

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

MER Maasvlakte 1



Bron: Beeldbank Havenbedrijf Rotterdam

Datum: 13 oktober 2011
Versie: Eindconcept 1.0

Vastgesteld (op hoofdlijnen) door Stuurgroep: 25 augustus 2011
Behandeld in College van B&W Gemeente Rotterdam: 1 november 2011

Samenvatting

Maasvlakte 1 is het haven- en industriegebied gelegen ten westen van Rotterdam. Het gebied maakt onderdeel uit van de Rotterdamse mainport en kent een divers gebruik. Zo vindt er energie-opwekking en op- en overslag van nat en droog massagoed plaatsvondt en zijn er containerterminals en een distributiecluster actief. In de afgelopen jaren zijn grote inspanningen verricht om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. Dit heeft er toe geleid dat er binnen de grenzen van Maasvlakte 1 circa 90 hectare efficiënter is benut. Hiermee is invulling gegeven aan de intensiveringsopgave uit de Planologische Kernbeslissing Mainportontwikkeling Rotterdam (2006). Alhoewel de intensiveringopgave nagenoeg is voltooid blijft intensivering in de toekomst noodzakelijk vanwege de ruimtedruk en het belang van efficiënt ruimtegebruik.

Momenteel is slechts voor een deel van het gebied een bestemmingsplan beschikbaar dat niet meer actueel is. Er wordt nu voor het hele gebied een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Ten behoeve van het bestemmingsplan wordt een MER opgesteld. In de voorliggende notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een voorstel gedaan voor de aanpak die hierbij gevolgd wordt. In het MER worden de autonome ontwikkeling en de gewenste ontwikkelingen (in twee alternatieven) en het bestemmingsplanalternatief beschreven en onderzocht.

Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de Gemeente Rotterdam streven een verantwoorde groei na, in balans met de omgeving. Duurzaamheid speelt daarin een belangrijke rol en maakt deel uit van de diverse (milieu)onderzoeken ten behoeve van het MER.

De **autonome ontwikkeling** van het plangebied is de ontwikkeling die mogelijk is op basis van het bestaande planologisch regime dus zonder dat nieuwe planbesluiten nodig zijn. In de autonome ontwikkeling is de verwachting dat een deel van de lege of slechts gedeeltelijk ingevulde terreinen in gebruik zullen zijn. Voor de overige lege of slechts gedeeltelijk ingevulde terreinen, is een nieuw planbesluit nodig. Deze terreinen worden in de autonome ontwikkeling geacht leeg te blijven.

Het MER moet inzicht bieden in de milieueffecten van hetgeen we ruimtelijk mogelijk willen maken in het bestemmingsplan. Hierdoor wordt o.a. duidelijk dat binnen de vigerende wet- en regelgeving en gemaakte afspraken wordt gebleven. Vier verschillende economische scenario's die veel gebruikt worden door het Centraal Plan Bureau en de Europese Commissie zijn gebruikt om te kijken hoe de goederenoverslag in Noordwest-Europa zich kan ontwikkelen (met bijbehorende consequenties ook voor de diverse industriële activiteiten). Vervolgens is een vertaalslag gemaakt voor de Rotterdamse haven. De vier scenario's gaan uit van respectievelijk:

- Low Growth (LG): lage economische groei en een lage olieprijs; fossiele brandstoffen blijven dominant en het milieubeleid is gematigd;
- European Trend (ET): bestaand beleid en een gematigde groei van de economie;
- Global Economy (GE): verdere globalisering gecombineerd met een lage olieprijs leidend tot hoge economische groei en een gematigd milieubeleid;
- High Oil Price (HOP): een hoge olieprijs, een strikt milieubeleid, een gematigde economische groei en een relatief snelle verduurzaming van industrie en logistiek.

In het ET-scenario kan de totale overslag toenemen tot circa 650 miljoen ton in 2030, in het GE-scenario tot circa 740 miljoen ton, in het HOP-scenario tot circa 575 miljoen ton en in het LG-scenario tot circa 480 miljoen ton. De overslag in 2010 was 430 miljoen ton. Dit betekent dat over een periode van 20 jaar groei te verwachten is, maar de mate en de richting waarin verschilt per scenario.

De ontwikkeling van de (wereld)economie, de samenleving en technische innovaties zijn bepalend in welke sectoren hoeveel groei (of krimp) plaatsvindt. Dat kan betekenen dat het gebruik van een deel van het havengebied in de toekomst verandert.

In het MER wordt rekening gehouden met de ruimtevraag tot 2023- het bestemmingsplan wordt in 2013 vastgesteld voor een periode van 10 jaar- en wordt een doorkijk gegeven naar 2030. Zoals hierboven aangegeven is het ruimtegebruik van het havengebied afhankelijk van een combinatie van factoren. Flexibiliteit is dan ook het sleutelwoord voor de ontwikkeling van het gebied. Om dit mogelijk te maken is er voor gekozen om de uitwerking in alternatieven te baseren op het ET- en het GE-scenario. Naar verwachting treden de maximale milieu-effecten op in het alternatief dat gebaseerd is op het GE-scenario. Aangezien dit scenario een behoorlijke groei laat zien, waarvan nog niet duidelijk is of deze groei op alle aspecten past binnen de gemaakte afspraken, wordt ook het ET-scenario meegenomen. Het hanteren van lagere groeiscenario's voegt weinig toe, aangezien de effecten hiervan naar verwachting tussen de effecten van de huidige situatie en de effecten van het alternatief gebaseerd op het ET-scenario zullen liggen.

Het ET- en GE-scenario wordt onderstaand nader toegelicht:

- **European Trend (ET):** Het ET-scenario gaat uit van licht stijgende olieprijs en een beperkte toename van de energievraag. Efficiëntere technologieën en veranderingen in de brandstofmix richting efficiëntere energievormen hebben een positieve invloed op de energie-intensiteit. Tot 2030 verschuift de energieproductie significant richting duurzame energie en LNG. Kernenergie en brandstoffen in vaste vorm, zoals kolen, verliezen terrein. De verschuiving richting duurzame energie wordt gedreven door de hoge groei van windenergie en het toenemende gebruik van biomassa. De afname in het gebruik van kernenergie is het gevolg van politieke besluiten. Het energiesysteem wordt nog wel gedomineerd door fossiele brandstoffen.
- **Global Economy (GE):** De energiemarkt is efficiënt en betrouwbaar, waarin fossiele brandstoffen (m.n. kolen) een grote rol spelen. Er komt geen internationale overeenkomst om grensoverschrijdende milieuvraagstukken aan te pakken. In combinatie met de hoge economische groei resulteert dit in forse milieubelasting. Deze groei zal dan ook lastig te realiseren zijn bij de huidige (schaarse) milieugebruiksruimte. De enige mogelijkheid waarop dit scenario gerealiseerd kan worden, is wanneer vanuit de markt structurele innovatie en maatregelen ter vermindering van de milieubelasting plaats gaan vinden, zowel bij de bedrijven zelf als in de transportsector.

Deze scenario's worden niet alleen gebruikt voor de invulling van de alternatieven, maar ook voor de autonome ontwikkeling.

Alternatief 1 gaat uit van een ruimtelijke ontwikkeling die is gebaseerd op de marktontwikkelingen conform het GE-scenario. In het MER wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre een dergelijke hoge groei geacommodeerd kan worden binnen de gemaakte milieu-afspraken en vigerende wet- en regelgeving.

Alternatief 2 gaat uit van een ruimtelijke ontwikkeling die is gebaseerd op een gematigde economische groei, conform het ET-scenario, en houdt rekening met het steeds kritischer worden van de maatschappij. In het MER zal ook voor dit alternatief inzichtelijk worden gemaakt in hoeverre de groei binnen grenzen mogelijk is en welke kansen er liggen voor het verminderen van de grootste overlast in de omgeving.

Het **bestemmingsplanalternatief** (ook wel het voorkeursalternatief genoemd) is het alternatief dat opgenomen wordt in het bestemmingsplan.

In onderstaande tabel is samengevat welke milieuaspecten in het MER onderzocht of beschouwd zullen worden. Bij de aspecten die (in eerste instantie) kwalitatief worden beschouwd zal, wanneer de kwalitatieve beschrijving daartoe aanleiding geeft, 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: kwantitatief
		Leidingen fysieke ruimte (en capaciteit) kwalitatief beschouwen
Lucht	Wet milieubeheer, Titel 5.2. Luchtkwaliteitseisen en Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)	Grenswaarden NO ₂ en PM ₁₀
		Streefwaarden PM _{2,5} kwalitatief beschrijven
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 Wet Luchtvaart	Industrielawaai: huidige MTG-contour, MTG-waarden, eindcontour
		Windturbines: het effect van windturbines wordt separaat getoetst aan de geluidgevoelige bestemmingen en niet aan de zonering.
		Wegverkeers-, scheepvaart en spoorweglawaai: kwalitatief beschouwen op basis van intensiteiten van het verkeer (bij meer dan 2 dB toename van de geluidsbelasting t.o.v. voorspellingen MER MV2 en TB A15 volgt modellering)
		Cumulatie: wordt inzichtelijk gemaakt voor het gebied waarbinnen de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai wordt overschreden. De wijze van cumulatie zal ook worden afgestemd op de informatie die benodigd is voor de (kwalitatieve) analyse van de gezondheidseffecten
		Laagfrequent geluid (trillingen) kwalitatief beschouwen
Externe veiligheid	Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, Besluit externe veiligheid buisleidingen, Besluit risico's zware	Inrichtingen: veiligheidscontour (plaatsgebonden risico), groepsrisico
		Transportmodaliteiten: kwalitatief beschouwen

Aspect	Wettelijk kader (indicatief)	Indicatoren (+ evt. criterium)
	ongevallen (Bzro), Verordening Ruimte provincie ZH	
Water	Waterwet	Chemische waterkwaliteit onderzoeken, overige aspecten (ecologische en thermische kwaliteit) kwalitatief beschouwen.
Duurzaamheid	Geen	Kwalitatief beschouwen
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 1). 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.

