke herindeling en het sturen op intensief ruimtegebruik. Het intensiveren van al uitgegeven terrein moet op de korte termijn de groei opvangen door te zoeken naar inbreidingsopties. De dichtheid van risicobronnen in het gebied zal naar verwachting toenemen waardoor er meer installaties en bedrijven in het gebied komen met een risicocontour, ook op plaatsen waar dat nu nog niet het geval is. De uiteindelijke ligging van de veiligheidscontour geeft de grens aan van deze groei.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Bij dit criterium is vooral gekeken naar de ruimtelijke ontwikkeling bij deel- en regiogemeenten. In het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 en de Stadvisie 2030 zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen met betrekking tot kantoor en woningbouw in de nabije omgeving van Europoort benoemd die conflicteren met de varianten voor de ligging van de veiligheidscontour Europoort. Tijdens consultaties met de deel- en regiogemeenten zal navraag worden gedaan naar nieuwe ruimtelijke initiatieven en geprojecteerde kwetsbare objecten in bestemmingplannen die mogelijk de voorgestelde veiligheidscontour doorkruisen.

Bestuursovereenkomst Rechter Maasoever

De Bestuursovereenkomst Rechter Maasoever is op 1 januari 2010 verlopen. Tussen deelnemende partijen vinden thans gesprekken plaats om te komen tot een vervolg van deze overeenkomst (zie bijlage 3).

Windmolens

Op de Landtong zijn grote windturbines aanwezig. Deze windturbines zijn niet als activiteiten met gevaarlijke stoffen benoemd. Wel worden voor windturbines risicocontouren berekend. De plaatsgebonden risicocontouren van de huidige turbines hebben geen invloed op de ligging van de veiligheidscontour en behoeven hieraan ook niet te worden getoetst.

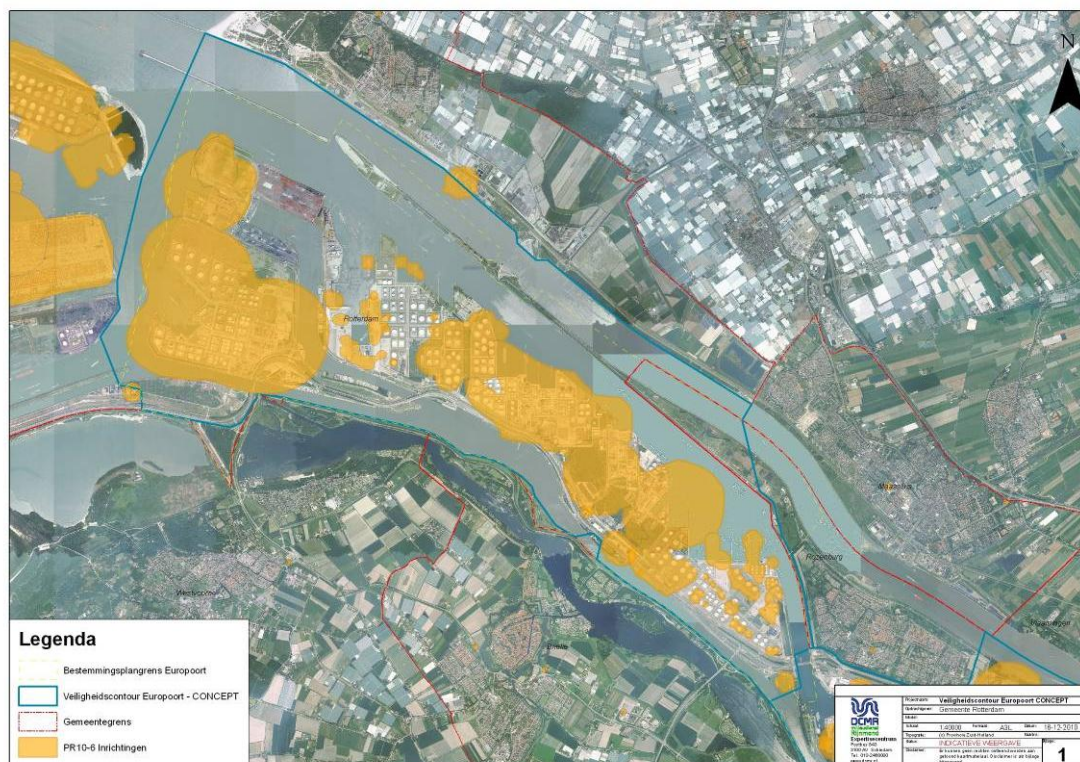
^{XII} Gegevens uit de meest recente veiligheidsrapportages die in het kader van het BRZO elke 5 jr. worden opgesteld.

Wel heeft het inwerking zijn van windturbines effect op risico's van risicobronnen in de omgeving. Deze risico's worden mee gewogen in het bepalen van de risicocontouren van de risicovolle bedrijven.

