

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Botlek-Vondelingenplaat

Versie: 27-11-09

Status: Vastgesteld door College d.d. 24-11-2009

Samenvatting

De Botlek Vondelingenplaat is het haven- en industriegebied aan de zuidoever van de Nieuwe Waterweg. Het gebied maakt onderdeel uit van de Rotterdamse mainport en is voor een groot deel in gebruik voor zware industrie. Het gaat vooral om petrochemische industrie en op beperkte schaal om andere havenactiviteiten. In de afgelopen jaren is veel inspanning verricht om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. Dit heeft er toe geleid dat er binnen de grenzen van het gebied Botlek Vondelingenplaats ongeveer 43,5 hectare efficiënter is benut. Hiermee is invulling gegeven aan besluiten in de Planologische Kernbeslissing Mainportontwikkeling Rotterdam. Alhoewel de intensiveringopgave nagenoeg is voltooid blijft intensivering in de toekomst noodzakelijk vanwege de ruimtedruk en efficiënt ruimtegebruik.

Momenteel is voor een deel van het gebied geen bestemmingsplan beschikbaar. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening moet voor het hele gebied een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Het nieuwe bestemmingsplan bevat de gebieden Botlek, Vondelingenplaat en de Madroelhaven.

Ten behoeve van het bestemmingsplan wordt een planm.e.r. doorlopen. In de voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt een voorstel gedaan over de aanpak die hierbij gevolgd wordt. In het planMER worden de autonome ontwikkeling en de gewenste ontwikkelingen (in twee alternatieven) beschreven en onderzocht. Maximale flexibiliteit is de inzet voor het bestemmingsplan, in hoeverre dit streven milieutechnisch inpasbaar is moet blijken uit de onderzoeken.

De **autonome ontwikkeling** dient als referentie voor de beoordeling van de beide alternatieven. Onder autonome ontwikkeling wordt in dit kader verstaan de huidige situatie aangevuld met de verwachte ontwikkelingen, zoals economische groei, binnen de vergunde milieuruimte in het kader van de Wet milieubeheer. Aanvullend op de vergunde situatie wordt voor geluid gekeken naar de resterende geluidsreserves binnen de MTG-contour (B-model) en voor externe veiligheid naar de ruimte die de veiligheidscontour biedt.

Alternatief 1 (AO⁺) betreft een beperkt aantal ontwikkelingen en wijzigingen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit betreft een klein aantal functiewijzigingen en dempingen ten behoeve van industrie en de ontwikkeling van een nieuw terrein van circa 7 hectare. De wijzigingen in het plangebied zullen naar verwachting minimaal zijn, dit is onder andere te verklaren door langdoorlopende uitgiftecontracten en de beperkte beschikbare fysieke ruimte.

Alternatief 2 (Chemie^{Max}) onderzoekt ten opzichte van de autonome ontwikkeling de maximale milieuruimte voor het plangebied. Ingezet wordt op maximale flexibiliteit ter versterking van het chemiecomplex.

In onderstaande tabel wordt samengevat welke milieuaspecten in het planMER onderzocht of beschouwd zullen worden. Wanneer blijkt uit nadere kwalitatieve beschrijving dat milieueffecten niet uit te sluiten zijn, zal het betreffende milieuaspect nader onderzocht worden. Bij het opstellen van het planMER zal dit worden meegenomen.

Aspect	Indicatoren + evt. criterium
Verkeer & Vervoer, bereikbaarheid	I/C-verhouding diverse transportmodaliteiten
	Binnen- en zeevaart: kwalitatief beschouwen
	Leidingen fysieke ruimte (en capaciteit) kwalitatief beschouwen
Lucht	Grenswaarden NO ₂ PM10
	Streefwaarden PM2,5 kwalitatief beschrijven zie MER MV2
Natuur	Aanwezigheid soorten ihkv Flora & Faunawet
	Uitgebreide voortoets in het kader van de Nb-wet
Geluid	Industrielawaai: huidige MTG-contour, eindcontour 2025
	Wegverkeers-, scheepvaart en spoorweglawaai: kwalitatief beschouwen op basis van intensiteiten van het verkeer (bij meer dan 2 dB toename tov voorspellingen MER MV2 en OTB A15 volgt modellering)
	Cumulatie: wordt inzichtelijk gemaakt voor het gebied waarbinnen de voorkeursgrenswaarde voor Industrielawaai wordt overschreden.
	Laagfrequent geluid (trillingen) kwalitatief beschouwen zie methode MER MV2
Externe veiligheid	Inrichtingen: veiligheidscontour (plaatsgebonden risico), groepsrisico
	Transportmodaliteiten: kwalitatief beschouwen
Water	Chemische waterkwaliteit onderzoeken, overige aspecten (ecologische en thermische kwaliteit) kwalitatief beschouwen.
Nautische veiligheid	Kwalitatief beschouwen en indien nodig nader onderzoeken
Licht	
Bodem	
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	
Geur	
Gezondheid	

De notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft informatie over de voorgestelde werkwijze met betrekking tot de te onderzoeken milieueffecten in het planMER. De notitie wordt verstuurd aan de betrokken bestuursorganen en de maatschappelijke organisaties die in dit kader als belanghebbende partijen worden aangemerkt. 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.

Het planMER maakt als milieuonderbouwing onderdeel uit van het voorontwerp, het ontwerp en het definitieve bestemmingsplan. Het planMer zal dan ook tegelijkertijd met het voorontwerpbestemmingsplan worden gepubliceerd en ter inzage worden gelegd. Na verwerking van de inspraakreacties wordt een ontwerp-bestemmingsplan opgesteld en 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 Botlek Vondelingenplaat. Hiertegen is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Inhoudsopgave

SAMENVATTING	2
1. INLEIDING	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Een bestemmingsplan voor Botlek Vondelingenplaat	7
1.3 Een PlanMER voor Botlek Vondelingenplaat	9
1.4 Notitie Reikwijdte en Detailniveau: leeswijzer	9
2. BESCHRIJVING PLANGEBIED	10
2.1 Haven- en industriegebied	10
2.1.1 Begrenzing en historie	11
2.1.2 Gebruik & intensivering	12
2.1.3 Infrastructuur	13
2.1.4 Ambities plangebied	14
2.2 Beschrijving (deel)gemeenten	15
3. AUTONOME ONTWIKKELING & ALTERNATIEVEN	17
3.1 Autonome ontwikkeling	17
3.2 Alternatief 1: AO ⁺	18
3.3 Alternatief 2: Chemie ^{Max}	18
4. PLANMER (MILIEU)ASPECTEN	20
4.1 Onderzoeksaspecten	21
4.1.1 Verkeer en Vervoer	21
4.1.2 Luchtkwaliteit	22
4.1.3 Natuur	22
4.1.4 Geluid	23
4.1.5 Externe Veiligheid	25
4.1.6 Water	27
4.2 Te beschouwen aspecten	28
4.2.1 Nautische veiligheid	28

4.2.2	Licht	29
4.2.3	Bodem	29
4.2.4	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	30
4.2.5	Geur	30
4.2.6	Gezondheid	31
5.	VERVOLGPROCES	32
	BIJLAGEN	33
Bijlage 1	Artikel 19j Natuurbeschermingswet	33
Bijlage 2	Overzicht overlegpartners Notitie R&D	35
Bijlage 3	Notitie functionele binding	36

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

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

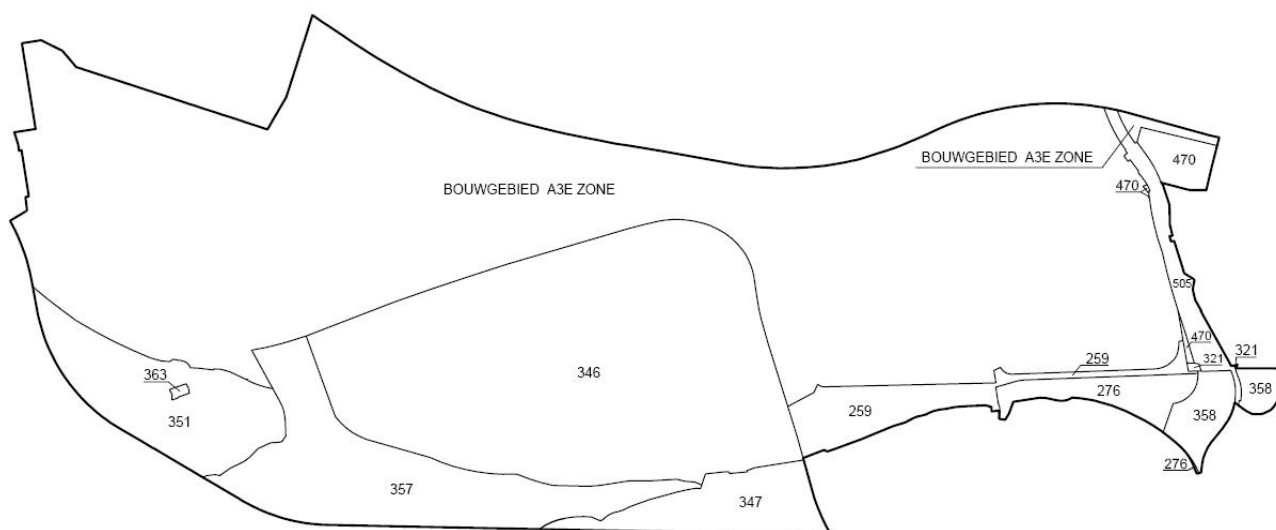
- o De veelzijdige haven heeft ruimte en faciliteiten voor het overslaan, uitpakken, verwerken en vervoeren van meer goederen en is de vestigingsplaats voor nieuwe bedrijvigheid in de chemie, in milieuvriendelijke energie, in recycling, en in logistieke en zakelijke dienstverlening.
- o De duurzame haven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

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

1.2 Een bestemmingsplan voor Botlek Vondelingenplaat

Momenteel zijn voor een deel van Botlek Vondelingenplaat een aantal bestemmingsplannen vigerend (zie figuur 1.1). De plangebieden zijn genummerd en corresponderen met een bestemmingsplan. Deze bestemmingsplannen zijn ouder dan 10 jaar. Voor het andere deel van het gebied is geen bestemmingsplan beschikbaar, maar is het bouwgebied A 3e zone uit de Bouwverordening Rotterdam van toepassing. In dit gebied wordt een plan niet getoetst aan het

bestemmingsplan maar enkel aan de milieuranvoorwaarden in het kader van de milieuvergunning.