Bij het MER zijn de volgende partijen betrokken:

- Havenbedrijf Rotterdam – initiatiefnemer en opsteller MER
- Gemeente Rotterdam – bevoegd gezag dat besluit over het bestemmingsplan
- DCMR – adviseur van de gemeente Rotterdam

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 samen 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 Maasvlakte 1. Hiertegen is beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	3
1. INLEIDING	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Visie op de Rotterdamse haven	9
1.3 Een bestemmingsplan voor Maasvlakte 1	10
1.4 Waarom een MER voor Maasvlakte 1?	12
1.5 Notitie Reikwijdte en Detailniveau: leeswijzer	12
2. BESCHRIJVING PLANGEBIED	14
2.1 Haven- en industriegebied	14
2.1.1 Begrenzing en historie	14
2.1.2 Gebruik & intensivering	16
2.1.3 Infrastructuur	16
2.2 Beschrijving nabijgelegen (deel)gemeenten	17
3. AUTONOME ONTWIKKELING EN ALTERNATIEVEN	18
3.1 Inleiding	18
3.2 Duurzaamheidsopgave	18
3.3 Autonome ontwikkeling	19
3.4 Alternatief 1: Maasvlakte 1 bij hoge economische groei	21
3.5 Alternatief 2: Maasvlakte 1 bij gematigde groei	22
3.6 Bestemmingsplanalternatief	23
4. TE ONDERZOEKEN MILIEUEFFECTEN	24
4.1 Opzet MER	24
4.2 Kwantitatief te onderzoeken aspecten	25
4.2.1 Verkeer en Vervoer	25
4.2.2 Luchtkwaliteit	26
4.2.3 Natuur	27
4.2.4 Geluid	27
4.2.5 Externe Veiligheid	30

4.3	Kwalitatief te onderzoeken aspecten	31
4.3.1	Water	31
4.3.2	Duurzaamheid	31
4.3.3	Nautische veiligheid	31
4.3.4	Licht	31
4.3.5	Bodem	32
4.3.6	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	32
4.3.7	Geur	32
4.3.8	Gezondheid	32
5.	BESLUITVORMINGSPROCES	33
	BIJLAGEN	35
	Bijlage 1 Overzicht overlegpartners Notitie R&D	35
	Bijlage 2 Veiligheidscontour Maasvlakte 1	36

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In 2009 is gestart met de actualisatie van de bestemmingsplannen voor de havengebieden ten westen van de Beneluxtunnel. Er worden drie plangebieden onderscheiden waarvoor een actualisatie nodig is, te weten Botlek/Vondelingenplaat, Europoort (de bestemmingsplanprocedures voor beide gebieden zijn reeds gestart) en Maasvlakte 1 (onderhavig plan). Voor Maasvlakte 2 is recent een bestemmingsplan vastgesteld, dat vooralsnog niet geactualiseerd hoeft te worden. De drie plangebieden waarvoor de actualisatie wordt uitgevoerd worden gekenmerkt door elk een ander zwaartepunt van bedrijvigheid en een eigen ontwikkelingsstrategie, maar zij maken allen deel uit van het Rotterdamse havengebied. De indeling in deze gebieden is gebaseerd op de historische ontwikkeling van de gebieden.

1.2 Visie op de Rotterdamse haven

Het Rotterdamse haven- en industriecomplex is een van de sterkste clusters van de nationale economie en verreweg de grootste haven van Europa¹. Vier verschillende economische scenario's die veel gebruikt worden door het Centraal Plan Bureau en de Europese Commissie zijn gebruikt om te kijken hoe de goederenoverslag in Noordwest-Europa zich verder kan ontwikkelen met bijbehorende consequenties ook voor de diverse industriële activiteiten. Vervolgens is een vertaalslag gemaakt voor de Rotterdamse haven. De vier scenario's gaan uit van respectievelijk:

- *Low Growth*, op basis van een CPB-scenario; lage economische groei en een lage olieprijs; fossiele brandstoffen blijven dominant en het milieubeleid is gematigd. De overslag neemt toe van 430 mln ton in 2010 tot circa 475 mln ton in 2030.
- *European Trend*, opgesteld door de Europese Commissie; bestaand beleid en een gematigde groei van de economie. De overslag neemt toe tot circa 650 mln ton in 2030.
- *Global Economy*, opgesteld door het CPB; verdere globalisering gecombineerd met een lage olieprijs leidend tot hoge economische groei en een gematigd milieubeleid. De overslag neemt toe tot circa 750 mln ton in 2030.
- *High Oil Price*; een in zeer korte tijd tot stand komende hoge olieprijs, een strikt milieubeleid, een gematigde economische groei en een relatief snelle verduurzaming van industrie en logistiek. De overslag neemt toe tot circa 575 mln ton in 2030.

De overslag in 2010 was 430 miljoen ton. Dit betekent dat over een periode van 20 jaar groei te

¹ In 2008 (meest recente cijfers) waren de Nederlandse zeehavens goed voor 7,3% van het BBP met een totale toegevoegde waarde van 43,8 miljard euro en een totale werkgelegenheid van 289.972 personen.

De Rotterdamse haven neemt daarbinnen een (zeer) belangrijke positie in. De Rotterdamse haven is met een oppervlak van 10.570 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 miljoen 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.

verwachten is, maar de mate en de richting waarin verschilt per scenario. De ontwikkeling van de (wereld)economie, de samenleving en technische innovaties zijn bepalend in welke sectoren hoeveel groei (of krimp) plaatsvindt. Dat kan betekenen dat het gebruik van een deel van het havengebied in de toekomst verandert.

Recent, in mei 2011, heeft het Havenbedrijf Rotterdam N.V. de concept-Havenvisie 2030 gepresenteerd. Na het verwerken van reacties zal de Havenvisie 2030 naar verwachting eind 2011 vastgesteld worden door de gemeenteraad van Rotterdam.

De Havenvisie 2030 vervangt het Havenplan 2020 en geeft de nieuwe visie weer op de ontwikkeling van de haven tot 2030. Aan de hand van de bovengenoemde economische ontwikkelingen en expertise zijn potentieramingen gemaakt over de ontwikkeling van de Rotterdamse haven. Vervolgens is gekeken naar de effecten van de verschillende potentieramingen op onder andere ruimte, milieu en achterland-verbindingen.

In tegenstelling tot hetgeen in de notitie Reikwijdte en Detailniveau M.e.r. Europoort en de notitie Reikwijdte en Detailniveau M.e.r. Botlek-Vondelingenplaat wordt in de m.e.r. voor Maasvlakte 1 gebruik gemaakt van de (concept)Havenvisie 2030. Zo wordt er rekening gehouden met de ruimtevraag tot 2023 en wordt een doorkijk gegeven naar 2030. De autonome ontwikkeling en alternatieven die in het MER onderzocht worden, zijn gebaseerd op het ET- en het GE-scenario. Hierdoor wordt de benodigde flexibiliteit behouden zonder dat de diverse milieueffecten die gepaard gaan met het toekomstige gebruik van het havengebied onderschat worden. Naar verwachting treden de maximale milieu-effecten op in het alternatief dat gebaseerd is op het GE-scenario. Aangezien dit scenario een behoorlijke groei laat zien, waarvan nog niet duidelijk is of deze groei op alle aspecten past binnen de gemaakte afspraken, wordt ook het ET-scenario onderzocht. Het hanteren van lagere groeiscenario's voegt weinig toe, aangezien de effecten hiervan naar verwachting tussen de effecten van de huidige situatie en de effecten van het alternatief gebaseerd op het ET-scenario zullen liggen.

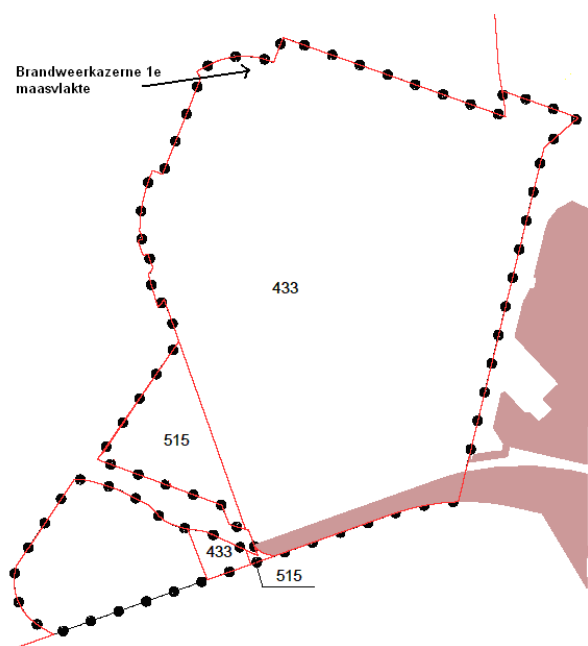
Tevens wordt bij de Havenvisie aangesloten om de duurzaamheidsopgave van het havengebied verder vorm te geven. Door dit voortschrijdend inzicht en gelet op het feit dat de drie bestemmingsplan-procedures parallel zullen lopen, zal ook in het m.e.r. voor Europoort en Botlek-Vondelingenplaat deze aanpak gehanteerd worden.

1.3 Een bestemmingsplan voor Maasvlakte 1

Voor een groot deel van Maasvlakte 1 vigeert het bestemmingsplan Maasvlakte '81 en de 1e herziening van dat plan. In dit plan zijn bestemmingen opgenomen die overeenkomen met de aard van het gebied. Het bestemmingsplan Maasvlakte – west is het vigerende bestemmingsplan voor het distripark Maasvlakte. Het derde bestemmingsplan is gesitueerd in het noordwesten van het plangebied.

Hieronder zijn de vigerende bestemmingsplannen in een schema weergegeven. Bij elk plan is aangegeven, wanneer het is vastgesteld door de gemeenteraad, wanneer het is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland (dit betreft de plannen voor invoering van de Wro) en eventueel het nummer dat verwijst naar de ligging op figuur 1.1.