Vervoer gevaarlijke stoffen via weg, water, spoor en buisleidingen

De plaatsgebonden risico's veroorzaakt door het voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, water, spoor en buisleidingen hebben geen invloed op de ligging van de veiligheidscontour en behoeven hieraan ook niet getoetst te worden.

Wel is in het Besluit Buisleidingen externe veiligheid geregeld dat voor een gebied waarvoor een veiligheidscontour geldt en buisleidingen zijn toegelaten en waar een functioneel gebonden kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object binnen de plaatsgebonden risico contour van inrichting is toegestaan dit ook is toegestaan binnen de plaatsgebonden risicocontour van een buisleiding. Verwacht wordt dat dit ook in het toekomstig Besluit transport externe veiligheid geregeld zal gaan worden voor de plaatsgebonden risicocontouren berekend als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen.



5.3 Voorstel ligging veiligheidscontour Europoort

De voorgestelde ligging is vormgegeven door rekening te houden met (beperkt) kwetsbare objecten binnen en buiten het industriegebied en de wens om ruimte te creëren voor de risico volle industrie. Samenvattend komt het er op neer dat aan de zuidzijde buiten het Hartelkanaal weinig extra ruimte is voor de veiligheidscontour omdat in gebied tussen het Hartelkanaal en de Brielse Maas naast woonfuncties ook veel recreatieve functies aanwezig zijn. Met name de recreatieve functies hebben

een dusdanige omvang dat hier veelal sprake is van kwetsbare objecten. Voorgesteld wordt om de veiligheidscontour de zuidoever van het Hartelkanaal te laten volgen. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor een bestaand kwetsbaar object aan de noordoever van het Hartelkanaal dat als niet functioneel gebonden is beoordeeld. Om een nieuwe saneringssituatie te voorkomen wordt voorgesteld dit object vooralsnog buiten de veiligheidscontour gehouden.

Aan de noordzijde van het industriegebied is meer ruimte. Deze ruimte wordt vooral gecreëerd door het Calandkanaal, de Nieuwe Waterweg en de hiertussen gelegen landtong. Aan de oostzijde nabij Rozenburg is extra ruimte beperkt vanwege woonbebouwing en geeft alleen het Calandkanaal extra ruimte. Bij Rozenburg wordt voorgesteld om aan te sluiten op de veiligheidscontour Botlek-Vondelingenplaat.

Aan de westzijde van het gebied is door het Beerkanaal voldoende ruimte. Het voorstel is om de ligging van de veiligheidscontour zo dicht mogelijk tegen de Maasvlakte aan te leggen. Hierdoor wordt voldoende ruimte gecreëerd voor de toename van risico volle activiteiten in Europoort. Eventuele toename van risicovolle activiteiten op de Maasvlakte wordt niet belemmerd^{xiii} door de Veiligheidscontour Europoort.

Aan de zuidwest zijde van Europoort is extra ruimte voorgesteld (deel Krabbeterrein) waarmee de maximale veiligheidscontour reikt tot in het gebied behorende bij de Maasvlakte.

Complicerende factor hierbij is dat in het vigerende bestemmingplan voor dit gebied de functionele binding niet in regels is vastgelegd dat een voorwaarde is voor het functioneren van de veiligheidscontour. Dit heeft geleid tot een aanpassing van de bestemmingsplangrens waarmee een klein deel van de Maasvlakte binnen het bestemmingsplan Europoort wordt meegenomen.

Een uitgebreide beoordeling en overwegingen van het voorstel van de ligging Veiligheidscontour Europoort is opgenomen in bijlage 1

5.4 Vervolprocedure

De voorgestelde ligging van de veiligheidscontour en definiëring van de functionele binding dient als input voor de op te stellen PlanMer Europoort. In het PlanMer worden de milieueffecten van de ligging van de veiligheidscontour in relatie tot de alternatieven onderzocht.

Hierna vindt definitieve besluitvorming over de ligging plaats. De definiëring van de functionele binding wordt opgenomen in regels die in het bestemmingsplan worden opgenomen.

De verdere procedure tot vaststellen van en de communicatie over de veiligheidscontour Europoort zal worden afgestemd op de procedure voor het Bestemmingsplan Europoort.