Figuur 1.1 Vigerende bestemmingsplannen (genummerd) in het plangebied

De consequentie van de Wet ruimtelijke ordening is dat voor het hele gebied een nieuw bestemmingsplan moet worden opgesteld. Het nieuwe bestemmingsplan richt zich op de hele Botlek Vondelingenplaat, inclusief de Madroelhaven, en heeft een totale oppervlakte van ca 3500 ha. Het streven voor de mainport (PKB mainport Rotterdam, nader uitgewerkt in Havenplan 2020) is een duurzame en bereikbare haven met een goede ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit. Het bestemmingsplan moet daarom gewenste ontwikkelingen mogelijk maken, ongewenste ontwikkelingen in het gebied voorkomen en de milieukwaliteit borgen.

Voor een groot gedeelte van de Botlek Vondelingenplaat zal het bestemmingsplan het bestaande type bedrijvigheid vastleggen, waarbij er ruimte wordt gegeven voor ontwikkeling en intensivering van het ruimtegebruik daarbinnen. Waar duidelijk is dat er ontwikkelingen te verwachten zijn worden deze daarin meegenomen. Daarnaast zijn er enkele terreinen in het plangebied waar mogelijk een ander soort gebruik zal gaan plaats vinden. Daar zal in het bestemmingsplan mede een type bedrijvigheid worden vastgelegd die afwijkt van het huidige gebruik. De exacte invulling van het bestemmingsplan zal bepaald worden door de uitkomsten van de planMER-studie.

De ligging van de hoofdinfrastructuur in het haven- en industriegebied blijft ongewijzigd. Momenteel vindt besluitvorming plaats over de verbreding van de A15 in het kader van de tracéwetprocedure die daarvoor gevolgd wordt. De aangepaste A15 wordt overgenomen in het bestemmingsplan na vaststelling van het Tracébesluit. Het onderliggend wegennet wordt ten gevolge van die verbreding op twee locaties aangepast, namelijk bij het Hartelkruis en bij het Digna Johanniadiuct. Deze wijzigingen worden in het bestemmingsplan opgenomen. Het streven is om dit bestemmingsplan in 2011 vast te stellen.

1.3 Een PlanMER voor Botlek Vondelingenplaat

Met de uitspraken over het type bedrijvigheid dat toegelaten wordt in het plangebied, doet het bestemmingsplan kaderstellende uitspraken voor bedrijven die zich in de toekomst in het gebied kunnen vestigen. 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 m.e.r. 1994. Deze activiteiten zijn mogelijk besluitMER(becoordelings)-plichtig. Om deze reden dient op grond van artikel 7.2.lid 2 van de Wet milieubeheer bij het bestemmingsplan een planMER opgesteld te worden.

Als het bestemmingsplan het laatste besluit is dat activiteiten mogelijk maakt die (besluit)MERplichtig zijn, dient voor het bestemmingsplan een besluitMER opgesteld te worden. Dit is bijvoorbeeld het geval als het bestemmingsplan de aanleg van minimaal 150 ha nieuw bedrijventerrein mogelijk maakt.

In het planMER worden de nieuwe, mogelijk gemaakte ontwikkelingen in het bestemmingsplan getoetst aan de beschikbare milieuruimte. Op basis hiervan worden de knelpunten en kansen (mogelijke maatregelen) in beeld gebracht. Dit alles passend in het algemene streven om verdere milieubelasting zoveel mogelijk te beperken. Het planMER biedt de bestuurders houvast bij de afwegingen die in het bestemmingsplan gemaakt worden. Het detailniveau van het planMER sluit aan bij het detailniveau van het bestemmingsplan.

Aangezien het bestemmingsplan in 2011 voor een periode van 10 jaar wordt vastgesteld, is de planhorizon van het planMER 2021.

1.4 Notitie Reikwijdte en Detailniveau: leeswijzer

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau markeert de start van het planm.e.r.traject dat ten behoeve van het bestemmingsplan wordt doorlopen. Deze notitie vormt de agenda voor het uitvoeren van de milieubeoordeling en geeft inzicht in de beoogde reikwijdte en het detailniveau van het planMER.

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

In hoofdstuk 3 worden de onderzoeksrichtingen van het planMER beschreven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling die zich autonoom voordoet en twee alternatieven.

De (milieu)aspecten die in het planm.e.r. behandeld worden, zijn beschreven in hoofdstuk 4. In het hoofdstuk wordt aangegeven welke aspecten onderzocht zullen worden.

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

2. Beschrijving plangebied

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de huidige situatie in het plangebied, directe omgeving en de ambities op grond van het Havenplan 2020.

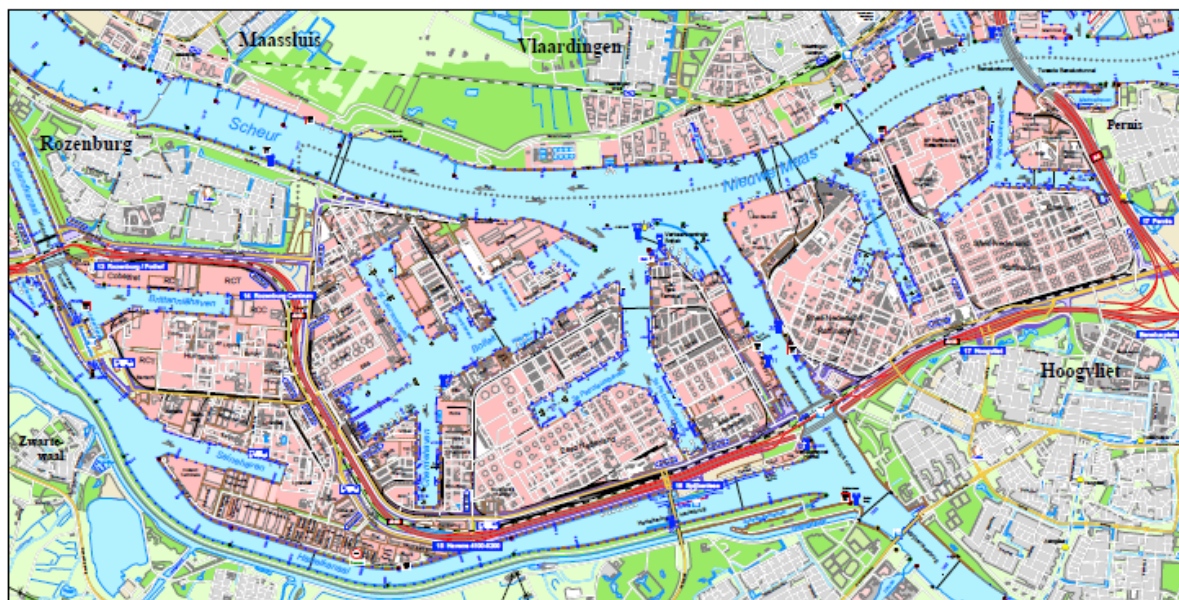
2.1 Haven- en industriegebied

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



Figuur 2.1: De ligging van Botlek Vondelingenplaat in de mainport Rotterdam

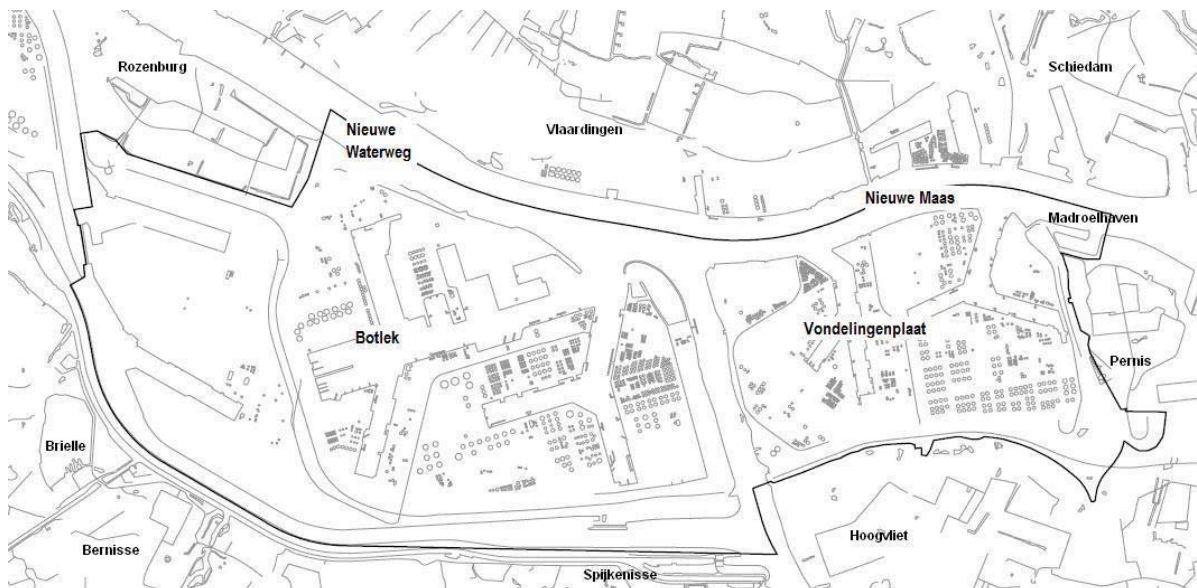
Onderstaande figuur geeft de topografische kaart van het gebied weer.



Figuur 2.2: Topografische kaart van Botlek Vondelingenplaat

2.1.1 Begrenzing en historie

Het plangebied is gelegen aan de zuidoever van de Nieuwe Waterweg in het westen van de gemeente Rotterdam. Het gebied wordt in het noorden begrensd door de gemeentegrens met Vlaardingen in de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas, in het oosten door de snelweg A4 ter hoogte van Pernis en de Madroelhaven grenzend aan de gemeente Rotterdam, in het zuiden door de gemeentegrens met Brielle, Bernisse en Spijkenisse langs het Hartelkanaal en met de deelgemeentegrens met Hoogvliet en in het westen door de gemeentegrens met Rozenburg en het Calandkanaal. De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 3500 hectare. Figuur 2.3 geeft de begrenzing van het plangebied aan.



Figuur 2.3: Begrenzing van het plangebied voor het Bestemmingsplan Botlek Vondelingenplaat

De Madroelhaven is rond 1960 aangelegd als werkhaven ten behoeve van de bouw van de 1e Beneluxtunnel. Voor de bouw van de 2e Beneluxtunnel is de haven een stukje ingekort. Rondom de haven bevinden zich diverse kleinschalige havenbedrijven.

Naast de Madroelhaven bestaat het plangebied uit twee grote haven- en industrieterreinen, gescheiden door de Oude Maas. Ten oosten van de Oude Maas ligt de Vondelingenplaat, ten westen daarvan ligt de Botlek.

De Vondelingenplaat dankt zijn naam aan een zandbank op het punt waar de Oude en de Nieuwe Maas samenkomen. In 1929 is gestart met de aanleg van de 1e Petroleumhaven; de 2e Petroleumhaven volgde in 1938. Het grootste deel van de Vondelingenplaat wordt ingenomen door het chemie- en raffinaderijcomplex van Shell.