	Bestemmingsplan	vastgesteld	goedgekeurd	nummer
1	Maasvlakte '81	29-07-1982	24-01-1984 (ged.)	433
	Maasvlakte '81, 1e herziening	15-10-1987	31-05-1988 (ged.)	
2	Maasvlakte – west	17-08-1995	05-03-1996	515
3	Brandweerkazerne 1e maasvlakte	09-06-2011		



Figuur 1.1 Overzicht plangebied met de vigerende bestemmingsplannen

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening dient het hele grondgebied van de gemeente Rotterdam van actuele bestemmingsplannen voorzien te zijn (in beginsel niet ouder dan 10 jaar). Om die reden en vanuit het belang van een goede ruimtelijke ordening wordt voor Maasvlakte 1 een nieuw bestemmingsplan opgesteld, te weten 'Maasvlakte 1'. De totale oppervlakte van het plangebied is circa 3.260 hectare (ha) bruto.

Het streven voor de mainport Rotterdam is verantwoorde groei in balans met de omgeving. Het bestemmingsplan moet daarom gewenste ontwikkelingen mogelijk maken, ongewenste ontwikkelingen in het gebied voorkomen en de milieukwaliteit borgen. De invulling van het bestemmingsplan zal mede bepaald worden door de uitkomsten van de MER. Het streven is om het bestemmingsplan medio 2013 vast te stellen.

1.4 Waarom een MER voor Maasvlakte 1?

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.

Met de uitspraken over het type bedrijvigheid dat toegelaten wordt in het plangebied, doet het bestemmingsplan mogelijk 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, inrichtingen voor opslag van aardolie of (petro-)chemische producten en de plaatsing van windturbines in het gebied. Deze activiteiten zijn mogelijk m.e.r.(beoordelings)-plichtig. Tevens is de aanleg of wijziging van 75 hectare of meer van een industrieterrein m.e.r.-beoordelingsplichtig (D11.3). Om deze redenen dient op grond van artikel 7.2.lid 2 van de Wet milieubeheer (Wm) bij het bestemmingsplan een planMER opgesteld te worden. Het MER wordt zodanig opgesteld dat het (voor zover mogelijk) tevens geldt als besluitMER, dat aansluit bij het detailniveau van het bestemmingsplan. Voor dit MER 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 bezien of de voorgenomen activiteiten (significante) effecten zullen hebben op de omliggende 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 effecten onderzocht van het mogelijke, toekomstige ruimtegebruik. Er wordt getoetst aan de gemaakte milieuafspraken en de vigerende wet- en regelgeving, waarbij tevens de knelpunten en kansen (zijnde de maatregelen of ruimtelijke inpassingen die mogelijk zijn om binnen de milieuruimte te blijven) in beeld worden gebracht. Middels het bestemmingsplan wordt uiteindelijk dit ruimtegebruik mogelijk gemaakt. Het MER biedt het bevoegd gezag voldoende milieu-informatie om tot een verantwoorde besluitvorming te komen.

Aangezien het bestemmingsplan in 2013 voor een periode van 10 jaar wordt vastgesteld, is de planhorizon van het MER 2023. Zoals eerder aangegeven zal tevens een doorkijk naar 2030 worden gegeven om inzicht te bieden in hoeverre de Havenvisie 2030 gerealiseerd kan worden.

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 Maasvlakte 1 wordt doorlopen. Deze notitie vormt de agenda voor het uitvoeren van de milieubeoordeling en geeft inzicht in de beoogde reikwijdte en detailniveau van het MER.

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie in het gebied 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 autonome ontwikkeling, twee onderzoeksalternatieven en het bestemmingsplanalternatief.

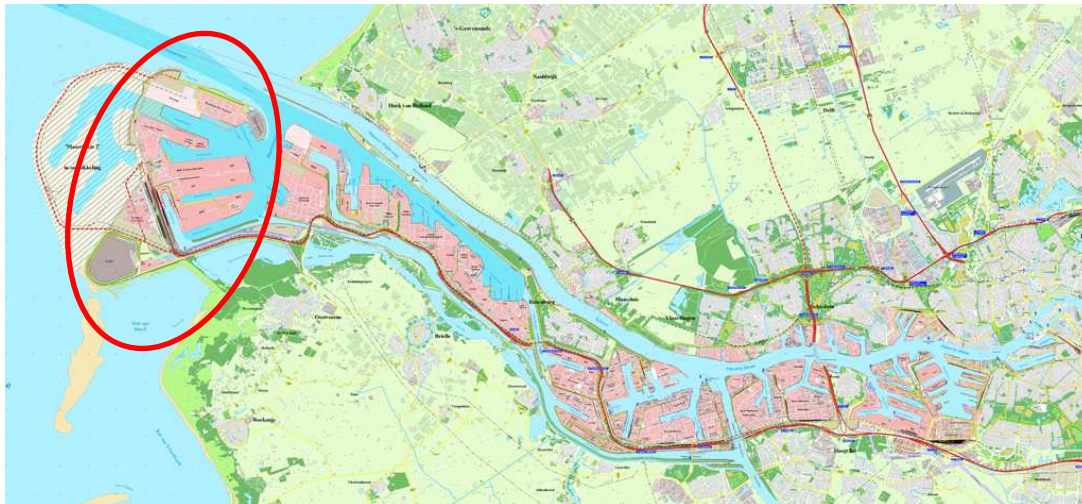
De (milieu)aspecten die in het MER behandeld worden, zijn beschreven in hoofdstuk 4. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke milieuaspecten onderzocht zullen worden en op welke wijze.

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 Maasvlakte 1 is onderdeel van de Rotterdamse mainport (zie figuur 2.1).

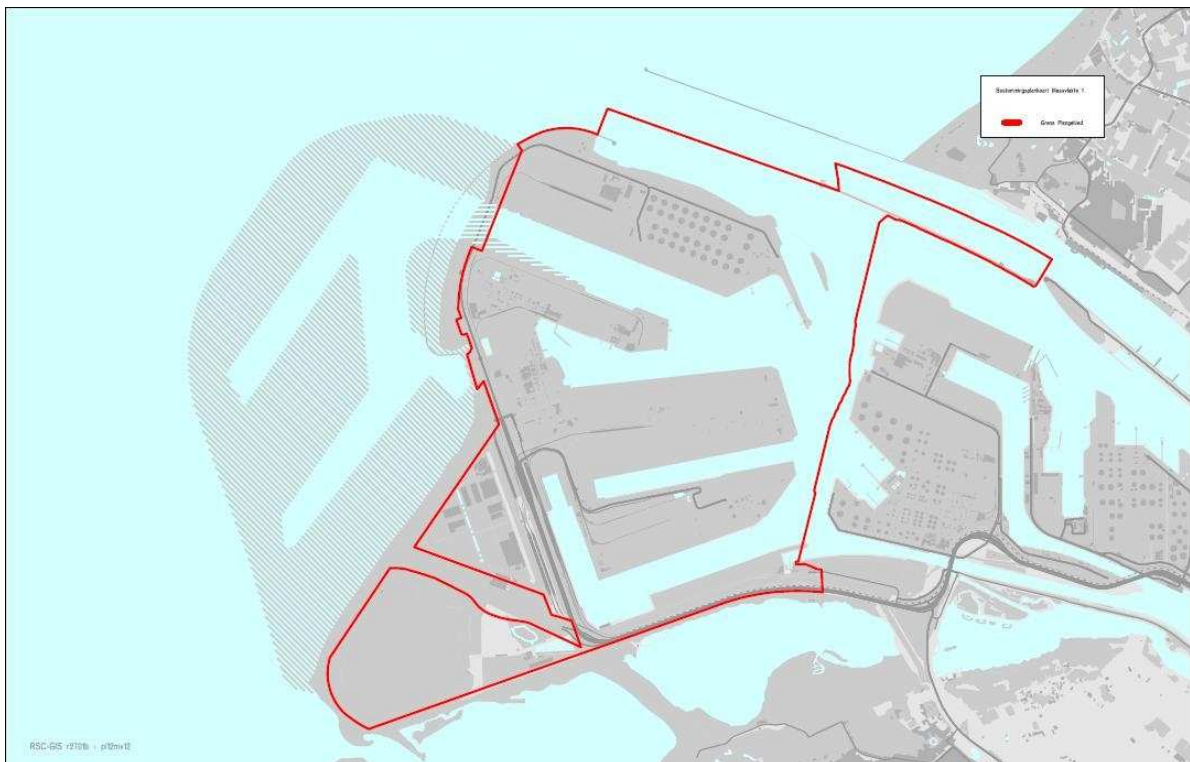


Figuur 2.1: De globale ligging van Maasvlakte 1 in de mainport Rotterdam.

2.1.1 Begrenzing en historie

Begrenzing

Het plangebied is gelegen in het westen van de gemeente Rotterdam. Het gebied wordt in het noorden begrensd door de Maasmond en de splitsingsdam, in het oosten door het Beerkanaal, in het zuiden door de gemeentegrens van Westvoorne langs de Europaweg (N15) en Noordzeeboulevard en in het westen door Maasvlakte 2. De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 3.260 hectare. Figuur 2.2 geeft de begrenzing van het plangebied aan.



Figuur 2.2: Begrenzing van het plangebied Bestemmingsplan Maasvlakte 1

Historie

Al voordat de Europoort bouwrijp wordt opgeleverd, is het Europoortgebied nagenoeg uitgegeven en is er nog steeds vraag naar haventerreinen. Om te voorkomen dat hier het volle, bestaande gebied in het westen van Nederland voor moest worden gebruikt, heeft de gemeente Rotterdam begin jaren '60 besloten een stuk Noordzee in land te veranderen: de Maasvlakte. Een belangrijke filosofie achter het ontwerp van de Maasvlakte is dat deze geschikt moest zijn voor grootschalige activiteiten met zeer diepstekende schepen.

In de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw is de Maasvlakte gefaseerd aangelegd en in gebruik genomen. In het begin van de huidige eeuw is een deel gedempt in de Beerdam, te weten de Hartelstrook. Tevens is in deze periode de Yangtzehaven naar het zuiden verlegd om de toegang tot een toekomstige tweede Maasvlakte te kunnen realiseren.