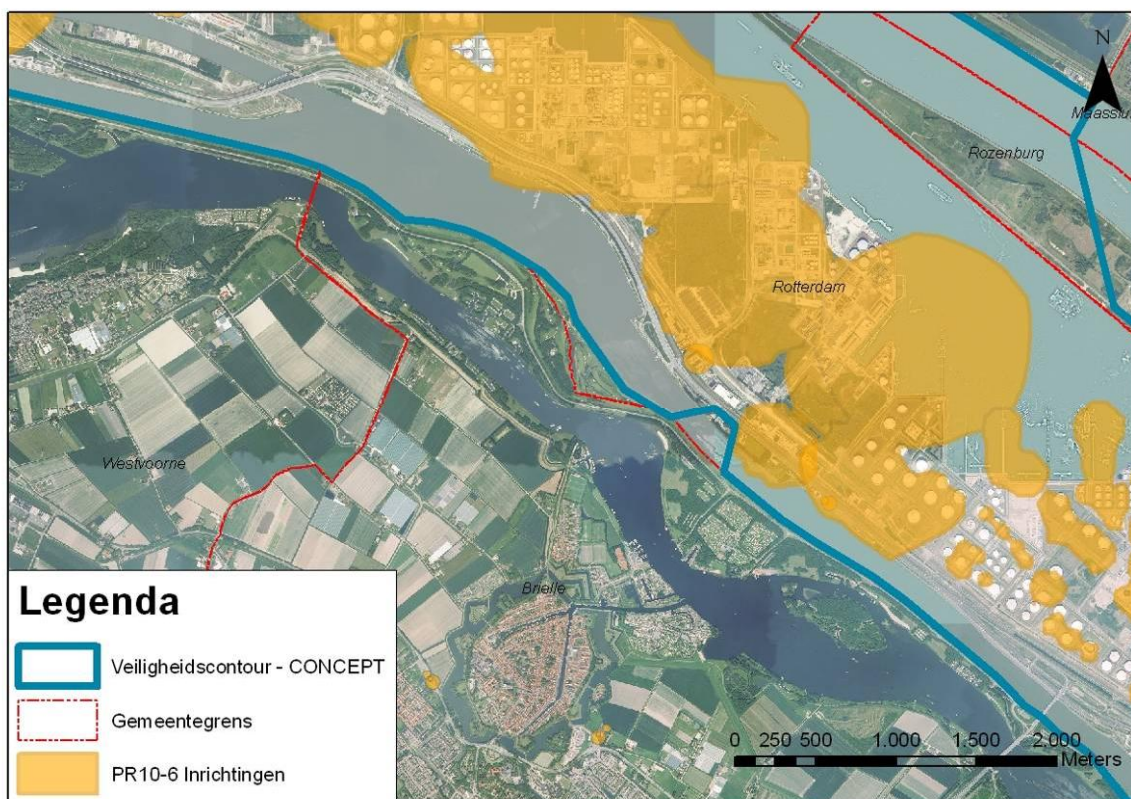
^{xiii} Een veiligheidscontour begrenst wel de groei van plaatsgebonden risicocontouren binnen het gebied waarvoor de veiligheidscontour geldt maar niet de plaatsgebonden risicocontouren van buiten het gebied.