Het Botlekgebied is het eerste nieuwe naoorlogse havengebied van Rotterdam. Met deze eerste stap over de Oude Maas is de westwaartse uitbreiding van de Rotterdamse haven in gang gezet. Direct na de Tweede Wereldoorlog nog tijdens het herstel van de vernietigde havens werden de

eerste plannen voor het Botlekgebied gemaakt. Het duurde echter nog tot de gereedkoming van de Botlekbrug in 1955 eer de eerste bedrijven - een grote scheepswerf en olieopslag en nieuwe olieraffinaderijen - zich vestigden in het Botlekgebied. Tegenwoordig is de Botlek naast genoemde activiteiten gevuld met (petro)chemie, distributie, droge bulk en roll on/roll off.

2.1.2 Gebruik & intensivering

Van het totale plangebied van 3500 ha bestaat uit 1750 ha bedrijfsterrein, welke geheel in gebruik is. Het grootste deel van deze bedrijfsterreinen (73 %) is in gebruik (zie ook fig 2.4) als (hoofdsegment) nat massagoed; hieronder vallen de marktsegmenten chemische industrie, -raffinage, -opslag en energie. Daarnaast is 14% van de bedrijfsterreinen in gebruik als non bulk (hieronder vallen de marktsegmenten container, breakbulk en distributie), 10% in gebruik als overig (hieronder vallen de maritieme en overige dienstverlening, maritieme- en bouwindustrie, afvalverwerking, rioolzuivering, horeca, windmolens) en 3% in gebruik als droog massagoed (hieronder vallen overslag van agribulk en overig droog massagoed). Op dit moment zijn er geen lege bedrijfsterreinen meer beschikbaar, maar wordt de mogelijkheid van één nieuw bedrijfsterrein van 7 hectare onderzocht. Daarnaast dient er ruimte voor een aantal functie/bestemmingswijzigingen en voor intensivering te blijven.

Het project BRG (Bestaand Rotterdams Gebied) is onderdeel van PMR (Project Mainport Rotterdam), dat tevens de aanleg van Maasvlakte 2 en de ontwikkeling van 750 natuur- en recreatiegebied omvat. BRG bestaat uit een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Het beter benutten van het havengebied heeft als doel om 200 ha ruimtewinst in het bestaande havengebied te boeken in de periode van 2006 tot 2021. Uit het BRG jaarverslag 2008 blijkt dat inmiddels 182.3 ha intensivering is gerealiseerd, hetgeen middels een externe accountantscontrole is goedgekeurd. Daar is nog 9,4 ha aan toegevoegd, zodat het totaal op 191,7 ha komt.

Binnen het plangebied Botlek/Vondelingenplaat zijn daarvan de volgende intensiveringen uitgevoerd:

Project	Ha's
Nerefco	25,1
SITA/TCR	6
Hartelmond fase 1	2,5
Hartelmond fase 2	2,4
Broekman/RCT	7,5
Totaal	43,5

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



Figuur 2.4 Huidig ruimtegebruik in de Botlek Vondelingenplaat

2.1.3 Infrastructuur

Het plangebied wordt vanaf het water ontsloten via diverse havens op de Nieuwe Waterweg/Nieuwe Maas, Hartelkanaal en Oude Maas. Dit vormt de scheepvaartverbinding met zee voor de zeevaart en met het achterland voor de binnenvaart.

Van oost naar west door het plangebied loopt een infrastructuurbundel bestaande uit de Rijksweg A15, de havenspoorlijn en een leidingstrook. Deze bundel kruist de Oude Maas via de Botlektunnel, de Botlekbrug, de Botlekspoortunnel, de leidingentunnel Oude Maas en diverse duikers.

De wegontsluiting van de Vondelingenplaat vindt plaats via de Vondelingenweg en in het gebied zelf ook via de Petroleumweg en de Butaanweg. Het Botlekgebied wordt ontsloten via de Botlekweg en de Merseyweg/ Clydeweg. In Botlekgebied zelf vindt de ontsluiting plaats via de Professor Gerbrandyweg, de Oude Maasweg, de Welplaatweg, de Theemsweg, de Shannonweg en de Nieuwesluisweg.

De aangrenzende gebieden zijn via verschillende verbindingen verbonden met het plangebied. Van oost naar west gaat het om:

- o Pernis, vanaf de Vondelingenweg bereikbaar via de Butaanweg;
- o Hoogvliet, vanaf de Vondelingenweg bereikbaar via de Aveling, Gadering, Venkelweg en Digna Johannaviaduct;
- o Spijkenisse, vanaf de Botlekweg bereikbaar via het Hartelkruis, de Hartelbrug en de Hartelweg.
- o Rozenburg, ook bereikbaar vanaf de Botlekweg via de Boulevard van Rozenburg.

Spoorwegen

De havenspoorlijn loopt van west naar oost door het hele plangebied en heeft in oostelijke richting aansluiting op het landelijk spoorwegnet, de Betuweroute en het emplacement Kijfhoek. Vanaf de havenspoorlijn is ter hoogte van de Vondelingenplaat een lokale aftakking, welke de verbinding vormt naar het emplacementen Pernis en Botlek en naar diverse bedrijfsspooraansluitingen in het plangebied, waaronder een RailChemieCentrum aan de Oude Maasweg en de Welplaatweg, en naar een openbare laadplaats aan de Oude Maasweg. In het kader van de Betuweroute is de afgelopen jaren de havenspoorlijn geheel verdubbeld en geëlektrificeerd en is de Botlekspoortunnel

aangelegd. De Botlekspoorbrug is gehandhaafd als lokale spoorverbinding tussen de emplacementen Botlek en Pernis. Ter hoogte van de Botlek is een lokale spooraansluiting met bedrijfsspooraansluitingen op Botlek-zuid.

Leidingen

De havenleidingstrook loopt van west naar oost door het hele plangebied en heeft in oostelijke richting bij de Beneluxster een aansluiting op de landelijke buisleidingenstaat en vormt de verbinding voor havenbedrijven met andere bedrijfsregio's zoals Moerdijk, Vlissingen en Antwerpen. Ter hoogte van Hoogvliet gaat de strook onder de A15. De havenleidingstrook vormt tevens de verbinding voor bedrijven in de verschillende deelgebieden in het havengebied. Vanaf de havenleidingstrook gaan veel bedrijfsaansluitingen het plan gebied in, welke tevens de verbinding voor de bedrijven onderling vormen. De afgelopen jaren is in onder de Oude Maas een leidingentunnel aangelegd en gebied van de Plaatweg heringericht om hier een extra leidingstrook ten behoeve van de havenleidingstrook te maken.

2.1.4 Ambities plangebied

De gemeente Rotterdam heeft met het HbR de ambities voor Botlek Vondelingenplaat in het Havenplan 2020 vastgelegd. Deze zijn weergegeven in onderstaand kader.

Meer samenwerking in versterkte chemieclusters

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

Ontwikkelingen overige sectoren

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

Bron: Havenplan 2020

2.2 Beschrijving (deel)gemeenten

Het plangebied ligt nabij de woongebieden Pernis, Hoogvliet, Spijkenisse, Geervliet, Heenvliet, Zwartewaal en Rozenburg. Een groot deel van het plangebied ligt op ruime afstand (> 500 m) van woongebieden en deels op zeer ruime afstand (>1500 m) daarvan. In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de omliggende (deel)gemeenten om zodoende een beter beeld te krijgen van de omgeving.

Gemeente Rozenburg

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

Gemeente Vlaardingen

De gemeente is ruim 26 km² groot en telt ongeveer 70.000 inwoners. Naast het centrum zijn er ook verschillende kernen aanwezig zoals Holy en Vlaardingerambacht. Het grootste deel van de woningen bevindt zich ten noorden van de spoorlijn Schiedam-Centrum - Hoek van Holland. De gemeente is bezig met ontwikkeling van rivieroeverlocaties, conform de ambities in RR2020 tegenover de begrenzing van het plangebied.

Gemeente Schiedam

De gemeente Schiedam grenst voor een klein deel aan het plangebied. De gemeente heeft ambities voor de ontwikkeling van de rivieroeverlocaties (RR2020).

Pernis

Het dorp Pernis is sinds 1934 onderdeel van de gemeente Rotterdam. Met een kleine 5.000 inwoners is Pernis bestuurlijk gezien een wijk en geen deelraad zoals Hoogvliet (zie hierna). Pernis is slechts 1,6 km² groot. Net als Rozenburg ligt ook Pernis ingeklemd in de Rotterdamse Haven tussen Vondelingenplaat en de Eemhaven.

Deelgemeente Hoogvliet

Evenals de wijk Pernis is Hoogvliet in 1934 geannexeeerd door de gemeente Rotterdam. Momenteel wonen er in Hoogvliet ongeveer 25.000 mensen. De deelgemeente ligt ten zuiden van de A15. Tussen de woningen en de A15 ligt een groene buffer, welke tevens binnen het plangebied is gelegen, waarin geen bebouwing aanwezig is.

Gemeente Spijkenisse

De gemeenten Spijkenisse bestaat naast Spijkenisse ook uit een drietal kernen, te weten: Hekelingen, Den Hoek en Beerenplaat. Als voormalig groeikern telt de gemeente ruim 70.000 inwoners op een oppervlakte van ruim 30 km². De gemeente ligt ten zuiden van het plangebied.

Gemeente Bernisse

De gemeente Bernisse bestaat uit een aantal kernen waarvan de kernen Heenvliet, Geervliet en Abbenbroek in de directe nabijheid van het plangebied gesitueerd zijn. In Bernisse wonen ruim 12.000 inwoners op een oppervlakte van circa 70 km².

Gemeente Brielle

In deze gemeente wonen ruim 15.000 mensen op een oppervlakte van 30 km². Naast de stad Brielle zijn ook de kernen Vierpolders en Zwartewaal (2.000 inwoners) onderdeel van de gemeente Brielle. Laatstgenoemde kern ligt ten zuiden van het plangebied Botlek-Vondelingenplaat.

3. Autonome Ontwikkeling & Alternatieven¹

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de autonome ontwikkeling en de twee alternatieven die in het planMER onderzocht worden. De autonome ontwikkeling wordt gehanteerd als referentie voor de alternatieven. Maximale flexibiliteit is de inzet voor het bestemmingsplan, in hoeverre dit streven milieutechnisch inpasbaar is moet blijken uit de onderzoeken.