Door de geleidelijke aanleg en ontwikkeling van Maasvlakte 1 heeft het industriegebied diverse clusters. Zo is er grofweg het chemische cluster in het noorden, het container- en bulkcluster in het centrum en het distributiecluster aan de westkant. Aan de zuidzijde is het terrein divers ingericht. 'De Slufter', in het zuidwesten van het plangebied, heeft een bijzondere functie: het doet dienst als depot voor vervuild havenslib.

2.1.2 Gebruik & intensivering

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 ha natuur- en recreatiegebied omvat. Het programma 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 in totaal 228 ha (stand 1/1/2010) ruimtewinst gerealiseerd binnen het gehele Haven en Industrie Complex (HIC). Binnen het plangebied Maasvlakte 1 zijn daartoe de volgende ontwikkelingen uitgevoerd:

Project	ha	Wijze van intensivering	Huidige activiteit
Demping Hartelkanaal-West	46,1	Demping	Deels uitgegeven
Delta Barge-Feeder terminal Maasvlakte	7,0	Demping + herschikking wachtplaatsen	Terminal
Demping LNG Gate	36,3	Demping	LNG terminal
Totaal	89,4		

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

Naast intensiveringen is er in het gebied ook sprake van afname van terreinen. Zo wordt in eind 2012 de Yangtzehaven doorgegraven zodat er een doorgaande waterverbinding ontstaat naar Maasvlakte 2. In de Amazonehaven zal een deel van de kade ontgraven worden zodat er meer ruimte ontstaat voor grotere containerschepen.

2.1.3 Infrastructuur

Het plangebied wordt vanaf het water ontsloten via diverse havens die uitkomen op het Beerkanaal. Het Calandkanaal, Hartelkanaal en de Nieuwe Waterweg zijn de vaarwegen voor de binnenvaart richting het achterland. Via het Beerkanaal en de Maasmond is er voor zeeschepen een rechtstreekse verbinding met de Noordzee.

Van noord naar zuid en vervolgens van oost naar west loopt door het plangebied een infrastructuurbundel bestaande uit de Europaweg (Rijksweg N15), de havenspoorlijn en een leidingstrook. De wegontsluiting van Maasvlakte 1 loopt via de Europaweg en de daarop aangesloten verbindingswegen.

Spoorwegen

De havenspoorlijn loopt van noord naar zuid en vervolgens van oost naar west parallel aan de A15/N15 door het hele plangebied en heeft in oostelijke richting aansluiting op het landelijk spoorwegnet. Binnen het plangebied bevinden zich een spooreplacement en enkele bedrijfsspooraansluitingen.

Leidingen

De havenleidingstrook^{II} loopt van noord naar zuid en vervolgens van oost naar west door het hele plangebied parallel aan de A15/N15 en heeft in oostelijke richting nabij 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. De leidingenstrook binnen het plangebied passeert de Yangtzehaven via een vijftal diepgelegen boringen.

Tevens wordt op Maasvlakte 1 het demonstratieproject ROAD uitgevoerd dat tot doel heeft een volledige keten van CO₂-afvang en opslag te demonstreren. De afgevangen CO₂ zal getransporteerd worden naar een offshore uitgeproduceerd gasveld. Voor dit project wordt een aparte procedure doorlopen. In het MER zal, voor zover mogelijk, rekening worden gehouden met dit project en de bijbehorende, benodigde infrastructuur.

Ontsluitingsstructuur na doorsteek Yangtzehaven (binnen planperiode)

Met de realisatie van Maasvlakte 2 zal de ontsluitingsstructuur van Maasvlakte 1 aanzienlijk wijzigen. De op de noordwesthoek gelegen bedrijven worden niet meer ontsloten via de bestaande Europaweg en het naastgelegen spoor, maar via de wegen en spoorweg op de buitencontour van Maasvlakte 2. Naar verwachting wordt eind 2012 de Yangtzehaven doorgegraven, waarna deze nieuwe ontsluiting in gebruik genomen wordt. In het bestemmingsplan en het MER wordt derhalve rekening gehouden met deze nieuwe ontsluitingsstructuur.

2.2 Beschrijving nabijgelegen (deel)gemeenten

Het plangebied ligt nabij de deelgemeente Hoek van Holland en de gemeente Westvoorne. In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de omliggende (deel)gemeente 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 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.

^{II} In deze strook bevinden zich diverse nuts- en productleidingen waaronder leidingen ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

3. AUTONOME ONTWIKKELING EN ALTERNATIEVEN

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal de autonome ontwikkeling worden beschreven evenals de twee alternatieven, met de daaraan ten grondslag liggende economische scenario's, die in het MER onderzocht worden. De autonome ontwikkeling betreft toekomstige zekere ontwikkelingen binnen en buiten het plangebied, waaronder:

- dat deel van de reeds bestemde en vergunde ruimte dat met grote zekerheid op korte termijn ingevuld wordt^{III};
- generieke beleidsontwikkelingen zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Activiteiten waarover nog geen (ontwerp)besluit is genomen, horen in principe niet tot de autonome ontwikkeling. Uitzondering hierop kunnen activiteiten zijn in het studiegebied waarvan de kans groot is dat deze in de nabije toekomst gerealiseerd worden. Om deze reden is de verwachting dat in de autonome ontwikkeling een deel van de terreinen niet of slechts gedeeltelijk in gebruik zullen zijn. Voor het gebruik van deze terreinen is een nieuw planbesluit nodig. Deze terreinen worden in de autonome ontwikkeling geacht leeg te blijven.

De inzet voor het bestemmingsplan is het realiseren van de Havenvisie 2030 en dus hebben we flexibiliteit nodig. In hoeverre dit streven milieutechnisch inpasbaar is, moet blijken uit het MER en de diverse 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 ontwikkeling.

In het MER zal duidelijk worden aangegeven welke soort en type bedrijven bij de verschillende alternatieven mogelijk wordt gemaakt. Mede op basis van de optredende milieueffecten van de alternatieven zal vervolgens het bestemmingsplanalternatief bepaald worden, dat de basis vormt voor het bestemmingsplan.

3.2 Duurzaamheidsopgave

Investeren in duurzaamheid is noodzakelijk om draagvlak voor havenactiviteiten te behouden en daarnaast te kunnen groeien. Bij de uitgifte en het gebruik van terreinen streeft het Havenbedrijf ook voor het gebied Maasvlakte 1 naar optimaal ruimtegebruik: de clustering van bestaande en nieuwe energie- en chemiebedrijven, maar ook van distributie-activiteiten. Dit is erop gericht het onderlinge gebruik van energie- en reststromen en de ontwikkeling en het gebruik van gemeenschappelijke voorzieningen te stimuleren. Nabij de Slufter (in het zuiden van Maasvlakte 1) en aan de noordkant wordt duurzame energie middels windturbines opgewekt. Dit zal in de toekomst, waar mogelijk, worden geïntensiveerd

^{III} Naast afwijkingsbesluiten in de omgevingsvergunningen kan ook sprake zijn van 'oude' projectbesluiten en wijzigingsplannen die in de afgelopen jaren zijn vastgesteld, maar nog niet gerealiseerd. Als ze binnenkort wel worden gerealiseerd zijn ze onderdeel van de autonome ontwikkeling.

waarbij wel de kanttkening wordt gemaakt dat door de komst van Maasvlakte 2 en ten behoeve van de optimale aansluiting tussen Maasvlakte 1 en 2 een aantal huidige turbines op Maasvlakte 1 zullen verdwijnen. Deze vormen van samenwerking leiden tot intensief gebruik van de schaarse ruimte in het havengebied. Hierdoor wordt voorkomen dat ruimte elders, buiten het havengebied, getransformeerd moet worden tot bedrijventerrein.

Daarnaast wordt door het stellen van eisen aan de modal split van containerterminals onnodig transport van goederenstromen voorkomen en zijn slimme combinaties van goederen- en personenvervoer mogelijk om het gebied bereikbaar te houden. Ook zal het instellen van de milieuzonering voor Maasvlakte 1 en 2 als effect hebben dat het wegverkeer van/naar de Maasvlakte in de toekomst voldoet aan de Euro VI-emissiestandaard.

In het Ondernemingsplan 2011-2015 heeft het Havenbedrijf de ambitie uitgesproken om in 2015 de meest duurzame haven in zijn soort te zijn en op drie terreinen aan deze ambitie te werken: de eigen bedrijfsvoering, de bedrijven in de haven en het transport. Gerelateerd aan het ruimtegebruik van het havengebied stelt het Havenbedrijf als doel het realiseren van de meest duurzame Energy Port en Fuel Port door bij gronduitgifte in te zetten op het reduceren van de CO₂- en NO_x-uitstoot. Tevens wil het Havenbedrijf de meest duurzame containerport realiseren door voor het transport in te zetten op het verduurzamen van alle modaliteiten. Ingezet wordt op een verschuiving van het aandeel wegvervoer ten gunste van spoor en binnenvaart en toename van het gebruik van walstroom.

In de (concept)Havenvisie is opgenomen dat het havengebied in 2030 een sterke combinatie is van een Global Hub voor containers, fuel- en energiestromen en Europe's Industrial Cluster, die beide koploper zijn op het gebied van efficiëntie en duurzaamheid. De kwaliteit van de leefomgeving is dan aantoonbaar verbeterd o.a. door verbetering van de lokale luchtkwaliteit als gevolg van daling van het achtergrondniveau én door vermindering van de uitstoot (m.n. NO_x en fijn stof) in het havengebied zelf. Daarnaast is de door omwonenden ervaren overlast op het gebied van geluid, stank en externe veiligheid aangepakt. Deze ambitie is niet door het Havenbedrijf alleen te realiseren en zal samen met stakeholders gedurende 2011 nader uitgewerkt worden tot een concreet uitvoeringsprogramma.