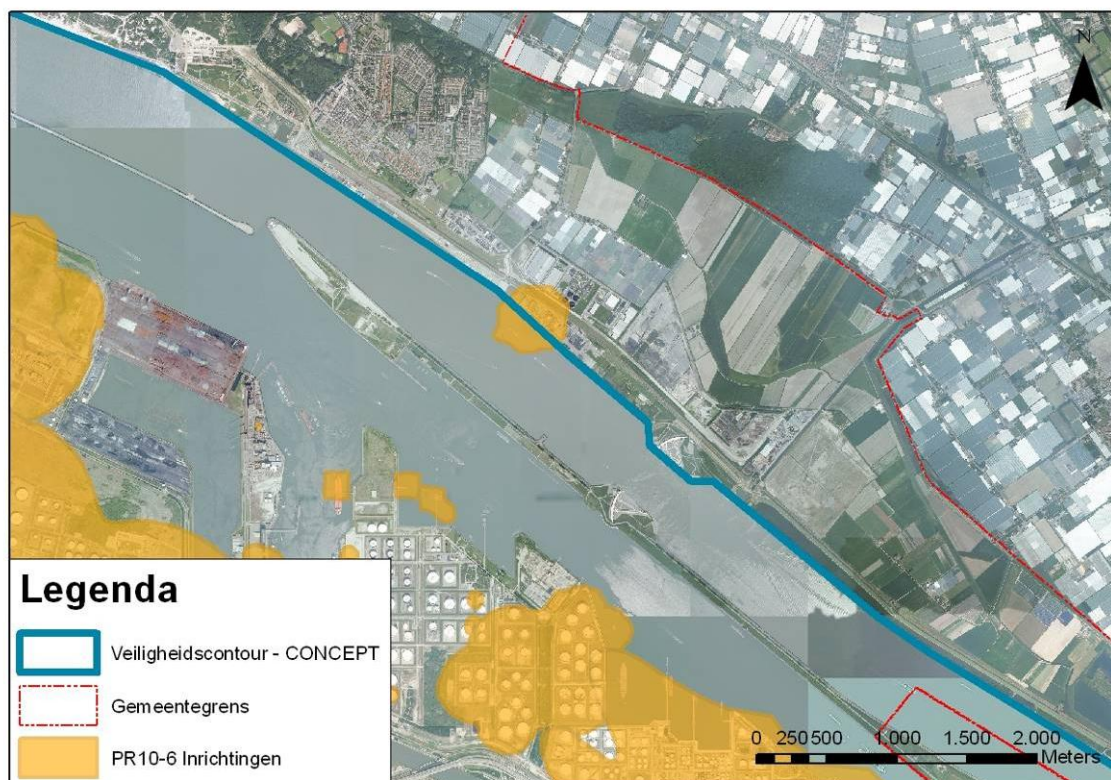
Bijlage 1

Overwegingen voorstel ligging Veiligheidscontour Europoort

Zuidzijde

Aan de zuidzijde buiten het Hartelkanaal is weinig extra ruimte voor de veiligheidscontour omdat in het gebied tussen het Hartelkanaal en de Brielse Maas naast woonfuncties ook veel recreatieve functies aanwezig zijn. Met name de recreatieve functies (grote campings en jachthavens) hebben een dusdanige omvang dat hier veelal sprake is van kwetsbare objecten. Voorgesteld wordt om de veiligheidscontour de zuidoever van het Hartelkanaal te laten volgen waarmee deze voor een groot deel op de plangrens komt te liggen. Een uitzondering wordt gemaakt voor een bestaand kwetsbaar object in het industriegebied dat als niet functioneel gebonden is beoordeeld. Om een nieuwe saneringssituatie te voorkomen wordt voorgesteld dit object vooralsnog buiten de veiligheidscontour te houden. Het buiten de veiligheidscontour houden van dit object kan worden gerealiseerd door de veiligheidscontour van de zuidoever van het Hartelkanaal terug te brengen tot om het grondgebied van bedoeld object.





Noordzijde

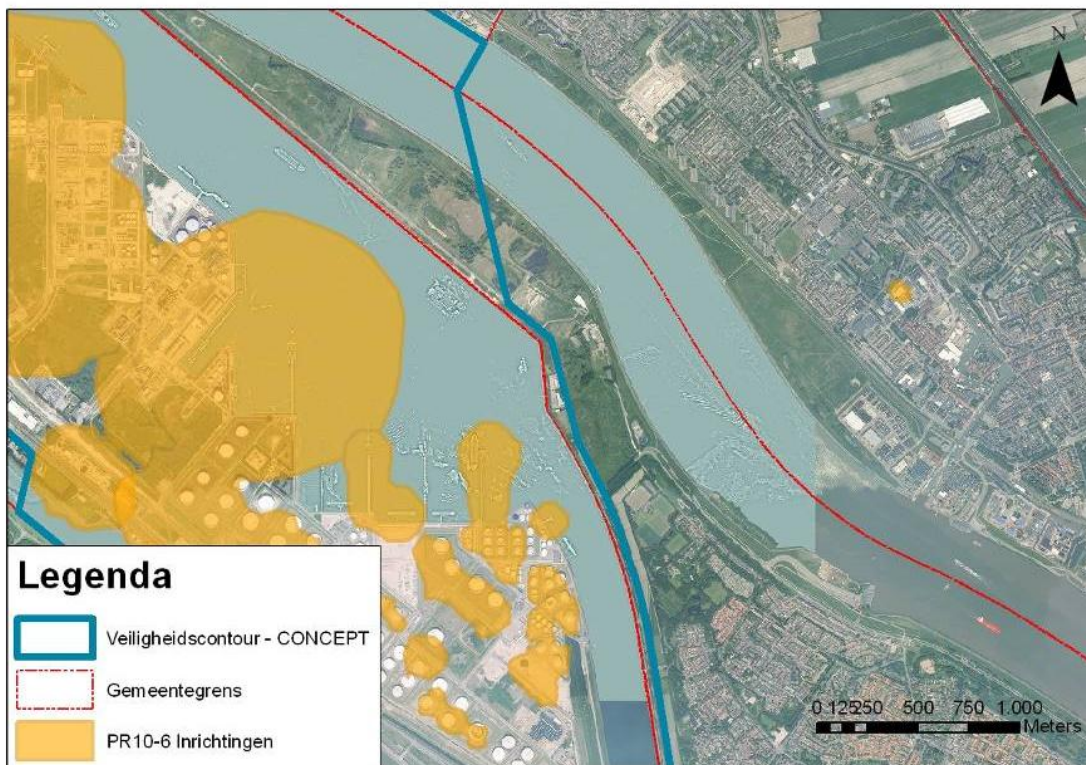
Aan de noordzijde van het industriegebied Europoort is meer ruimte voor de veiligheidscontour. De voorgestelde ligging is ruimer dan de bestemmingsplangrens maar overschrijdt de gemeentegrens van Rotterdam niet.