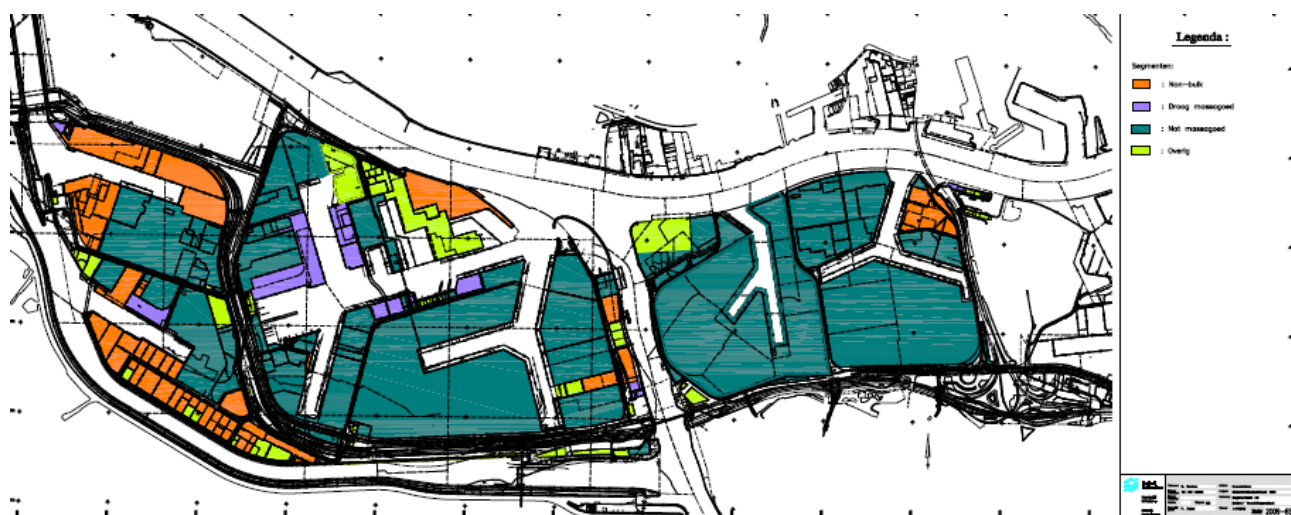
3.1 Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkeling bestaat uit de verwachte ontwikkelingen tot 2021, zoals economische groei, binnen de vergunde milieuruimte (op 01-01-2010) in het kader van de Wet milieubeheer. Aanvullend op de vergunde situatie wordt voor geluid gekeken naar de resterende geluidsreserves binnen de MTG-contour (B-model) en voor externe veiligheid naar de ruimte die de bestaande individuele risicocontouren (10^{-6} PR) van de bedrijven bieden.

Er wordt in de autonome ontwikkeling rekening gehouden met de verbreding van de A15, conform het in 2009 te nemen Tracébesluit. Aan de hand van het RVMK-2 model worden de nieuwe verkeerscijfers berekend.

Overige ontwikkelingen vallen buiten de scope van de autonome ontwikkeling en worden meegenomen in de alternatieven.

In de omgeving van het plangebied doen zich gedurende de planperiode diverse ontwikkelingen voor. Het gaat bijvoorbeeld om de realisatie van diverse woon- en werkgebieden op de noord- en zuidoever conform de plannen uit RR2020 en de Stadsvisie Rotterdam. In de beschouwing van de omgeving wordt zoveel mogelijk aangesloten bij reeds uitgevoerde studies, zoals voor Maasvlakte 2, het Rotterdamse Samenwerkings Programma Luchtkwaliteit RSL, A15, MIRT en Rotterdam VoorUIT. De autonome ontwikkeling wordt weergegeven in figuur 3.1



Figuur 3.1 Autonome ontwikkeling

¹ De kaarten die zijn opgenomen in dit hoofdstuk zijn, in verband met de leesbaarheid, separaat als pdf bijgevoegd.

3.2 Alternatief 1: AO⁺

Dit alternatief betreft een aantal ontwikkelingen en wijzigingen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Denk hierbij aan een aantal functiewijzigingen en dempingen ten behoeve van industrie en de ontwikkeling van een nieuw terrein van ca 7 hectare nabij de Rozenburgse sluis. De wijzigingen in het plangebied zullen naar verwachting minimaal zijn, dit is onder andere te verklaren door langdoorlopende uitgiftecontracten en de beperkte beschikbare fysieke ruimte. Onderstaande afbeelding geeft alternatief AO+ weer.



Figuur 3.2 Alternatief 1: AO⁺

3.3 Alternatief 2: Chemie^{Max}

Dit alternatief onderzoekt ten opzichte van de autonome ontwikkeling de maximale milieuruimte voor het plangebied. Ingezet wordt op maximale flexibiliteit ter versterking van het chemiecomplex. In dit alternatief wordt in eerste instantie uitgegaan van nat-massagoed in de zwaarste milieuklasse (SBI-categorie 6). Voorbeeld hiervan zijn raffinaderijen. Indien gedurende het proces blijkt dat er ten aanzien van één of meerdere (milieu)aspecten overschrijdingen zijn, dan worden de mogelijkheden tot segmentering binnen nat-massagoed onderzocht. Bedoeld worden industrie en tankopslag. Alternatief Chemie^{Max} wordt weergegeven in figuur 3.3.



Figuur 3.3 Alternatief Chemie^{Max}

4. PlanMER (milieu)aspecten

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke (milieu)aspecten meegenomen worden in het planm.e.r.-proces.

Duurzaamheid

Het thema duurzaamheid is maatschappelijk volledig geaccepteerd en omarmd. In het planMER wordt duurzaamheid niet gezien als een apart milieuaspect maar zal het als een rode draad in de diverse onderzoeken en beschouwingen terug te vinden zijn. Ingezet wordt op kansen op het gebied van:

- optimaal ruimtegebruik: bestaande ruimte binnen randvoorwaarden intensief gebruiken door versterking van clusters en verdergaande samenwerking tussen bedrijven, en het benutten van kansen voor nieuwe, duurzame vormen van industrie en energiedragers;
- duurzame bereikbaarheid: bereikbaarheid van het gebied behouden voor de toekomst en een bijdrage leveren aan luchtkwaliteit en klimaat door verduurzaming van het transport;
- luchtkwaliteit en klimaat: verbeteren leefklimaat woonomgeving en oplossen van knelpunten in beschermde natuurgebieden, milieuruimte creëren voor economische groei en een bijdrage leveren aan reductie van de CO₂-uitstoot.

In het plangebied worden bijvoorbeeld diverse inspanningen verricht om het energieverbruik te reduceren en de energie die gebruikt wordt zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om restwarmte maximaal te benutten via een aan te leggen stoom- en warmwaternet.

Andere voorbeelden zijn het onderzoeken van de mogelijkheden t.a.v. het toepassen van walstroom voor schepen, het eventueel beïnvloeden van de modal split in de richting van milieuvriendelijker vervoer over water en per spoor en het toepassen van andere lichtbronnen.

Opzet

Op basis van expert-judgement is een onderverdeling gemaakt tussen milieuaspecten die onderzocht en beschouwd worden. In het planMER zal de huidige situatie per (milieu)aspect kwalitatief beschreven worden om inzicht te bieden in de huidige milieukwaliteit, zowel in het plangebied als in de directe omgeving. Hierbij wordt uitsluitend gebruik gemaakt van beschikbare gegevens uit het jaar 2009.

Uitzondering op voorgaande is het aspect natuur, hier wordt in het kader van de Nb-wet wel de huidige situatie onderzocht in de Voortoets.

Opgemerkt wordt dat aspecten die beschouwd worden (kwalitatieve beschrijving), indien nodig nader onderzocht worden. In paragraaf 4.1 worden de aspecten beschreven die onderzocht worden. Verder is per thema aangegeven waar de onderzoeken zich in eerste instantie op richten. In paragraaf 4.2 gebeurt dat voor de aspecten die beschouwd worden.

4.1 Onderzoeksaspecten

4.1.1 Verkeer en Vervoer

Wegverkeer

In het MER Bestemming Maasvlakte 2 is geconstateerd dat de bereikbaarheid op de A15 in 2020 ter hoogte van Botlek-Vondelingenplaat onder druk komt te staan, ook na aanpak van de A15 (Tracénota). De bijdrage van Botlek-Vondelingenplaat op dit wegdeel is relatief gering, maar er zal met behulp van de Rotterdamse Verkeer en Milieu Kaart (RVMK) versie 2 in beeld gebracht worden welke effecten de verschillende alternatieven hebben voor de bereikbaarheid op de A15 in de spitsperiode.

Hierbij wordt een vergelijkbare methode gehanteerd als bij MER B Maasvlakte 2: de verhouding tussen intensiteit en capaciteit wordt bepaald. Deze verhouding levert tussen 0,85 en 1,00 grote kans op congestie, wat als een mogelijk knelpunt kan worden gezien. Boven de 1,00 moet de congestiesituatie als ernstig worden beschouwd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen vrachtverkeer en personenverkeer. Bij het opstellen van de alternatieven worden de uitkomsten van de MIRT-studie Rotterdam VooRuit, voor zover beschikbaar², meegenomen.

Het RVMK-2 is ontwikkeld op basis van de gegevens van Maasvlakte 2 en ook met de gegevens voor het OTB A15 (op basis van het NRM-verkeersmodel van Rijkswaterstaat) zijn er geen significante verschillen in intensiteiten.

Naast de verkeersintensiteiten op de A15 zal ook met RVMK-2 gekeken worden naar de (spits)intensiteiten op de ontsluitingswegen van het plangebied te weten: Botlekweg, Oude Maasweg, Merseyweg, Clydeweg en de Prof. Gerbrandyweg, om deze routes te toetsen op knelpunten.

Spoor

Het havenspoor is vooral een doorgaande verbinding langs Botlek-Vondelingenplaat. In het MER Bestemming Maasvlakte 2 is geconcludeerd dat de huidige spoorinfrastructuur toereikend is binnen de planhorizon tot 2020.

Nadere onderzoeken worden daarom niet in het kader van de planMer Botlek-Vondelingenplaat uitgevoerd en het aspect spoor zal daarom in kwalitatieve zin beschouwd worden.

Binnen- en zeevaart

De bereikbaarheid over het water zal op basis van kentallen kwalitatief beschouwd worden in het planMER.

Leidingen

In het planMER zal op basis van expert judgement een kwalitatieve beschouwing plaatsvinden ten aanzien van de beschikbare fysieke ruimte en capaciteit met betrekking tot leiding(stroken).

² De uitkomsten worden eind 2009 verwacht.

4.1.2 Luchtkwaliteit

Ten behoeve van het MER bestemming Maasvlakte 2 is uitgebreid onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit, in het bijzonder de emissies 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 planMER. Het planMER Botlek Vondelingenplaat richt zich op NO₂ en PM₁₀. Net als bij het bestemmingsplan voor Maasvlakte 2 zal PM_{2,5} in kwalitatieve zin beschouwd worden.

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een samenhangend pakket van ruimtelijke en infrastructurele projecten en alle maatregelen van Rijk en regio's opgenomen die de luchtkwaliteit verbeteren. In dit pakket is rekening gehouden met nieuwe activiteiten die in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit, 100 hectare extra bedrijventerrein in het Bestaand Rotterdams Gebied maakt daar deel van uit.

Relevante bronnen in het haven- en industriegebied die van invloed zijn op de luchtkwaliteit zijn industrie, spoor,- weg- en scheepvaartverkeer.