Als opgave voor het MER betekent dit dat bepaald moet worden in hoeverre de (gewenste) groei binnen de grenzen van de vigerende wet- en regelgeving kan plaatsvinden. Daarnaast zal verkend worden welke maatregelen mogelijk en kosteneffectief zijn om de grootste overlast voor de leefomgeving te verminderen. In het MER zullen de ambities voor duurzaamheid in een aparte paragraaf voor het gehele plangebied (Maasvlakte 1) beschreven worden. De alternatieven zijn namelijk niet onderscheidend voor de duurzaamheidsambities. 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.

3.3 Autonome ontwikkeling

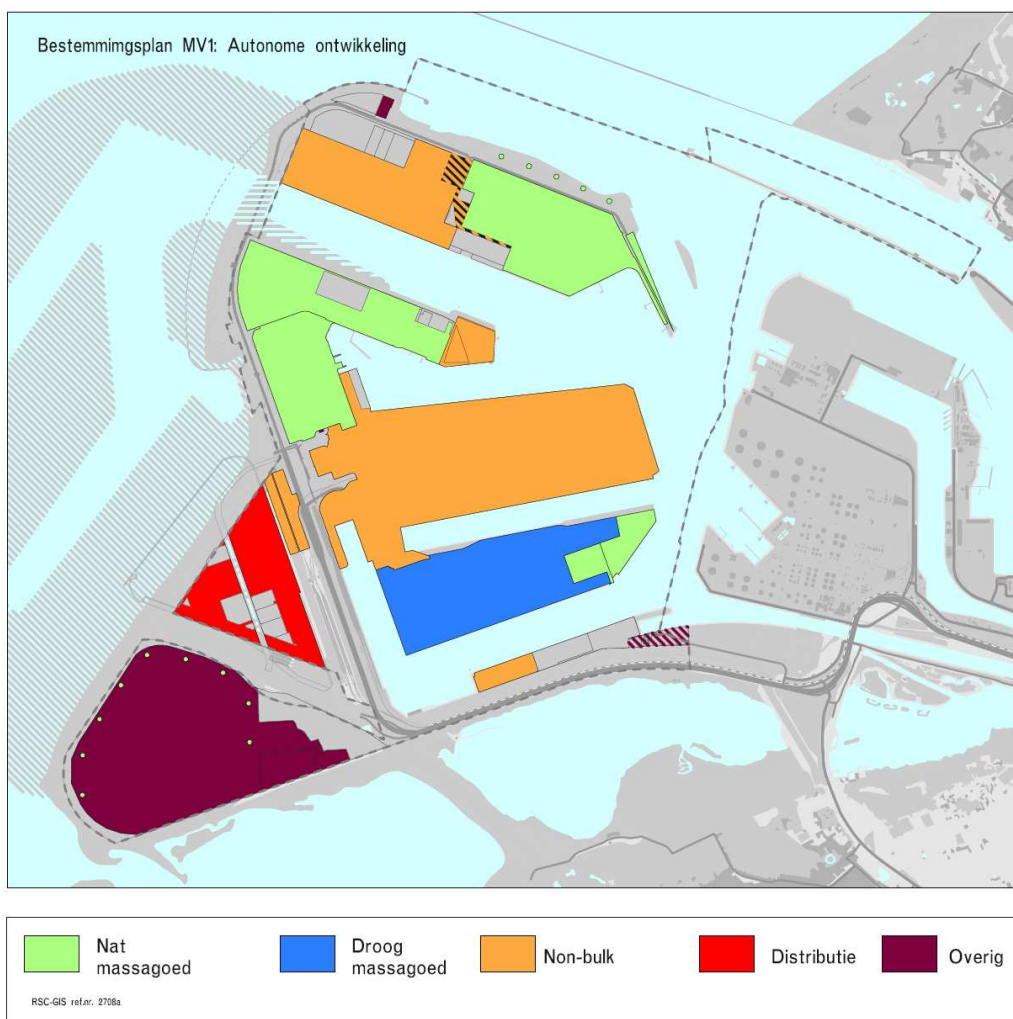
In § 3.1 is de definitie van de autonome ontwikkeling weergegeven. Een deel van het havengebied heeft nog geen (vigerend) bestemmingsplan en waar dit wel het geval is, is de bestemming vaak ruim omschreven. Ruimtelijke ontwikkelingen in het haven- en industriecomplex worden daarom in beperkte mate bepaald door de vigerende planologische kaders. De belangrijkste randvoorwaarden volgen uit milieu- en natuurwet- en regelgeving. Verder is in een groot deel van de haven sprake van bestaand gebruik, wat in praktische zin leidt tot beperking van de ontwikkelings-mogelijkheden. Op Maasvlakte 1 is

115 ha nog niet uitgegeven en/of in optie gegeven aan bedrijven, maar nog niet in exploitatie genomen. Zoals eerder aangegeven worden die terreinen waarvoor een nieuw planbesluit nodig is alvorens ze gebruikt kunnen worden, in de autonome ontwikkeling geacht leeg te blijven.

Zoals in § 1.2 beschreven, wordt de ontwikkeling van de haven en dus ook van Maasvlakte 1, sterk bepaald door de groei van de wereldeconomie, de samenleving en technische innovaties. Hierdoor is op voorhand niet duidelijk wat de autonome ontwikkeling precies behelst en welke effecten op de omgeving hiermee gepaard gaan. Duidelijk is wel dat de effecten behorende bij de autonome ontwikkeling in 2023, juist vanwege de economische groei, zullen afwijken van de effecten in de huidige situatie.

De effecten die gepaard gaan met een gewijzigd of aanvullend gebruik van de haventerreinen (de alternatieven) zullen naar verwachting relatief beperkt zijn, omdat de haventerreinen voor het grootste gedeelte al benut zijn. In algemene zin is de verwachting dat de effecten van de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie groter zullen zijn dan de effecten van de alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Om recht te doen aan deze omstandigheid is er voor gekozen om te werken met een autonome ontwikkeling die een bandbreedte kent, waarbij de bovenkant door een hoge groei (GE) wordt bepaald en de onderkant door een gematigde groei (ET). Ook de beide alternatieven zijn gebaseerd op deze economische scenario's.

In het MER wordt zowel inzichtelijk gemaakt welke effecten gepaard gaan met de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie als de effecten van hetgeen we ruimtelijk mogelijk willen maken in de alternatieven en uiteindelijk het bestemmingsplan ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Hierdoor wordt duidelijk hoe de ontwikkeling zich verhoudt ten opzichte van de vigerende wet- en regelgeving en gemaakte afspraken.

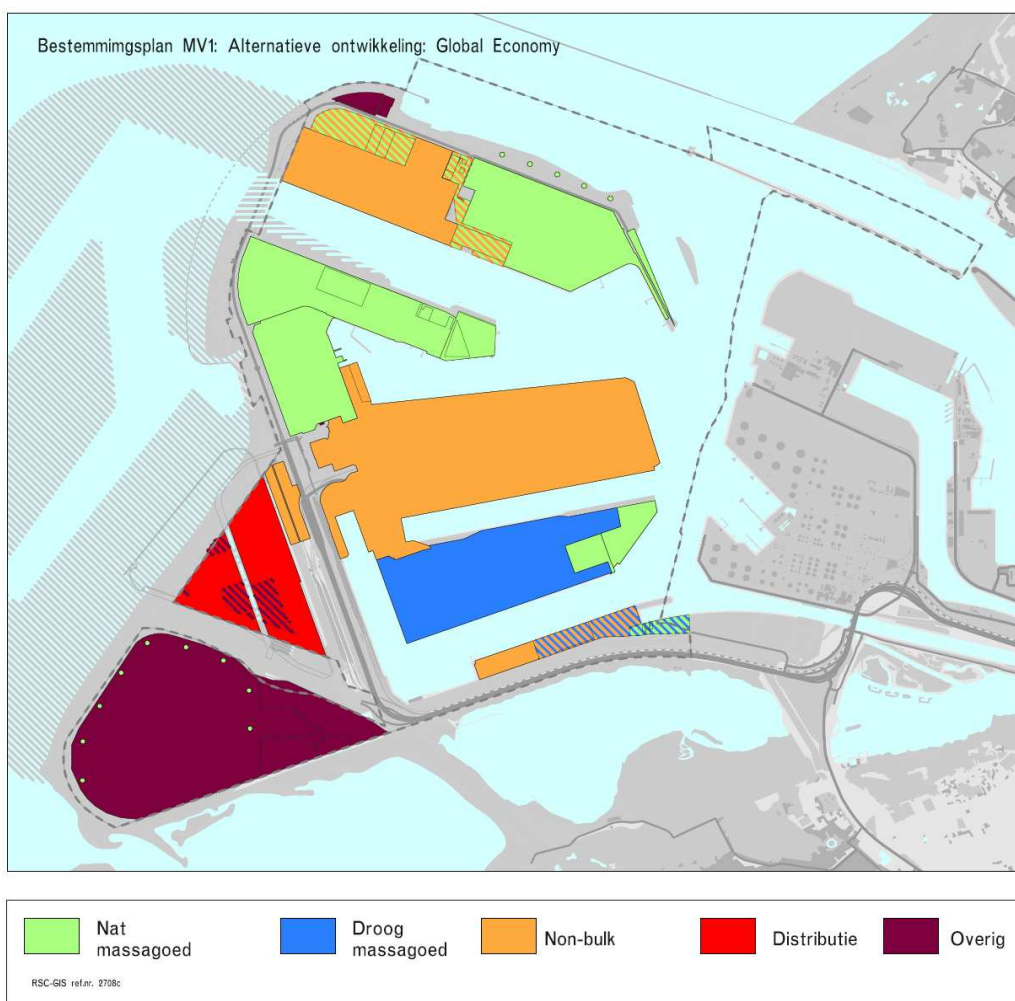


Figuur 3.1 Autonome ontwikkeling

3.4 Alternatief 1: Maasvlakte 1 bij hoge economische groei

In dit alternatief, dat gebaseerd is op het Global Economy (GE)-scenario, groeit de economie fors. De energiemarkt is efficiënt en betrouwbaar, waarin fossiele brandstoffen (m.n. kolen) een grote rol spelen. Er komt geen internationale overeenkomst om grensoverschrijdende milieuvraagstukken aan te pakken. In combinatie met de hoge economische groei resulteert dit in forse milieubelasting. Deze groei zal dan ook lastig te realiseren zijn bij de huidige (schaarse) milieugebruiksruimte. De enige mogelijkheid waarop dit scenario gerealiseerd kan worden, is wanneer vanuit de markt structurele innovatie en maatregelen ter vermindering van de milieubelasting plaats gaan vinden, zowel bij de bedrijven zelf als in de transportsector.

