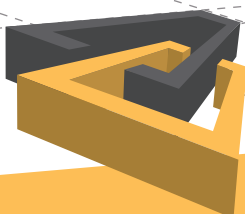


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

KADEMUUR LNG-BREAKBULKTERMINAL, MAASVLAKTE ROTTERDAM

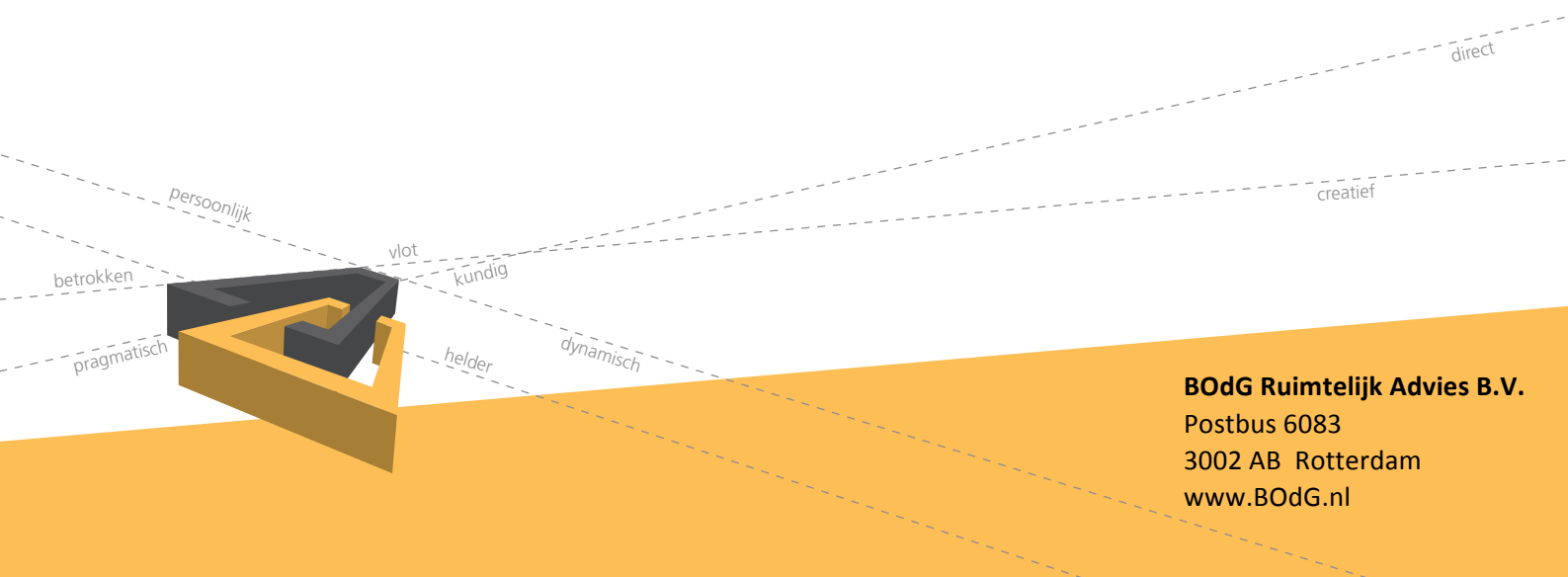


RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

KADEMUUR LNG-BREAKBULKTERMINAL, MAASVLAKTE ROTTERDAM

datum: 26 september 2012

In opdracht van: Havenbedrijf Rotterdam N.V.