Het planMER geeft aan of de alternatieven tot hogere concentraties van NO₂ en PM₁₀ (PM_{2,5} in kwalitatieve zin) leiden dan is aangenomen in het MER Maasvlakte 2 en het NSL. Indien dit niet het geval is zal worden volstaan met het weergeven van de resultaten van eerdere onderzoeken. Ook wordt gezien in hoeverre de gegevens in overeenstemming zijn met de resultaten uit het (O)TB A 15. Zo nodig wordt aanvullend onderzoek verricht. Daarnaast zal aandacht besteed worden aan de mogelijkheden voor optimale situering van bedrijven binnen het gebied gelet op woonbestemmingen en andere gevoelige bestemmingen in de omgeving. Daarbij is echter de volledige benutting van het gebied voor de industrie en de vraag naar ruimte leidend. Wanneer blijkt dat de alternatieven tot zodanige emissies leidt dat er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit, zal worden bezien welke maatregelen er eventueel mogelijk zijn om alsnog aan de grenswaarden te voldoen.

4.1.3 Natuur

Flora- en faunawet

Jaarlijks vinden in het havengebied flora en fauna inventarisaties plaats. Daardoor is goed bekend welke bijzondere soorten er voorkomen. In het planMER wordt aangegeven welke bijzondere soorten er voorkomen en welke daarvan onder het beschermingsregime van de Flora en faunawet vallen. Er wordt beschreven op welke wijze met de aanwezige soorten wordt omgegaan bij nieuwe ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Op deze wijze geeft het planMER inzicht in de biodiversiteit in het plangebied.

Natuurbeschermingswet en ecologische hoofdstructuur

In de directe nabijheid van het plangebied ligt Natura 2000 gebied Oude Maas en delen van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Daarnaast ligt op grotere afstand nog een aantal Natura 2000 gebieden (Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen) waar rekening mee gehouden moet worden.

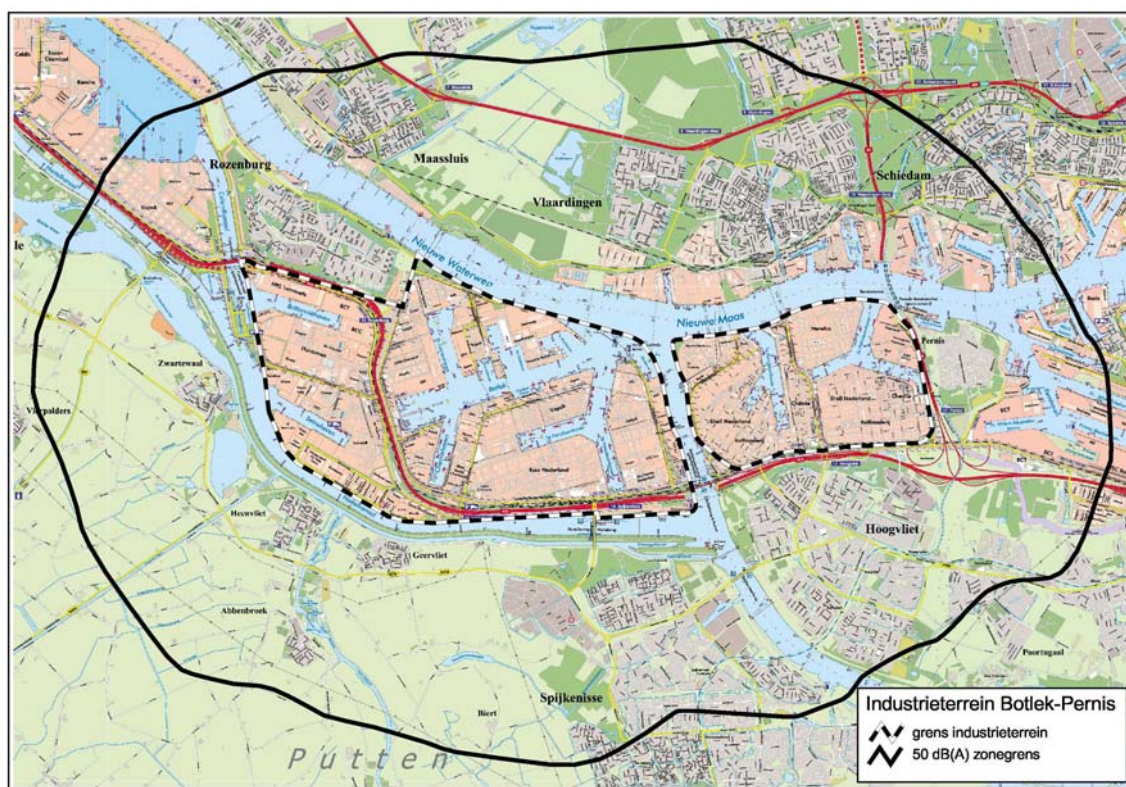
Om vast te stellen of de realisering van het bestemmingsplan de kwaliteit van natuurlijke habitats of de habitats van soorten kan verslechteren of een significant verstoring effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen dient er op grond van artikel 19j van de Natuurbeschermingswet een voortoetst uitgevoerd te worden. Hiervoor wordt verwezen naar bijlage 1.

Indien uit onderzoek blijkt dat er geen verslechtingen of verstoringen zijn uit te sluiten zijn is voor die onderdelen een passende beoordeling³ nodig. Uit deze passende beoordeling kan blijken dat het nodig is om aan de bron of in de natuurgebieden zelf mitigerende maatregelen te nemen om het negatieve effect te verkleinen.

4.1.4 Geluid

Industrielawaai

De geluidszone van het industriegebied Botlek-Pernis (Botlek-Vondelingenplaat) is vastgelegd in het Koninklijk Besluit van 22 juni 1993. De (buitenste) zonegrens (50 dB(A) contour) ligt (ver) buiten het plangebied Botlek Vondelingenplaat, zie figuur 4.1.



Figuur 4.1 De 50 dB(A) zonegrens

De provincie Zuid-Holland heeft in de jaren daarna een saneringsprogramma opgesteld. Op basis daarvan heeft de minister van VROM de MTG-waarden (Maximale Toelaatbare Geluidsbelasting) voor destijds reeds bestaande woningen vastgelegd (waarden van 55 dB(A) en hoger) via een kaart

³ Zie bijlage 3.3 voor een stappenplan.

met saneringscontouren. Vervolgens is het saneringsprogramma uitgevoerd.

Op basis van het geluidconvenant Rijnmond-West is in aanvulling daarop de zogenoemde "Eindcontour" (55 dB(A)) vastgelegd. Deze Eindcontour is wat beperkter van omvang dan de saneringscontour van 55 dB(A). Door consequente toepassing van Best Beschikbare Technieken bij nieuwe activiteiten en vervangingsinvesteringen wordt er naar gestreefd op termijn (naar verwachting na 2025) deze Eindcontour te realiseren (dwz niet te overschrijden). De Eindcontour is een beleidsdoelstelling en géén harde (wettelijke) toetscontour op basis van de Wet geluidhinder.

Met het oog op de realisatie van de Eindcontour is door de bevoegde gezagen Wet milieubeheer (Provincie Zuid-Holland en Rotterdam) enkele jaren geleden de "Beleidsregel zonebeheersplan industrielawaai Rijnmond-West" vastgesteld. Daarmee wordt bij vergunningverlening Wet milieubeheer "gestuurd op" (toegewerkt naar) de Eindcontour.

Voor de berekening van en het bijhouden van de vergunde en geplande geluidruimte per kavel wordt in de praktijk van vergunningverlening Wet milieubeheer gebruik gemaakt van het Informatiesysteem Industrielawaai (I₂).

In het planMER wordt met behulp van het Informatiesysteem Industrielawaai (I₂) en de uitgangspunten van de beleidsregel (zoals de gehanteerde kentallen) de geluidbelasting van het industrieterrein in beeld gebracht. Inzichtelijk wordt gemaakt wat de invloed van de (nieuw) beoogde ontwikkelingen op de saneringscontouren (MTG-waarden) en de Eindcontour is of kan zijn. Indien nodig worden de maatregelen in beeld gebracht om aan de MTG-waarden te kunnen blijven voldoen en om de Eindcontour als beleidsdoelstelling te kunnen continueren (in stand te kunnen houden).

Wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï

In het planMER wordt gezien of zich als gevolg van de in het bestemmingsplan nieuw mogelijk gemaakte ontwikkelingen op de Botlek Vondelingenplaat extra belastingen voordoen op de A15 en de Havenspoorlijn en de hoofdwegen in het gebied ten opzichte van de verkeersintensiteiten waar in het MER Maasvlakte 2 en OTB A15 rekening mee is gehouden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de uitkomsten van het RVMK-2 modelonderzoek voor de bereikbaarheid. Wanneer dit het geval is wordt bij een aantal referentiepunten van (geprojecteerde) geluidgevoelige bestemmingen dicht bij de weg/spoorweg in beeld gebracht of dit leidt tot een wezenlijke toename (meer dan 2dB) bij deze bestemmingen. Ten aanzien van spoorweglawaaï wordt daarbij ook getoetst of er sprake is van een 'wijziging spoorweg' in de zin van de Wet geluidhinder.

Scheepvaart

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

Cumulatie geluid

In de wet- en regelgeving wordt onderscheid gemaakt in industrielawaai, spoorweglawaaï en wegverkeerslawaaï. Omwonenden horen echter de optelsom van het geluid, dus ook van de niet

gereguleerde bronnen zoals scheepvaart. Daar waar door één of meer geluidbronnen de voorkeurswaarde geluid overschrijdt door de nieuw mogelijk gemaakte activiteiten wordt het cumulatieve effect beschouwd van industrielawaai, scheepvaart, weg en spoorweg. De optredende cumulatie en de toename daarin door de nieuw mogelijk gemaakte ontwikkelingen wordt in deze gebieden op een aantal nader te bepalen referentiepunten berekend.

Laag frequent geluid

Scheepvaart, activiteiten in de haven, en de industrie kunnen laag frequent geluid voortbrengen. Het gaat bijvoorbeeld om fakkels in de petrochemische industrie of grote condensorbanken in de chemische industrie. Het MER zal de situatie en de toename als gevolg van de nieuw mogelijk gemaakte ontwikkelingen beschouwen.

4.1.5 Externe Veiligheid

Industrie

Binnen het plangebied is sprake van een concentratie van risicovolle inrichtingen. Figuur 4.2 geeft de huidige locatie van de plaatsgebonden risicocontouren (10^{-6} per jaar) weer.



Figuur 4.2 Huidige ligging plaatsgebonden risicocontouren (10^{-6} per jaar)

De Provincie Zuid-Holland geeft in de provinciale visie op externe veiligheid 'Risico's in balans' uit 2006 aan dat binnen de regio Rotterdam-Rijnmond het haven- en industriegebied bij uitstek geschikt is voor het accommoderen van risicovolle bedrijven. Hiermee kiest de provincie voor het concentreren van risicovolle bedrijven binnen onder andere het gebied Botlek Vondelingenplaat.