De ruimte aan deze zijde wordt vooral ingegeven door het Calandkanaal, de Nieuwe Waterweg en de hier tussen gelegen landtong. Op het water en op de landtong zijn geen kwetsbare objecten aanwezig of voorzien die een belemmering kunnen zijn voor de veiligheidscontour. Voorgesteld wordt om de veiligheidscontour gelijk aan de veiligheidscontour Botlek-Vondelingenplaat op de noordoever van de Nieuwe Waterweg te projecteren. Wel is bij deze ruime ligging ingezoomd op de Maeslant Stormvloedkering. Dit is een object met een hoge infrastructurele waarde. In het Bevi worden deze objecten als beperkt kwetsbaar beschouwd.

Verder is dit object functioneel gebonden aan het gebied. Het hierbij behorende openbare informatiecentrum aan de noordoever van de Nieuwe Waterweg is echter wel buiten de veiligheidscontour gehouden.

Op de Landtong zijn grote windturbines aanwezig. Deze windturbines zijn niet als activiteiten met gevaarlijke stoffen benoemd. Ook windturbines hebben risicocontouren al is dat niet als gevolg van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Wel hebben windturbines effect op de risico's van risicobronnen in de omgeving.

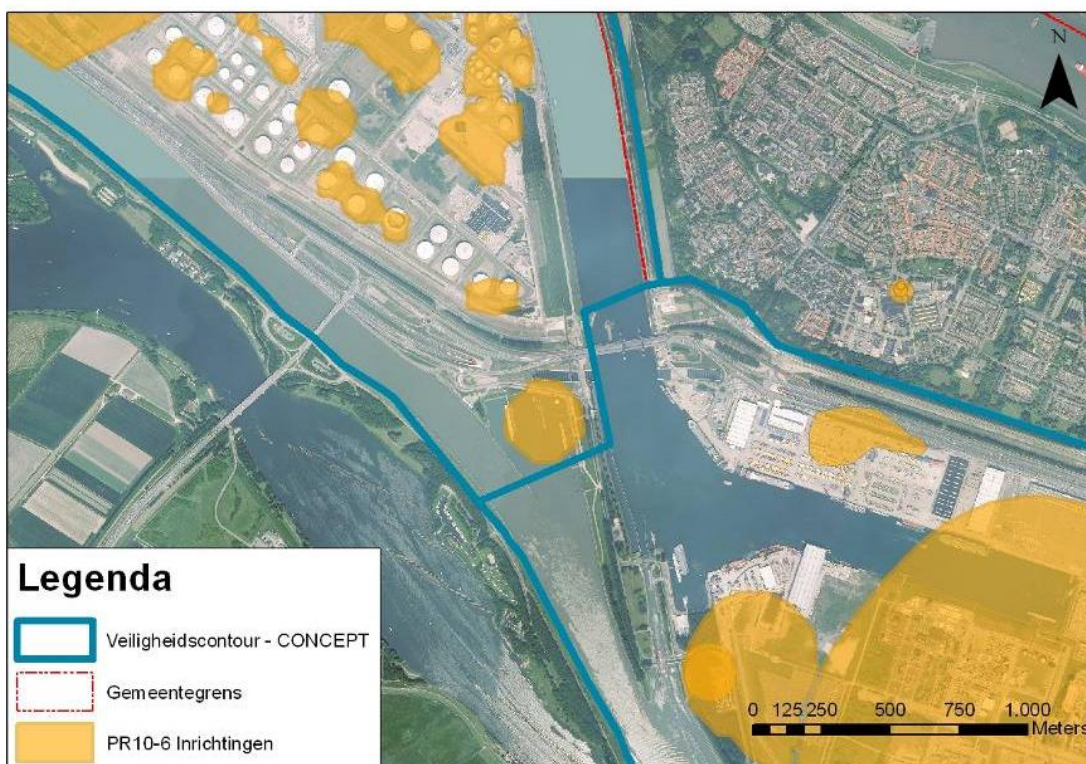
De plaatsgebonden risicocontouren van de turbines hoeven niet te voldoen aan de veiligheidscontour. Er is echter wel rekening mee gehouden. Het plaatsgebonden risico van de turbines treedt niet buiten de voorgestelde ligging van de veiligheidscontour. Ook in geval van het opwaarderen naar grotere turbines zal dit naar verwachting het geval zijn.



Oostzijde

Aan de oostzijde nabij Rozenburg is de ruimte beperkt vanwege woonbebouwing. Alleen het Calandkanaal geeft extra ruimte. Voorgesteld wordt om voor de ligging van de veiligheidscontour zoveel mogelijk de plangrens van het bestemmingplan aan te houden.