De marktontwikkelingen en groei zijn voor het plangebied vertaald in de benodigde ruimtevraag. De combinatie van huidig gebruik en benodigde ruimte volgens het GE-scenario vormen de ruimtelijke vertaling van de economische variant.

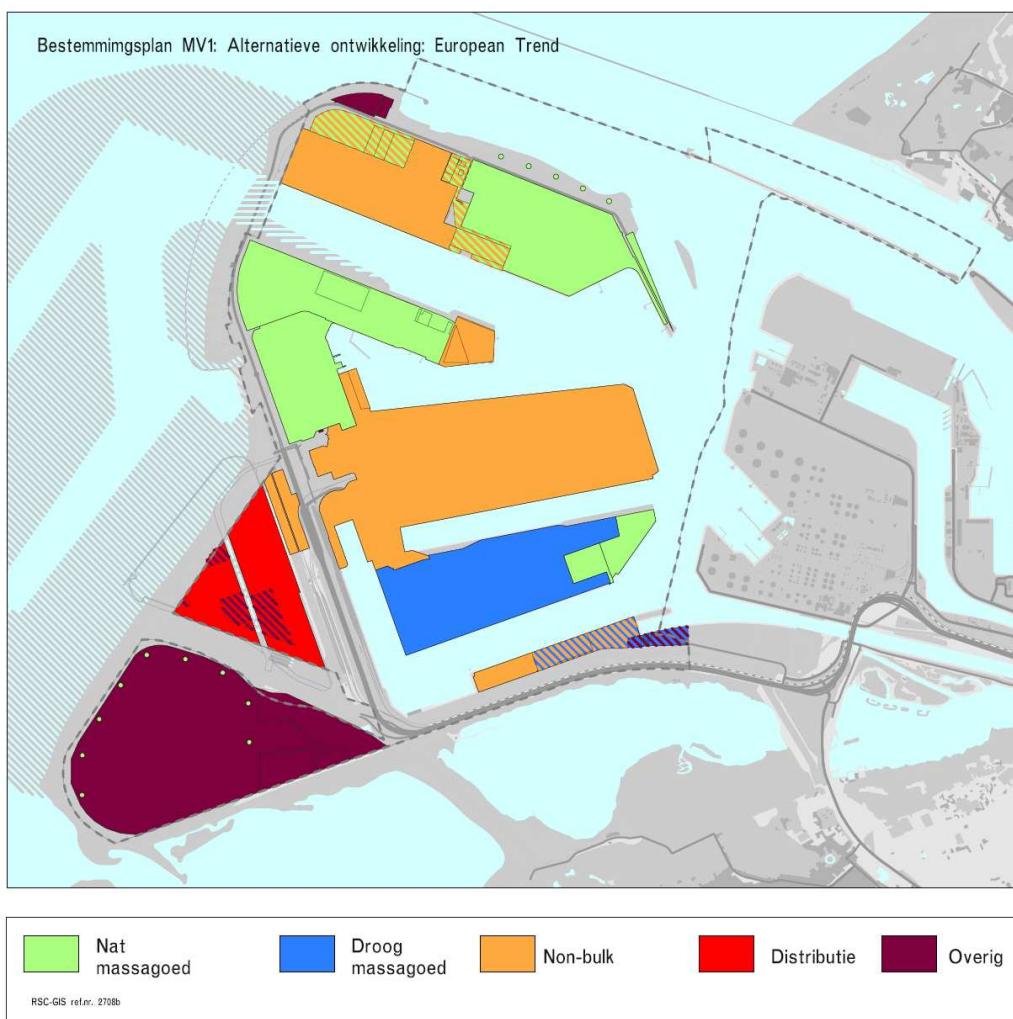


Figuur 3.2 Alternatief 1: Maasvlakte 1 bij hoge economische groei

3.5 Alternatief 2: Maasvlakte 1 bij gematigde groei

In dit alternatief, dat gebaseerd is op het Europees Trend (ET)-scenario, groeit de economie gematigd en wordt uitgegaan van bestaand en voor de toekomst bekend overheidsbeleid. Het ET-scenario houdt voor de EU15-landen rekening met een gemiddelde jaarlijkse groei van het BBP tot 2030 van ongeveer 1,85%. Voor de nieuwe lidstaten is deze stijging aanzienlijk hoger.

Het ET-scenario gaat uit van licht stijgende oliepijzen en een beperkte toename van de energievraag. Efficiëntere technologieën en veranderingen in de brandstofmix richting efficiëntere energievormen hebben een positieve invloed op de energie-intensiteit. Tot 2030 verschuift de energiewaardering significant richting duurzame energie en LNG. Kernenergie en brandstoffen in vaste vorm, zoals kolen, verliezen terrein. De verschuiving richting duurzame energie wordt gedreven door de hoge groei van windenergie en het toenemende gebruik van biomassa. De afname in het gebruik van kernenergie is het gevolg van politieke besluiten. Het energiesysteem wordt nog wel gedomineerd door fossiele brandstoffen. Ook voor dit alternatief zijn de marktontwikkelingen en groei voor het plangebied vertaald in de benodigde ruimtevrage.



Figuur 3.3 Alternatief 2: Maasvlakte 1 bij gematigde groei

3.6 Bestemmingsplanalternatief

Het bestemmingsplanalternatief (BPA) zal de voorziene en gewenste ontwikkelingen binnen het plangebied zoveel mogelijk faciliteren, rekening houdend met efficiënt grondgebruik en de reeds beschikbare milieugebruiksruimte. Wanneer de beschikbare milieugebruiksruimte onvoldoende blijkt, zal gezocht worden naar maatregelen om de effecten terug te dringen.

Met de voorgestelde aanpak wordt beoogd om moderne, flexibele en voor de exploitatie efficiënte bestemmingsplannen tot stand te brengen die bijdragen aan het vestigingsklimaat, de beperking van de belasting op de omgeving en een goede ruimtelijke inpassing te realiseren.

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 en vastgestelde gegevens.

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 Provinciale Structuurvisie (vastgesteld 2 juli 2010). In de beschouwing van de omgeving wordt voor de alternatieven op dezelfde wijze aangesloten bij reeds uitgevoerde studies, zoals voor Maasvlakte 2, de Structuurvisie Stadshavens, het Rotterdamse Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein conform het Tracébesluit uit 2010 en de MIRT Verkenningen Rotterdam Vooruit.

Naast een beschrijving van de huidige situatie worden de milieueffecten van de autonome ontwikkeling (uitgewerkt in een bandbreedte) en de twee alternatieven onderzocht: op basis daarvan wordt het bestemmingsplanalternatief uitgewerkt. 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^{IV}. Mochten de kwalitatieve beschrijvingen daartoe aanleiding geven dan zullen ook deze aspecten kwantitatief onderzocht worden.

Gelet op het feit dat de actualisatie van het bestemmingsplan voor de deelgebieden Europoort, Botlek/Vondelingenplaat en Maasvlakte 1 parallel lopen, is er voor gekozen om die aspecten die deelgebied overstijgend hun effect kunnen hebben, denk aan verkeer, luchtkwaliteit, NO_x-depositie en de bijbehorende effecten op de beschermde natuurgebieden, in eerste instantie ook havengebiedbreed te onderzoeken. Vervolgens wordt aangegeven welk aandeel in deze effecten gerelateerd dient te worden aan de activiteiten die middels het bestemmingsplan in de diverse deelgebieden ruimtelijk mogelijk gemaakt worden. Hierdoor wordt nog steeds voldaan aan de wettelijke randvoorwaarden voor MER, passende beoordelingen en bestemmingsplannen.

Tevens is inmiddels de (concept)Havensvisie 2030 verschenen. Ook dit voortschrijdend inzicht wordt meegenomen door, in tegenstelling tot hetgeen in de notitie Reikwijdte en Detailniveau M.e.r. Europoort en de notitie Reikwijdte en Detailniveau M.e.r. Botlek-Vondelingenplaat als uitgangspunt is aangenomen, in de m.e.r. voor de drie deelgebieden gebruik te maken van deze (concept)Havensvisie 2030.

Voor de notities Reikwijdte en Detailniveau voor Botlek-Vondelingenplaat resp. Europoort heeft deze gebiedsbrede aanpak geen gevolgen. Het milieuonderzoek zal immers breder van opzet zijn en niet minder ten opzichte van hetgeen benoemd is in de betreffende notities Reikwijdte en Detailniveau.

^{IV} Zie de samenvatting voor een overzicht.

4.2 Kwantitatief te onderzoeken aspecten

Deze paragraaf geeft een overzicht van de (milieu)thema's die met name kwantitatief onderzocht worden. De meeste (milieu)thema's 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 alle milieuthema's weergegeven, die kwantitatief onderzocht worden. Ook wanneer dat voor een deelaspect van dat milieuthema geldt.

4.2.1 Verkeer en Vervoer

Wegverkeer

Met behulp van de Regionale VerkeersMilieuKaart 2 (RVMK-2) kunnen de effecten, intensiteit/capaciteit (I/C)-verhouding en de reistijden per maatgevend spitsmoment, van de 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 Europaweg, Aziëstraat, Colaradoweg, Missouriweg, Malakkastraat, Madoerastraat, Noordzee-boulevard en de Brielse Maasdam (N218). In het MER zal het definitieve effectgebied worden vastgesteld.