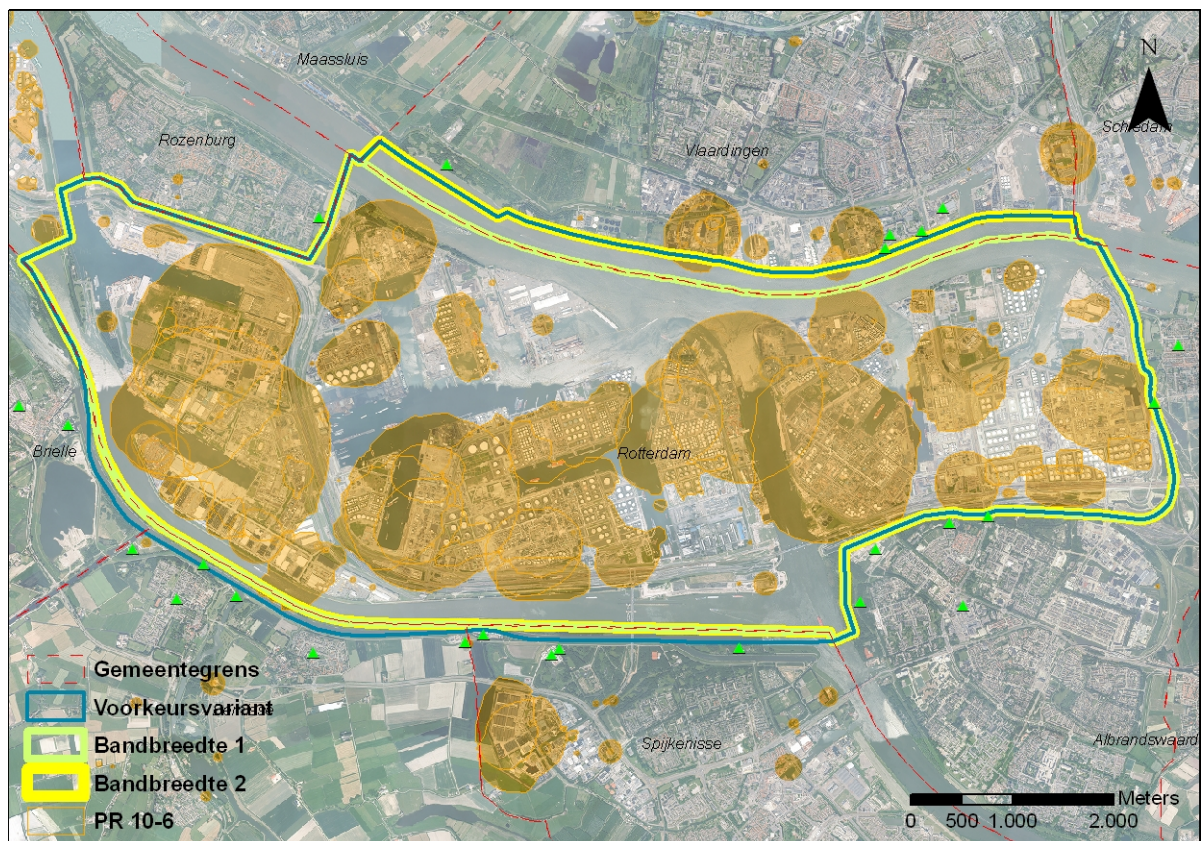
Dit uitgangspunt is vastgelegd in de gemeentelijke beleidsnota 'Sturen op veiligheid in stad en haven' uit 2007. Op basis van dit beleid is door de provincie en de gemeente besloten om, zo mogelijk, voor het industrieterrein Botlek Vondelingenplaat één integrale veiligheidscontour vast te stellen op basis van artikel 14 van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Dit is een beleidsmatig afgewogen contour die de grens aangeeft tot waar de plaatsgebonden (10^{-6}) risicocontour van bedrijven mag reiken. Zo zorgt de veiligheidscontour voor een scheiding van risicovolle activiteiten en niet functioneel gebonden, (beperkt) kwetsbare functies. Kwetsbare objecten, zoals een groot kantoor, en nieuwe beperkt kwetsbare objecten, zoals kleinere bedrijven zijn alleen toegestaan binnen de contour, als zij functioneel gebonden zijn met de bedrijven die gevaarlijke activiteiten ondernemen of met het gebied.

Door de projectgroep veiligheidscoutur -bestaande uit vertegenwoordigers van de DCMR, gemeente Rotterdam, Hbr, VRR en provincie- is op basis van bestaande kwetsbare objecten buiten het plangebied een voorkeursvariant voor een veiligheidscontour opgesteld. Hiernaast zijn door de projectgroep bandbreedtes aangegeven.

Figuur 4.3 geeft de voorkeursvariant van de veiligheidscontour weer, inclusief de bandbreedte hiervan aan de noord- en zuidzijde.

Het MER onderzoekt de consequenties van de veiligheidscontour, en geeft de gevolgen aan van het benutten van de bandbreedte van de contour. Daarbij wordt aandacht besteed aan:

- o het ruimtebeslag van de Veiligheidscontour buiten het industriegebied en de huidige en geprojecteerde bestemmingen in die gebieden;
- o de gevolgen voor het plaatsgebonden risico binnen de contour;
- o de gevolgen voor het invloedsgebied van het groepsrisico;
- o een verkenning van de inzet van instrumenten die bijdragen aan een goede veiligheidssituatie voor de mensen die zich binnen de veiligheidscontour bevinden.



Figuur 4.3 Alternatieven voor de ligging van de veiligheidscontour

Het bevoegde gezag (ogv de Wet milieubeheer) kan pas een veiligheidscontour vaststellen op grond van artikel 14 van het BEVI wanneer aan de voorwaarde is voldaan dat de gevestigde kwetsbare objecten en bedrijven binnen deze contour functioneel gebonden zijn. Hiernaast moet er voor worden gezorgd dat zowel de nieuw te vestigen (niet-BEVI-)bedrijven als de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten functioneel gebonden zijn. Deze voorwaarde wordt als regel opgenomen in het

bestemmingsplan.

De definitie van functionele binding wordt in het BEVI globaal omschreven; het is aan het bevoegd gezag RO om dit nader uit te werken. De definitie van functionele binding is uitgewerkt in een notitie die als bijlage is toegevoegd. Met de formulering van deze definitie kan invloed worden uitgeoefend op het soort bedrijven dat is toegestaan binnen het gebied. Doel van het BEVI is om het aantal personen dat mogelijk slachtoffer wordt van een ramp te voorkomen. In dat kader dient voorkomen te worden dat er personen aan gevaar worden blootgesteld, die geen binding hebben met de activiteiten met gevaarlijke stoffen. Het is mogelijk dat een stringente formulering tot gevolg heeft dat er minder bedrijven en personen zijn toegestaan dan met een ruimere formulering het geval zou zijn. Het is echter niet mogelijk om op voorhand uitgedrukt in aantallen werkzame personen aan te geven welke consequenties verschillende definities kunnen hebben. De aard van een bedrijf is namelijk niet bepalend voor het aantal werkzame personen. Om deze reden worden er geen effecten van varianten van formuleringen van de functionele binding in het planMER in beeld gebracht.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Er wordt gewerkt aan een basisnet voor de modaliteiten weg, water en spoor. Het basisnet heeft als doel het vervoer van gevaarlijke stoffen te sturen aan de hand van het instellen van een plafond ten aanzien van hoeveelheden. Enerzijds dient het basisnet ruimte te bieden voor groei van transport, anderzijds biedt het duidelijkheid voor de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van transportassen. In het planMER zal het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, op het water en het spoor, kwalitatief beschouwd worden.

In het gebied zijn ook buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aanwezig. Van deze leidingen worden de veiligheidszones in beeld gebracht. Hierbij wordt zoveel mogelijk geanticipeerd op de AMvB buisleidingen die momenteel door VROM wordt voorbereid. In het planMER zal de externe veiligheid van leidingen kwalitatief beschouwd worden.

4.1.6 Water

Het waterkwaliteitsbeheer is op nationaal niveau wettelijk geregeld in de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo), de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet op de waterhuishouding. Naast het kwaliteitsbeheer is de beheersing van de hoeveelheid oppervlaktewater van belang. Dit waterkwantiteitbeheer is vooral geregeld in de Wet op de waterhuishouding.

Eind jaren negentig vond in Nederland een omslag plaats in denken en beleid. Deze beleidsomslag is vastgelegd op Rijksniveau in de vierde Nota Waterhuishouding (NW4), het Nationaal Bestuursakkoord Water en de Nota Waterbeheer 21e Eeuw en op Europees niveau in de Kaderrichtlijn Water (KRW). De watertoets, een sinds november 2003 verplicht onderdeel van alle ruimtelijke plannen, is een uitvloeisel van dit nieuwe beleid.

Vanuit de bovengestelde kaders wordt de waterkwaliteit en waterkwantiteit in het PlanMER voor het bestemmingsplan onderzocht en beoordeeld. Hieronder wordt ingegaan op de aspecten die de verschillende kaders stellen voor ruimtelijke plannen.

Wvo & Wet op de waterhuishouding:

De Wet verontreiniging oppervlaktewateren beoogt verontreiniging van oppervlaktewateren te bestrijden en te voorkomen. De wet geeft het kader waarbinnen de bestrijding van de verontreiniging moet plaatsvinden en geeft de mogelijkheden tot het stellen van nadere regels. Relevante bedrijven in het gebied dienen een wvo-vergunning te hebben.

De Wet op de waterhuishouding regelt het kwantiteitsbeheer van het oppervlaktewater. In bepaalde gevallen is het verboden zonder vergunning water te lozen in of te onttrekken aan oppervlaktewater. Dit vergunningstelsel is echter niet alleen gericht op kwantiteitsaspecten. Aan de vergunning kunnen ook voorschriften worden verbonden ter bescherming van het belang van de waterhuishouding, voorzover de Wet verontreiniging oppervlaktewateren daarin niet voorziet.

KRW

Het Nederlandse waterrecht wordt voor een groot deel bepaald door Europese regelgeving. Zo is op 22 december 2000 de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) in werking getreden. Het doel van deze kaderrichtlijn is dat waterlichamen in 2015 de goede toestand bereiken.

De doelstelling van de KRW komt in belangrijke mate overeen met de strekking van het in Nederland gevoerde integrale waterbeleid. De richtlijn is via de Implementatiewet EG-KRW (Staatsblad 2005, 303) vertaald in de Nederlandse wetgeving. De Wet milieubeheer bevatte al een grondslag voor het bij algemene maatregel van bestuur vaststellen van milieukwaliteitseisen.