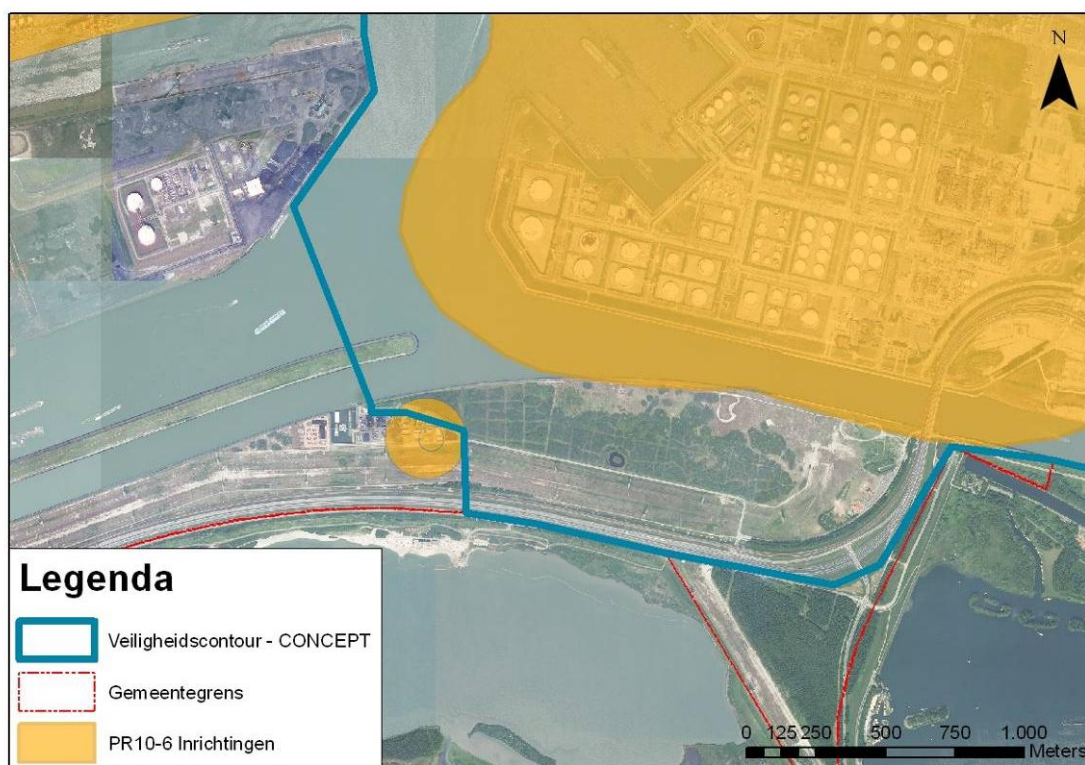
Ten zuidoosten van Rozenburg wordt voorgesteld om aan te sluiten op de veiligheidscontour Botlek-Vondelingenplaat.



Westzijde

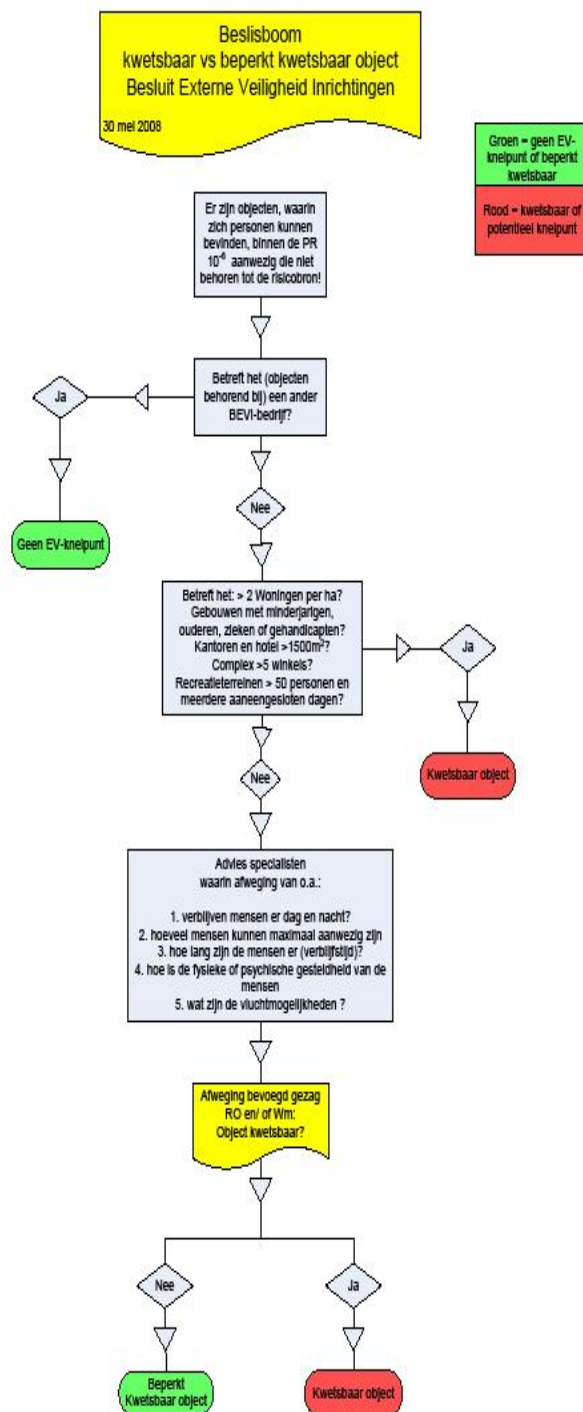
Aan de westzijde van het gebied is door het Beerkanaal voldoende ruimte. Het voorstel is om de ligging van de veiligheidscontour op het water zo dicht mogelijk tegen de Maasvlakte aan te leggen. Hierdoor wordt voldoende ruimte gecreëerd voor de toename van risico volle activiteiten in Europoort. Eventuele toename van plaatsgebonden risicocontouren van risicovolle activiteiten op de Maasvlakte worden niet belemmerd door de Veiligheidscontour Europoort. Een veiligheidscontour begrenst wel de groei van plaatsgebonden risicocontouren van binnen naar buiten het gebied maar niet andersom. Aan de zuidwest zijde van Europoort is extra ruimte gecreëerd door het bestemmingsplan en de veiligheidscontour uit te breiden met het Krabbeterrein.