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

In de huidige situatie is de ontsluiting van de bedrijven op de Noordwesthoek geregeld via de Europaweg parallel aan de zeekering Maasvlakte 1. Aan het einde van de planperiode (2023) is de ontsluiting van deze bedrijven gerealiseerd via de ontsluitingsweg over Maasvlakte 2.

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.

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

Spoor

Het havenspoor eindigt op Maasvlakte 1. Met de komst van Maasvlakte 2 zal het spoor doorgetrokken worden. In het MER Bestemming Maasvlakte 2 is geconcludeerd dat de huidige spoorinfrastructuur toereikend is tot 2020. De onderbouwing in hoeverre dit ook toereikend is tot 2023 zal in het MER opgenomen worden.

Binnen- en zeevaart

De bereikbaarheid over het water, zowel voor zee- als binnenvaart, zal aan de hand van

^V 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.

scheepsvaartprognoses beoordeeld worden. Deze prognoses zijn gebaseerd op de te verwachte ladingstromen in de toekomst.

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 concentraties van NO₂ 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 Maasvlakte 1 richt zich op NO₂ en PM₁₀. De autonome ontwikkeling 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 (in ieder geval in eerste instantie) kwalitatief worden beschouwd.

Relevante bronnen in het haven- en industriegebied die van invloed zijn op de luchtkwaliteit zijn industrie, weg- en scheepvaartverkeer (zeevaart en binnenvaart). Ten aanzien van het transport over het spoor wordt verondersteld dat dit geheel geëlektrificeerd plaatsvindt. De emissies afkomstig van rangeerlokomotieven, die wel op diesel rijden, zijn dermate beperkt dat (ook in samenhang gezien) deze een verwaarloosbare bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit in de omgeving van Maasvlakte 1 en worden dus niet meegenomen. Het effectgebied strekt zich uit zover zich hierin veranderingen van belang 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 gezien in hoeverre de gegevens in overeenstemming zijn met de resultaten uit de onderzoeken ten behoeve van het Tracébesluit A15 (MaVa) en de monitoring NSL^{VI}. Zo nodig wordt aanvullend onderzoek verricht.

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 van het plangebied (Maasvlakte 1).

De volledige benutting van het gebied voor de industrie en de vraag naar ruimte is leidend. Wanneer blijkt dat de alternatieven tot zodanige emissies leiden dat er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit, zal worden bezien welke maatregelen er mogelijk zijn om alsnog aan de grenswaarden te voldoen.

^{VI} Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

4.2.3 Natuur

Natuurbeschermingswet 1998 en ecologische hoofdstructuur

In de directe omgeving van het plangebied ligt een aantal Natura 2000 -gebieden, zijnde Voornes Duin, Solleveld en Kapittelduinen en de Voordelta. Het MER maakt de effecten vanuit het plangebied op de beschermde natuurgebieden^{VII} inzichtelijk. Tevens wordt dan duidelijk in hoeverre de verderweg gelegen beschermde natuurgebieden, Westduinpark & Wapendal, Duinen van Goeree & Kwade Hoek, Kennemerland Zuid, Meijendel & Berkheide en Coepelduynen, ook tot het effectgebied van Maasvlakte 1 behoren. Uit de passende beoordeling, welke integraal onderdeel uitmaakt van het MER, moet blijken of er sprake is van significant negatieve effecten. Daarbij zal tevens onderzocht worden welke mitigerende maatregelen er getroffen kunnen en/of moeten worden om de effecten te beperken. Hierbij worden de (concept)herstelstrategieën, die door de Provincie Zuid-Holland opgesteld zijn in het kader van de nationale Programmatische Aanpak Stikstof voor de diverse beschermde natuurgebieden, voor zover mogelijk meegenomen.

De Maasmond is 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. De ecologische waterkwaliteit wordt wel meegenomen in het MER bij het aspect Water.

Flora- en faunawet

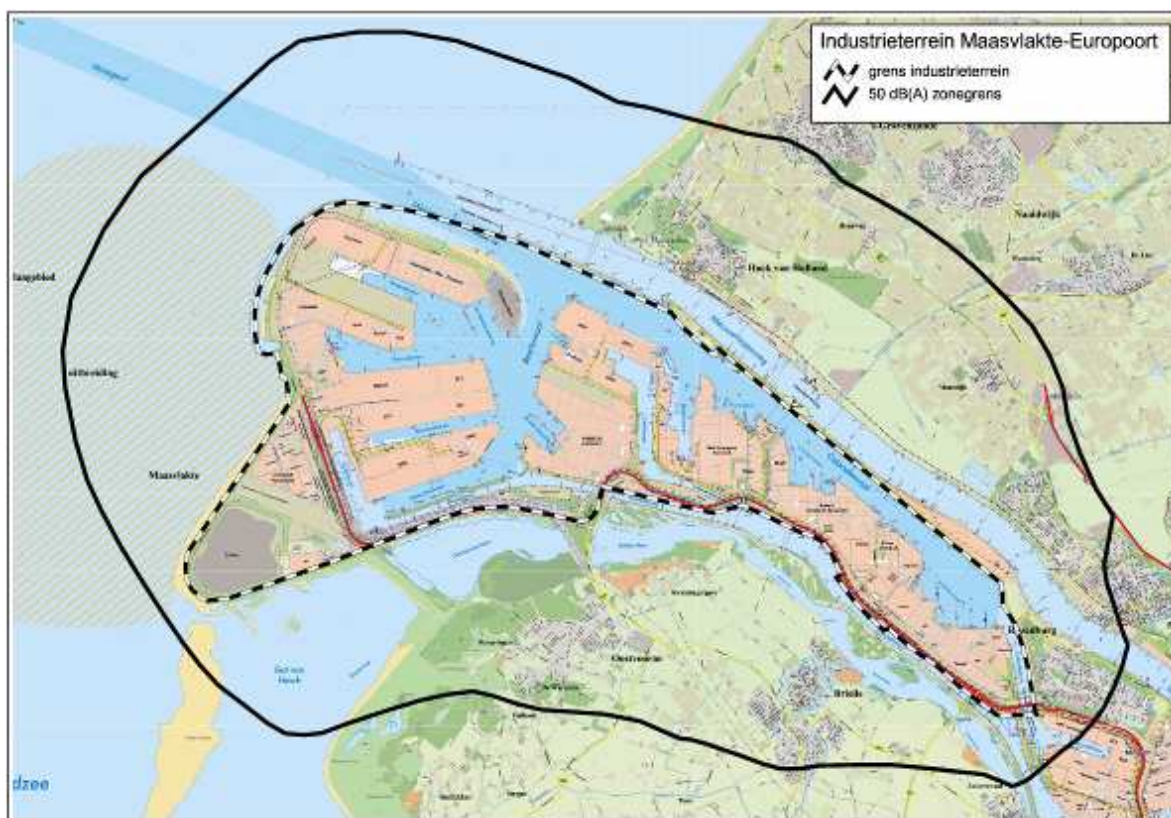
Jaarlijks vinden in het havengebied flora en fauna inventarisaties plaats. Hierdoor is bekend welke soorten er in het plangebied voorkomen. Op basis van deze inventarisaties zal in het MER worden weergegeven welke beschermde soorten voorkomen. Er wordt beschreven op welke wijze met de aanwezige soorten wordt omgegaan bij de 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 hoger dan 50 dB(A)).

^{VII} 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 vermisting (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. Op grond van het saneringsprogramma zijn de MTG-contouren en MTG-waarden vastgesteld als wettelijk toetsingskader. Daarnaast is de Beleidsregel zonebeheersplan industrielawaai Rijnmond-West opgesteld, waarin procesafspraken zijn vastgelegd over hoe vergunningverlening (Wabo) binnen het geluidruimtebeheer dient te worden uitgevoerd. In de beleidsregel is opgenomen dat 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 betreft een beleidsdoelstelling en is geen harde, wettelijke toetscontour op basis van de Wet geluidhinder.

De komende periode zal de 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 de gegevens uit dit informatiesysteem de geluidbelasting van het industrieterrein in beeld gebracht. Inzichtelijk wordt gemaakt hoe de beoogde ontwikkelingen zich verhouden tot de saneringscontour (MTG-waarden) en de eindcontour aan de hand van en enkele nader te bepalen referentiepunten^{VIII}. Indien nodig worden maatregelen in beeld gebracht om aan de MTG-waarden te kunnen blijven voldoen.

^{VIII} 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.

Wegverkeerslawaai en spoorweglawaai

In het MER wordt bij die wegvakken en baanvakken in de nabijheid waarvan zich geluidgevoelige bestemmingen bevinden, gezien of de verandering in de geluidbelasting als gevolg van de beschreven ontwikkeling(en) 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. Hierbij wordt voor wegverkeerslawaai gebruik gemaakt van de uitkomsten van het RVMK-2 modelonderzoek voor de bereikbaarheid en een kwalitatieve benadering op basis van kentallen voor spoorweglawaai.

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^{IX}.

Scheepvaart

In het MER wordt gezien of de beschreven ontwikkelingen een wezenlijke toename van de geluidbelasting (meer dan 2 dB) als gevolg van het scheepvaartverkeer met zich mee brengen 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 kwantitatief in beeld gebracht op enkele nader te bepalen referentiepunten.

Cumulatie geluid

In de wet- en regelgeving wordt onderscheid gemaakt in industrielawaai, spoorweglawaai en wegverkeerslawaai. 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 cumulatie wordt 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.

^{IX} 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 hanteren als beleid dat risicovolle inrichtingen binnen het HIC worden geconcentreerd. Voor Maasvlakte 1 wordt een 10^{-6} -veiligheidscontour, op grond van artikel 14 Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI), ontwikkeld en vastgesteld. Dit is een beleidsmatig afgewogen contour die de grens aangeeft tot waar de plaatsgebonden risicocontour (10^{-6}) 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 binnen de definitie van functionele binding. Denk hierbij aan inrichtingen en activiteiten die dienstbaar zijn aan de risicovolle bedrijven of het gebied. De functionele binding wordt vastgelegd in het bestemmingsplan.