Vanuit de KRW wordt gekeken naar de chemische waterkwaliteit (chemische toestand), de ecologische waterkwaliteit (ecologische toestand) en mogelijke beschermde gebieden voortkomend uit de KRW. In het planMER zal de chemische waterkwaliteit onderzocht worden. Afzonderlijk wordt verder kwalitatief aandacht besteed aan het juridische kader voor waterkwantiteit, rioleringen & rioolwaterzuiveringen en voor thermische waterkwaliteit.

Klimaatverandering / adaptatie

Met een stijgende zeespiegel neemt afhankelijk van de kadehoogte de kans op overstroming van het havengebied toe. Mogelijk kunnen hierdoor uitlogende materialen in het oppervlaktewater terechtkomen, waardoor de kwaliteit van het oppervlaktewater kan verslechteren. Het planMER besteedt kwalitatieve aandacht aan de milieurisico's van de mogelijke overstroming van (delen van) het plangebied. Daarnaast geeft het planMER een beschrijving van de waterhuishoudkundige aspecten in het plangebied, waarbij rekening wordt gehouden met de principes die voor waterhuishouding gelden.

4.2 Te beschouwen aspecten**4.2.1 Nautische veiligheid**

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

4.2.2 Licht

Het gebied Botlek Vondelingenplaat is in de nacht van veraf zichtbaar. Het is continu verlicht om volcontinu en veilig te kunnen werken. Ook de infrastructuur in het gebied is verlicht. Dit betekent directe lichtinval op donkere plaatsen. Daarnaast ontstaat er een lichtwaas door verstrooiing en reflectie van licht in de atmosfeer. Er is geen wettelijk kader voorhanden waaraan lichthinder door getoetst kan worden. Bij de Milieudienst Rijnmond zijn geen specifieke klachten van lichthinder door de industrie in het gebied bekend.

Verlichting is van groot belang voor het haven- en industrieelcomplex. Redenen voor de verlichting bij bedrijven is veiligheid (arbeidsveiligheid/ARBO-, verkeersveiligheid en sociale veiligheid) en beveiliging. HbR doet nu onderzoek naar de introductie van een nieuwe havenlantaarn op de openbare wegen in het HbR-beheersgebied (dus niet de Provinciale en Rijkswegen). Het gaat daarbij om de toepassing van LED-verlichting eventueel in combinatie met dimmers/schakelaars die gekoppeld worden aan de verkeersintensiteit.

Gelet op bovenstaande argumenten zijn er momenteel geen mogelijkheden om de hoeveelheid lichtuitstoot terug te dringen. Het aspect licht zal in de planMER kwalitatief worden beschreven maar niet nader worden onderzocht.

4.2.3 Bodem

Als gevolg van langdurige industriële activiteiten is de bodem in de Botlek en Vondelingenplaat verontreinigd geraakt. Hierdoor komen op diverse plaatsen verontreinigingen in grond en grondwater voor. Op basis van beschikbare informatie uit diverse bronnen (w.o. het bodeminformatiesysteem SOQUMAS) kan globaal het volgende beeld geschetst worden:

- o In Vondelingenplaat oost is sprake van een bijna integrale verontreiniging met allerlei petrochemische producten, mede als gevolg van olieraffinage.
- o Op de Vondelingenplaat, ten noorden van de Vondelingenweg heeft het afval van een kunstmestfabriek het gebied verontreinigd met afvalgips en pyrietassen. Er zijn daar ook verontreinigingen met zwavelzuur en/of petrochemische producten te verwachten.
- o In Botlek zuidoost heeft havengebonden bedrijvigheid geleid tot flinke bodemverontreiniging.
- o Op het Verolmeterrein is een groot bouwdok en een ernaast gelegen instekende scheepshelling benut voor het bergen van chemisch afval en ernstig verontreinigde bodemmaterialen uit de stad.
- o Aan de Theemsweg is tot ver in de jaren '80 molybdeenhoudend afval over braakliggende delen van de bedrijfsterreinen verspreid. Ook zijn er verontreinigingen aanwezig met uiteenlopende chemicaliën en halfabricaten.
- o De bedrijfsterreinen in Botlek noordwest zijn vooral door de afvalstoffen van petrochemische bedrijven verontreinigd.

De Wet bodembescherming en andere regelgeving die van toepassing is op de bodem ziet er op toe, dat geen belangrijk nadelige milieugevolgen optreden als gevolg van deze bodemverontreinigingen. Daarnaast hanteert het HbR voor het havengebied sinds 1992 eigen bodembeleid met als doel de bodemkwaliteit van bedrijfsterreinen op orde te brengen en te houden, zodat deze terreinen geschikt blijven voor industriële bestemming. Dit beleid wordt vooral uitgevoerd door bepalingen in huur- en (onder)erfpachtcontracten dat terreinen na afloop van het

uitgiftecontract in hun oorspronkelijke staat teruggegeven moeten worden. Bij terreintransacties en bouwactiviteiten in het gebied vinden er zo nodig saneringen plaats, die rekening houden met de (toekomstige) functie van het gebied. Daarbij wordt optimaal gebruik gemaakt van de dynamiek van het gebied om de kwaliteit van de bodem te verbeteren.

Verder wordt momenteel gewerkt aan beleid voor het gebiedsgericht beheer van het (diepere) grondwater in zowel het stedelijk- als het havengebied.

In het planMER wordt aandacht besteed aan de mate van verontreiniging en de manier waarop de verontreiniging beheerst wordt, zij het in beperkte mate. Op deze manier kan in het planMER aangegeven worden of de bodemkwaliteit een belemmering vormt voor de benutting van het gebied.

4.2.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De huidige topografie van het plangebied met haar industrie en havens verraadt weinig meer van de oorspronkelijke bewoningsgeschiedenis en ruimtelijk indeling. Daarom zullen de thema's landschap en cultuurhistorie in het PlanMER slechts beperkt aan de orde komen. Wel zijn er (bagger)vondsten bekend, die wijzen op een intensieve bewoning ter plaatse in verschillende archeologische perioden. Gelet op de archeologische rijkdom en de vergelijkbare bodemkundige gesteldheid van de nabijgelegen, niet opgehoogde, gebieden van Zwartewaal, Geervliet, Spijkenisse,

Hoogvliet en Poortugaal aan de zuidkant van het plangebied en Vlaardingen-Maassluis aan de noordzijde, moet de archeologische potentie redelijk hoog worden ingeschat. Op en langs de oude dijktracés kunnen met name bewoningssporen vanaf de Late Middeleeuwen worden aangetroffen. Vooral vanaf de Late Middeleeuwen heeft erosie plaatsgevonden, maar vaak is de omvang en diepte daarvan niet goed bekend. In recente tijd is het gebied bijna overal sterk opgehoogd. In hoeverre de dikke ophogingen (vaak 4 meter of meer) de archeologische waarden in de bodem beschadigd hebben, is onbekend.

In het bestemmingsplan worden voorschriften opgenomen voor bouw- en aanlegvergunningen, die voorschrijven bij welke diepte en oppervlakte van de werkzaamheden nader archeologisch onderzoek dient plaats te vinden. In het planMER zal er daarom geen nadere aandacht aan archeologie worden besteed.

4.2.5 Geur

Het rijksbeleid ten aanzien van geur is sinds 1995 primair gericht op het voorkómen van (nieuwe) hinder in de woonomgeving en bij geurgevoelige bestemmingen. De mate van hinder kan met behulp van belevingsonderzoeken of klachtenregistraties worden bepaald. Welke mate van hinder nog acceptabel is, wordt bepaald door het bevoegde bestuursorgaan.

Ook het provinciale beleid is erop gericht dat nieuwe hinder moet worden voorkomen. Dit kan met behulp van een contour waarbij een relatie wordt gelegd met de mate van hinder. Geurhinder is niet alleen afhankelijk van de concentratie van een stof in de lucht, maar ook van het type geur. Op basis van de contour kan gekomen worden tot een verantwoorde inpassing van geurrelevante inrichtingen in relatie tot geurgevoelige bestemmingen.

Geur wordt gemeten door geurpanels en weergegeven in geur-eenheden per kubieke meter (ge/m^3). Eén ge/m^3 is gelijk aan de concentratie die de helft van een geurpanel nog net kan waarnemen.

In Rijnmond is sprake van een cumulatie van geur. Uit onderzoek in het Rijnmondgebied blijkt dat de contour van $1 \text{ ge}/\text{m}^3$ bijna het gehele Rijnmondgebied bestrijkt. De provincie Zuid-Holland heeft specifiek voor dit gebied beleid ontwikkeld. Daarbij vindt in het kader van milieuvergunningverlening aan bedrijven een beoordeling plaats van het uitstoten van geur en daarmee op de potentiële bijdrage aan de reeds aanwezige geurhinder. De afweging vindt vooraf per individueel bedrijf plaats. Opgemerkt wordt dat in de vergunningverlening maatregelen worden voorgeschreven op basis van best beschikbare technieken om nieuwe geurhinder te voorkomen. In het planMER zal in kwalitatieve zin aandacht besteed worden aan geur.

4.2.6 Gezondheid

De activiteiten in Botlek Vondelingenplaat brengen verschillende milieueffecten met zich mee. De belangrijkste gezondheidsgerelateerde milieuaspecten zijn luchtkwaliteit en geluidbelasting. In het planMER 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 planMER zal kwalitatief aandacht besteden aan de gevolgen van deze milieueffecten voor de volksgezondheid.

5. VERVOLGPROCES

Het (voor)ontwerpbestemmingsplan en het planMER Botlek Vondelingenplaat worden opgesteld onder verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam. Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft informatie over de voorgestelde werkwijze met betrekking tot de te onderzoeken milieueffecten in het planMER.

In de maand oktober is door het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam via een publicatie in kranten en via de website van de gemeente Rotterdam bekend gemaakt dat een bestemmingsplan wordt voorbereid en dat deze notitie R&D wordt verstuurd aan de betrokken bestuursorganen en de nader benoemde maatschappelijke organisaties die in dit kader als belanghebbende partijen worden aangemerkt (zie bijlage 2). 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.

Deze publicatie vormt de officiële start van de procedure die tot een planMER en bestemmingsplan Botlek Vondelingenplaat leidt.

Het planMER maakt als milieuonderbouwing onderdeel uit van het voorontwerp, het ontwerp en het definitieve bestemmingsplan. Het planMER zal dan ook in de verschillende fasen van het planproces tegelijkertijd met het plan worden gepubliceerd en ter inzage worden gelegd. Achtereenvolgens zijn inspraakreacties, zienswijzen en beroep tegen het planMER als onderdeel van het bestemmingsplan mogelijk.