De veiligheidscontour volgt hier exact de bestemmingsplangrens van Europoort. Door een aanpassing van de bestemmingsplangrens is een klein deel van de Maasvlakte aan het bestemmingsplan Europoort toegevoegd.



Bijlage 2 Beslisboom Kwetsbare objecten

De beslisboom is een hulpmiddel om af te wegen of er sprake is van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object bij vergunningverlening en ruimtelijke plannen.

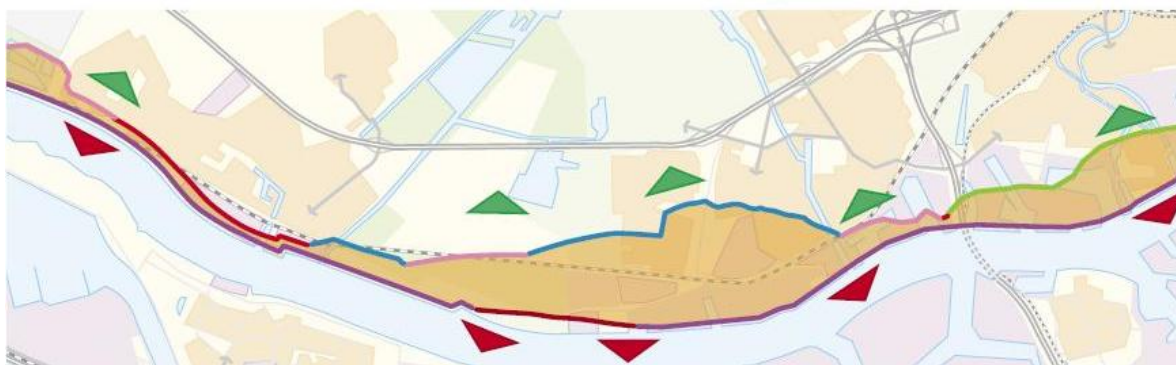
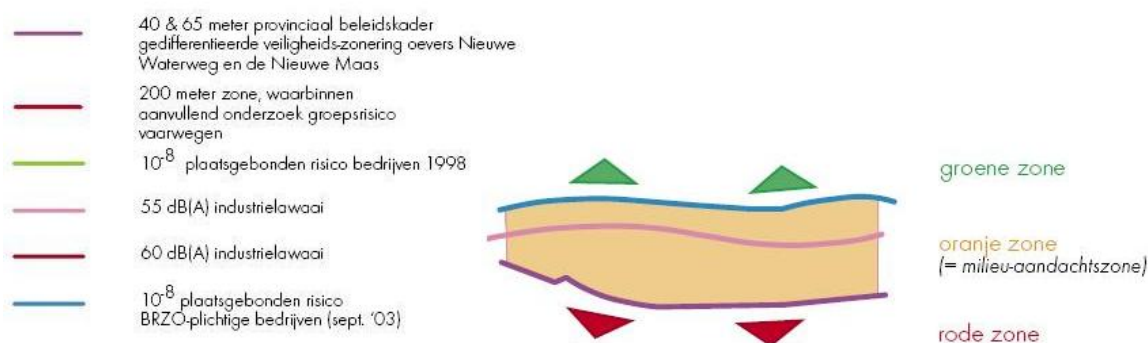


Bijlage 3: Bestuursovereenkomst Herstructurering Rechter Maasoever

Bron: Bestuursovereenkomst Herstructurering Rechter Maasoever d.d. 6 december 2004

De Bestuursovereenkomst bevat afspraken, vastgelegd in het "Model Bestuurlijk Afsprakenkader Rechter Maasoever", die een optimale woon- en leefomgevingkwaliteit op de Rechter Maasoever beogen, zonder daarbij de belangen van de bedrijven op de Linker Maasoever aan te tasten. Ten behoeve van het kunnen realiseren van woningbouw en van andere bestemmingen op de Rechter Maasoever nabij de rivier is een milieuaandachtszone met een bijbehorende gebiedstype en stedenbouwkundig afwegingskader ontworpen en zijn uitgangspunten in het "Model Bestuurlijk Afsprakenkader Rechter Maasoever" geformuleerd hoe hiermee in bestuurlijke zin om te gaan.