In tegenstelling tot de notities Reikwijdte en Detailniveau voor Botlek-Vondelingenplaat resp. Europoort, is in deze notitie Reikwijdte en Detailniveau er voor gekozen om geen kaart met de mogelijke ligging van de veiligheidscontour te presenteren. Dit om de gebleken onrust over de ligging, gelet op de zienswijzen die gegeven zijn op de notities Reikwijdte en Detailniveau voor Botlek-Vondelingenplaat resp. Europoort, te voorkomen. De ligging van de contour wordt onderzocht door de Projectgroep veiligheidscontour, bestaande uit vertegenwoordigers van de DCMR, gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam, VRR en de Provincie Zuid-Holland. De grenzen van de te zijner tijd vast te stellen contour worden bepaald door de verwachte benodigde milieuruimte die de industrie binnen het gebied Maasvlakte 1 nodig heeft voor huidige en toekomstige activiteiten. De resultaten van deze projectgroep worden meegenomen in het MER.

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 wat de effecten van de uiteindelijke ligging van de veiligheidscontour zijn op het GR.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor wordt kwalitatief onderzocht. Ten aanzien van de modaliteiten weg en water worden de geprognosticeerde intensiteiten vergeleken met de uitgangspunten van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Voor spoor worden de geprognosticeerde 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 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 kwantitatieve risico-analyses 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

consequenties van de windturbines ten aanzien van externe veiligheid kwalitatief onderzocht. Dit wordt met behulp van het Handboek Risiconormering Windturbines inzichtelijk gemaakt. Het handboek sluit aan 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 het 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 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. Maasvlakte 1 is een buitendijks gebied met een terreinhoogte van NAP + 5,0m (kans op overstromen circa 1/10.000 jaar).

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 worden de ambities in een aparte paragraaf voor het plangebied (Maasvlakte 1) beschreven. De alternatieven zijn namelijk niet onderscheidend voor de duurzaamheidsambities. 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, zie ook paragraaf 3.2.

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.

4.3.4 Licht

Op Maasvlakte 1 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 Maasvlakte 1 door de verstrooiing en reflectie van het licht in de atmosfeer van veraf duidelijk zichtbaar.

4.3.5 Bodem

Maasvlakte 1 is een relatief nieuw ontwikkeld gebied, waar niet of nauwelijks sprake is van bodemverontreiniging. 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. 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 ruimtelijke indeling en landschappelijke kenmerken van het gebied dat tot aanleg in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw nog een deel van de Noordzee was. In de huidige situatie bestaat de Maasvlakte 1 uit een man-made landschap met grootschalige havens en industrie. Dit landschap zal in de planperiode niet ingrijpend veranderen.

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 het 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.

4.3.8 Gezondheid

De activiteiten in Maasvlakte 1 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.

5. BESLUITVORMINGSPROCES

In september 2011 is door het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam via een publicatie in kranten en de website van de gemeente Rotterdam bekend gemaakt dat een bestemmingsplan wordt voorbereid. Deze notitie is tevens verstuurd aan de betrokken bestuursorganen en de nader benoemde maatschappelijke organisaties die in dit kader als betrokken partijen worden aangemerkt (zie bijlage 1). Zij zijn uitgenodigd om hun visie te geven op de voorgestelde werkwijze. De Commissie voor de milieueffectrapportage is 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 Maasvlakte 1 leidt.

Het (concept) ontwerpbestemmingsplan en het MER Maasvlakte 1 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 Maasvlakte 1. 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 gevolge van het bepaalde in artikel 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 resultaten van de monitoring 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 bij Raad van State.

BIJLAGEN

Bijlage 1 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 (VRR)
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

Bijlage 2 Veiligheidscontour Maasvlakte 1

Veiligheidscontour Maasvlakte 1 - Rotterdam

Toelichting voor nR&D Maasvlakte 1

Auteurs: Aad Loendersloot (DCMR)
Irma Dorsman (SO)
Datum: 12 september 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 van deze activiteiten vindt veel transport plaats van gevaarlijke stoffen, zijn de 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.

Een dergelijke groei van risicovolle activiteiten kan zonder maatregelen leiden tot veiligheidsknelpunten. Een van de instrumenten die in de toekomst kan bijdragen aan het voorkomen van veiligheidsknelpunten is de veiligheidscontour. Met het vaststellen van veiligheidscontouren rondom het HIC wordt risicoruimte voor de industrie gereserveerd en de ruimte tussen risicovolle activiteiten enerzijds en stedelijke ontwikkeling anderzijds duurzaam verdeeld. De keuze tot het vaststellen van veiligheidscontouren rondom het HIC sluit goed aan bij het externe veiligheidsbeleid van Rotterdam, zoals verwoord in 'Sturen op veiligheid in stad en haven'.

1.2 Input voor het MER en Bestemmingsplan Maasvlakte 1

De inhoud van deze rapportage dient als input voor het MER^{XI} en het op te stellen bestemmingsplan Maasvlakte 1. In het MER 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 zoveel mogelijk gelijk te houden aan die zoals beschreven in de uitwerkingen Veiligheidscontour Botlek-Vondelingenplaat en Europoort.

^X Provinciale Structuurvisie PZH

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

1.3 Keuze gebied

Het industriegebied Maasvlakte 1 is het derde gebied binnen het HIC waarvoor het bestemmingsplan wordt herzien. Ook voor dit industriegebied is in een eerder stadium het voornemen geuit om een veiligheidscontour vast te stellen. Bij het formuleren van het voorstel van de Veiligheidscontour Maasvlakte 1 zal rekening gehouden worden met de planning voor de herziening van het bestemmingsplan voor dit gebied. De ligging van de contour hangt af van de benodigde ruimte voor de invulling van het gebied en de uitkomst van het overleg hierover met de omgeving. In het MER zal de nader worden onderzocht wat de milieueffecten zijn van de bedrijven die binnen het plangebied worden mogelijk gemaakt .

1.4 Werkgroep en werkzaamheden

Op initiatief van de DCMR heeft een werkgroep een voorstel voor de ligging van de veiligheidscontouren rondom de industriegebieden Botlek-Vondelingenplaat en Europoort gedaan. Voor Maasvlakte 1 is er nog geen ligging voorgesteld. De definiëring van de functionele binding^{XII} zal zoveel mogelijk worden overgenomen van de uitwerking Veiligheidscontour Botlek-Vondelingenplaat en Europoort. 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 Maasvlakte 1. 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).

^{XII} 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 1.5) 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 zélf 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 3 van deze bijlage 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^{XIII} mag reiken. Binnen de veiligheidscontour wordt niet meer getoetst aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico. Hier 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 bestemmingplan deze voorwaarde expliciet is vastgesteld. Bestaande beperkt kwetsbare objecten mogen gevestigd blijven, ook al zijn ze niet functioneel gebonden.

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.

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

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 het desbetreffende bestemmingsplan opgenomen.

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 hiervoor 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 veiligheidscontour bij de ontwikkeling van de eerste veiligheidscontour een verkenning gedaan naar de mogelijkheden om 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 kader van het verantwoorden van het groepsrisico wordt onderzocht of er voor het bestemmingsplan maatregelen getroffen kunnen worden en er in het ruimtelijk plan regels opgelegd kunnen worden en er bijvoorbeeld in convenanten nadere afspraken gemaakt 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 mogen groeien. Echter, 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^{XIV} hiervan. In het MER worden de consequenties van het voorstel van de ligging van de veiligheidscontouren rond het HIC in relatie tot de invloed daarvan op het groepsrisico voor de gebieden buiten het HIC, per regio-, en deelgemeente onderzocht..

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 de bestemmingsplannen in het HIC kaderstellend zijn voor Besluit-merplichtige activiteiten is voor het opstellen van het bestemmingsplan een PlanMER^{XV} verplicht. Aan het besluit voor de vaststelling van een veiligheidscontour dient

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

^{XV} Planmer zorgt ervoor dat de milieuaspecten goed worden afgewogen bij het opstellen van een

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 procedures voor het vaststellen van bestemmingsplannen en het vaststellen van veiligheidscontouren 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.

2.10 Voor- en nadelen

Het vaststellen en inwerking treden van de veiligheidscontouren rond het HIC 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 bedrijfspcelen, 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).
- In het HIC zijn veel transportroutes en buisleidingen voor gevaarlijke stoffen aanwezig. In de AMvB Buisleidingen is aangegeven dat er binnen de veiligheidscontour niet getoetst dient te worden aan de grenswaarden van buisleidingen. Hierdoor is het mogelijk om de ruimte efficiënter te gebruiken.

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.
- Het is noodzakelijk om de functionele binding nader te definiëren.

bestemmingsplan waarin Mer-plichtige activiteiten mogelijk worden gemaakt.

3. Nadere invulling van het begrip functionele binding

3.1 Inleiding

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

- 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^{XVI} met het gebied wordt bepaald door het karakter van het gebied en de specifieke voorzieningen in het gebied. Het HIC 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.

De toekomstige bestemmingsplannen kennen 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^{XVII}) kwetsbare objecten naast de Bevi-bedrijven aanwezig mogen zijn binnen het gebied waarvoor de veiligheidscontour geldt.

3.2 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.

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

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

Indien een kwetsbaar object gelegen is binnen een risicocontour van een risicovol bedrijf moet er worden gesaneerd^{xviii} 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 aanvaardbaarheid van risico's. In 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 ^{xix}	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

3.3 Formulering functionele binding bedrijven

Binnen de veiligheidscontour is de aanwezigheid van bestaande kwetsbare objecten en de vestiging 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^{xx} van

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

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

^{xx} 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.

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^{XXI} geldt.

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

- 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

^{XXI} Hiermee worden ook diensten bedoeld die werkzaam zijn in de andere gebieden waarvoor een veiligheidscontour geldt.

van een dienst (bv. eerste hulp post op korte afstand, administratiefaciliteiten (inklaren goederen douane) of vanuit het perspectief van een dienst door korte aanrijtiden (bv. brandweer, politie).

3.4 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 functioneel binding. Dit is naar de mening van de werkgroep het geval wanneer de horeca wordt beperkt tot de aard en omvang zoals hiervoor bedoeld.