Allereerst wordt het voorontwerpbestemmingsplan met het planMER gepubliceerd en ter inzage gelegd. Er is dan inspraak mogelijk. Na verwerking van de inspraakreacties wordt een ontwerpbestemmingsplan opgesteld, en terinzage gelegd met de planMER met de mogelijkheid aan een ieder om zienswijzen in te dienen. Dit zal, na verwerking van de zienswijzen uiteindelijk leiden tot een definitief door de gemeenteraad vastgesteld bestemmingsplan voor Botlek Vondelingenplaat. Hiertegen is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

BIJLAGEN

Bijlage 1 Artikel 19j Natuurbeschermingswet

- o 1. Een bestuursorgaan houdt bij het nemen van een besluit tot het vaststellen van een plan dat, gelet op de instandhoudingsdoelstelling voor een Natura 2000-gebied, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in dat gebied kan verslechteren of een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, ongeacht de beperkingen die terzake in het wettelijk voorschrift waarop het berust, zijn gesteld, rekening
 - a. met de gevolgen die het plan kan hebben voor het gebied, en
 - b. met het op grond van artikel 19a of artikel 19b voor dat gebied vastgestelde beheerplan.
- o 2. Voor plannen als bedoeld in het eerste lid, die niet direct verband houden met of nodig zijn voor het beheer van een Natura 2000-gebied maar die afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kunnen hebben voor het desbetreffende gebied, maakt het bestuursorgaan alvorens het plan vast te stellen een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstelling van dat gebied.
- o 3. In de gevallen, bedoeld in het tweede lid, wordt het besluit, bedoeld in het eerste lid, alleen genomen indien is voldaan aan de voorwaarden, genoemd in de artikelen 19g en 19h.
- o 4. De passende beoordeling van deze plannen maakt deel uit van de ter zake van die plannen voorgeschreven milieu-effectrapportage.
- o 5. De verplichting tot het maken van een passende beoordeling bij de voorbereiding van een plan als bedoeld in het tweede lid geldt niet in gevallen waarin het plan een herhaling of voortzetting is van een plan of project ten aanzien waarvan reeds eerder een passende beoordeling is gemaakt, voor zover de passende beoordeling redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten kan opleveren omtrent de significante gevolgen van dat plan.
- o 6. Het eerste tot en met derde lid en het vijfde lid zijn van overeenkomstige toepassing op projectbesluiten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, onderdeel f, van de Wet ruimtelijke ordening.

Toelichting te nemen stappen (globaal)

- 1. Een plan valt onder artikel 19j als het de kwaliteit van natuurlijke habitats of de habitats van soorten kan verslechteren of een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.
- 2. Als een plan een verslechterend effect kan hebben op de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten valt het plan onder artikel 19j. Dat wil zeggen, het bestuursorgaan weegt de verslechtering af tegen de belangen die zijn gediend met het plan.
- 3. Als een plan een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen is artikel 19j van toepassing. Dit is het geval als niet op

grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat het plan significante gevolgen heeft voor de soorten.

4. Als een plan onder artikel 19j valt vanwege verslechterend effect (zie punt 2) dan kan het plan worden vastgesteld als:
 - a. op grond van objectieve gegevens tevens is uitgesloten dat het plan significante gevolgen heeft voor de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten of
 - b. als significante gevolgen niet zijn uitgesloten, moet uit de passende beoordeling de zekerheid zijn verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast,
5. Als een plan onder artikel 19j valt vanwege punt 3, dan kan het plan worden vastgesteld als, uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast.
6. Als er geen sprake is van verslechtering of een significant effect als bedoeld in punt 1, dan is 19 j niet van toepassing. Als 19j niet van toepassing is, dan moet het bestuursorgaan dat ook motiveren.

Bijlage 2 Overzicht overlegpartners Notitie R&D

1. VROM-Inspectie
2. Rijkswaterstaat
3. Rijksdienst voor de Archeologie Cultuurlandschap en Monumenten
4. Ministerie van Defensie
5. Ministerie van EZ
6. Ministerie van Verkeer en Waterstaat
7. Rotterdam Antwerpen Pijpleidingen (RAPL)
8. Ministerie van LNV
9. KPN Telecom
10. KvK Rotterdam
11. Tennet Zuid-Holland
12. NV Nederlandse Gasunie
13. Stadsregio Rotterdam
14. GGD
15. NV Rotterdam-Rijn pijpleiding Maatschappij
16. NS
17. ProRail infraprojecten
18. Deltalinqs
19. BOOR
20. Stedin.net
21. VWS Pipeline Control
22. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
23. Deelgemeente Rozenburg
24. Gemeente Vlaardingen
25. Gemeente Maassluis
26. Gemeente Schiedam
27. Wijkraad Pernis
28. Deelgemeente Hoogvliet
29. Gemeente Spijkenisse
30. Gemeente Bernisse
31. Gemeente Brielle
32. Gemeente Albrandswaard
33. Hoogheemraadschap Midden-Delfland
34. Waterschap Hollandse Delta

Bijlage 3 Notitie functionele binding

Toelichting uitwerking functionele binding

1 Algemeen

Het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) definieert voor niet-risicovolle bedrijven twee vormen van een functionele binding binnen een gebied waarvoor een veiligheidscontour geldt. Het betreft een functionele binding met het gebied danwel met risicovolle bedrijven in het gebied. De functionele binding is niet van toepassing op bedrijven die onder het Bevi vallen. Functionele binding van bedrijven⁴ met het gebied wordt bepaald door het karakter van het gebied en de specifieke voorzieningen in het gebied. Het gebied Botlek-Vondelingenplaat 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, op- en overslag en verwerking van afvalstoffen, offshore, scheepsbouw en -reparaties.

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

Het toekomstige bestemmingsplan kent naast de bestemming bedrijven ook de bestemming horeca. Hierdoor is het noodzakelijk om voor beide bestemmingen de functionele binding uit te werken. De functionele binding bepaalt uitsluitend welke (beperkt⁵) kwetsbare objecten naast de Bevi-bedrijven aanwezig mogen zijn binnen het gebied waarvoor de veiligheidscontour geldt. Hierdoor heeft de omschrijving van het begrip functionele binding beperkte invloed op het aantal noodzakelijk aanwezige personen in het gebied en indirect op het optimaliseren van de rampenbestrijding.

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 mag dit in een bestaande situatie blijven voortbestaan. In nieuwe situaties moet vestiging worden gemotiveerd.

Voor kwetsbare objecten maakt het Bevi geen onderscheid tussen bestaande en nieuwe situaties. Indien een kwetsbaar object gelegen is binnen een risicocontour van een risicovol bedrijf moet er worden gesaneerd⁶ en is nieuwe vestiging niet mogelijk.

Verder is het 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. Er moet, in het kader van de verantwoording groepsrisico,

⁴ Onder bedrijven wordt verstaan (beperkt) kwetsbare objecten, dit wordt bepaald door de functie en omvang van het object.

⁵ Voor bestaande beperkt kwetsbare objecten geldt de voorwaarde van functionele binding niet.

⁶ Saneren door bronmaatregelen of door het verplaatsen van het kwetsbare object

gemotiveerd worden waarom het bevoegde gezag van mening is dat het aanvaardbaar is dat een aantal personen in het gebied risico loopt slachtoffer te worden van een ramp ter plaatse.

Het aspect functionele binding heeft indirect invloed op de aanvaardbaarheidsvraag en de verantwoording van het groepsrisico. Het maakt namelijk de vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten binnen veiligheidscontour (feitelijk binnen risicocontouren van bedrijven) mogelijk.

Veiligheidscontour (Bevi artikel 14)

Binnen het gebied waar een veiligheidscontour gaat gelden en waar een concentratie is van risicovolle bedrijven 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 ⁷	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 Formulerings functionele binding bedrijven

Binnen de veiligheidscontour is de aanwezigheid van bestaande kwetsbare objecten en de vestiging van beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten (bijv. alleenstaande kantoren) slechts toegestaan wanneer die functioneel gebonden zijn. Bij de formulering van de functionele binding wordt er uitsluitend gekeken naar de hoofdactiviteiten⁸ van het betreffende object. Criteria zoals een logistieke, organisatorische of technische afhankelijkheid spelen hierbij een belangrijke rol.

Er is sprake van een functionele binding wanneer het object binnen een van de volgende categorieën van bedrijvigheid valt:

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

⁷ Hieronder vallen functies waar een beperkt aantal mensen aanwezig is, zoals kleine horecagelegenheden, detailhandel, administratiekantoren en aannemers.

⁸ 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.

ad 1)

Met havengebonden bedrijvigheid worden alle activiteiten bedoeld die qua aard en omvang voor de uitvoering ervan afhankelijk zijn van faciliteiten en mogelijkheden van dit havengebied danwel van 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 bij, afhankelijk van of verbonden zijn aan 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)

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

Voor (overheids)diensten die gevestigd zijn in zelfstandige kantoren geldt verder dat expliciet moet worden aangetoond dat vestiging in het gebied daadwerkelijk noodzakelijk is voor het gebied danwel voor de activiteiten in het gebied waarvoor een veiligheidscontour⁹ geldt.

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

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

4 Formulerings functionele binding horeca

De functionele binding van de horecafunctie aan het gebied is door de aparte bestemming separaat uitgewerkt. De werkgroep is van mening dat de reeds gevestigde horeca zowel dienstbaar aan het gebied als ook 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 het oogpunt van externe veiligheid niet wenselijk dat transporteenheden

⁹ Hiermee worden ook diensten bedoeld die werkzaam zijn in andere gebieden waarvoor een veiligheidscontour geldt.

met gevaarlijke stoffen op grote schaal buiten het gebied horecagelegenheden aandoen. Door vestiging van deze horeca binnen het plangebied wordt dit voorkomen. De werkgroep vindt het wenselijk dat in het bestemmingsplan horeca wordt toegestaan voorzover hier wordt voldaan aan de criteria van de functionele binding. De werkgroep is van mening dat dit het geval is wanneer de horeca wordt beperkt tot de aard en omvang zoals hiervoor bedoeld.

5 Conclusie

De werkgroep concludeert dat het beperken van het aantal personen dat niet strikt noodzakelijk aanwezig hoeft te zijn in het gebied niet aan de hand van de definiëring van het begrip functionele binding kan geschieden. Deze afweging vindt plaats bij de verantwoording van het groepsrisico in het kader van een ruimtelijk plan of een milieuvergunning.

Deze conclusie wordt gesterkt door het feit dat het Bevi juist vestiging van kwetsbare objecten (met in de regel grotere aantallen personen) mits functioneel gebonden binnen een veiligheidscontour mogelijk maakt. Het verder beperken van het aantal personen met behulp van die zelfde functionele binding is een tegengestelde gedachtengang.

De werkgroep stelt dan ook voor de beoordeling van de functionele binding uitsluitend te richten op de hoofdactiviteiten van bedrijven. Past een dergelijke hoofdactiviteit binnen de formulering van de functionele binding, dan wordt binnen deze activiteit niet meer gekeken naar het aantal personen.