De milieuaandachtszone is een gebied, dat ligt tussen de zones waar – in algemene zin - woningbouw op grond van de milieuwetgeving onder reguliere voorwaarden mogelijk is en de zone waar woningbouwbestemmingen uit milieuoogpunt is uitgesloten.



Bijlage 4: Afkortingen en begrippen

Afkortingen

BEVI	Besluit externe veiligheid inrichtingen
BRZO	Besluit Risico's Zware Ongevallen 1999
b.v.o.	bruto vloeroppervlak
EV	Externe veiligheid
GR	Groepsrisico
PR	Plaatsgebonden risico
QRA	Kwantitatieve risicoanalyse
VRR	Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
Wm	Wet milieubeheer
Wro	Wet op de ruimtelijke ordening

Begrippen

Beheersbaarheid	De mate waarin hulpdiensten en andere betrokken instanties een risicosituatie machtig zijn. Het gaat om de mogelijkheden van deze instanties om hun taken goed uit te voeren. Denk hierbij aan de bereikbaarheid van de locatie, opstel mogelijkheden, de inzetbaarheid van materieel en personele capaciteit.
Beperkt kwetsbaar object	Onder een 'beperkt kwetsbaar object' wordt verstaan: a. 1° verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare; 2° dienst- en bedrijfswoningen van derden; b. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 1500 m ² per object; c. restaurants, voor zover hierin geen grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn; d. winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 2000 m ² , voor zover zij geen onderdeel uitmaken van een complex waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd, waarvan het gezamenlijk bruto oppervlak meer dan 1000 m ² bedraagt en waarin een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd; e. sporthallen, zwembaden en speeltuinen; f. sport- en kampeerterreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet bestemd zijn voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen; g. bedrijfsgebouwen, voor zover zij geen gebouwen zijn waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn zoals: - kantoorgebouwen en hotels met een bruto oppervlak van meer dan 1500 m ² per object; - complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het

gezamenlijke vloeroppervlak meer dan 1000 m² bedraagt, en winkels met een totaal oppervlak van meer dan 2000 m² per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;

h. objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten geen kwetsbare objecten zijn;

i. en objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.'

Categoriale inrichtingen	Inrichtingen, zoals aangewezen in het BEVI, waarvoor het plaatsgebonden risico wordt bepaald conform de bij ministeriële regeling vastgestelde afstanden.
Groepsrisico	Het groepsrisico geeft de kans aan dat een hele groep personen overlijdt door een ongeval met een risicovolle activiteit. In het groepsrisico wordt rekening gehouden met het aantal mensen dat in de buurt van een ongeval aanwezig kan zijn.
Invloedsgebied	Het invloedsgebied voor het groepsrisico is het gebied gelegen tussen de risicovolle inrichting en de 1% letaliteitgrens.
Kwetsbaar object	Kwetsbare objecten zijn: - woningen, woonwagens en woonboten niet zijnde verspreid liggende woningen, woonwagens en woonboten van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare of dienst- en bedrijfswoningen van derden; - gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals: - ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen - scholen - gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen - gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren: - kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object; - complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m² bedraagt, en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m² per object, voor

zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;

d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen van het jaar.

Plaatsgebonden risico	Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft.
Zelfredzaamheid	Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen.

Bijlage 3 Overzicht overlegpartners Notitie R&D

1. VROM-Inspectie
2. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
3. Ministerie van Defensie
4. Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie
5. Ministerie van Infrastructuur en Milieu
6. Rotterdam Antwerpen Pijpleidingen (RAPL)
7. KPN Telecom
8. KvK Rotterdam
9. TenneT Zuid-Holland
10. NV Nederlandse Gasunie
11. Stadsregio Rotterdam
12. GGD
13. NV Rotterdam-Rijn pijpleiding Maatschappij
14. NS
15. ProRail infraprojecten
16. Deltalinqs
17. BOOR
18. Stedin.net
19. VWS Pipeline Control
20. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
21. Deelgemeente Rozenburg
22. Deelgemeente Hoek van Holland
23. Gemeente Maassluis
24. Gemeente Brielle
25. Gemeente Westvoorne
26. Gemeente Westland
27. Waterschap Hollandse Delta
28. Recreatieschap Midden-Delfland
29. Milieufederatie Zuid-Holland
30. Rotterdams Milieucentrum
31. Rijksluchtvaartdienst Directie Luchthaven