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Ligging van het project	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Procedure	8
2. BELEIDSKADER.....	9
3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	11
3.1 Huidige situatie.....	11
3.2 Projectbeschrijving	12
4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN.....	13
4.1 Water.....	13
4.2 Milieuzonering.....	13
4.3 Geluid	14
4.4 Luchtkwaliteit	14
4.5 Externe veiligheid	14
4.6 Bodem	15
4.7 Archeologie.....	16
4.8 Natuur.....	16
4.9 Duurzaamheid	18
5. UITVOERBAARHEID.....	19
5.1 Financiële uitvoerbaarheid	19
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	19
6. CONCLUSIE	21

1. INLEIDING

1.1 *Aanleiding*

Sinds september 2011 is de LNG¹-terminal van Gate actief op de Maasvlakte. Doordat het toepassingsgebruik van LNG steeds verder toeneemt, zijn VOPAK en Gasunie voornemens om direct ten westen van de huidige terminal een LNG-breakbulkterminal te ontwikkelen. Deze terminal gaat dan ingezet worden voor de overslag van LNG vanuit de tanks van Gate naar zowel zee- en binnenvaartschepen als naar vrachtauto's; de huidige LNG-terminal is hier namelijk niet op ingericht.

De LNG-breakbulkterminal wordt gefaseerd aangelegd (zie § 3.2), waarbij de eerste fase van de terminal in 2015 operationeel moet zijn. Voor deze terminal zal het Havenbedrijf Rotterdam een insteekhaven met kademuur bouwen. De bouw van de kademuur is echter in strijd met het geldende bestemmingsplan. Om deze strijdigheid op te heffen wordt een omgevingsvergunning aangevraagd. Onderhavig document dient hiertoe als ruimtelijke onderbouwing.

1.2 *Ligging van het project*

Het projectgebied bevindt zich aan de noordzijde van de Maasvlakte en beslaat alleen die gronden van de toekomstige LNG-breakbulkterminal die gebruikt gaan worden voor de kademuur. De terminal is gelegen aan de Aziëweg en ligt ingeklemd tussen de Yangtzehaven en de Maasvlakte Olie Terminal.



Afbeelding 1: Locatie voorgenomen LNG-breakbulkterminal op de Maasvlakte.

1.3 *Vigerend bestemmingsplan*

Ter plaatse van het projectgebied is het bestemmingsplan "Maasvlakte '81" van kracht, dat op 29 juli 1982 is vastgesteld en (gedeeltelijk) goedgekeurd is op 24 januari 1984. Dit bestemmingsplan was een vervolg op een nadere uitwerking van het bestemmingsplan Maasvlakte 1970, waaraan door de Kroon goedkeuring is onthouden. Maasvlakte '81 kent een tweetal herzieningen. De eerste herziening (vastgesteld op 15 oktober 1987 en goedgekeurd

¹ LNG staat voor Liquefied Natural Gas. Het betreft aardgas dat bij atmosferische druk wordt afgekoeld tot circa 160°C onder nul, waardoor het vloeibaar wordt.

op 31 mei 1988) voorzag in het herstel van een aantal aspecten op de plankaart en in de voorschriften waaraan goedkeuring was onthouden. De tweede herziening werd op 22 mei 2008 vastgesteld en voorzag in een aanpassing van de plankaart vanwege de geluidszone voor Maasvlakte 2. Deze herziening werd goedgekeurd door de provincie Zuid-Holland op 16 december 2008.

Op de bij het bestemmingsplan behorende plankaart geldt ter plaatse van het projectgebied de bestemming "Industriedoeleinden (uit te werken bestemming)". Deze gronden zijn bestemd voor bouw-, opslag- en werkterreinen ten behoeve van aan diepvaarwater gebonden industriële bedrijven, alsmede voor opslag-, overslag- en transportbedrijven. Ook is het toegestaan de gronden te gebruiken voor onder andere (spoor)wegen, leidingstroken en haventerreinen met bijbehorende havenwerken en -installaties.

De LNG-breakbulkterminal, inclusief kademuur, past binnen deze bestemming. Voor de aanleg van de insteekhaven is daarom geen afwijking van het bestemmingsplan nodig. Omdat sprake is van een uit te werken bestemming, is de bouw van binnen deze bestemming passende bouwwerken echter pas mogelijk op het moment dat de bestemming is uitgewerkt. Deze uitwerking heeft tot op heden niet plaatsgevonden, zodat de bouw van de kademuur nog niet kan worden toegestaan.

Voor Maasvlakte 1 is op dit moment een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding², waarin de kademuur planologisch en juridisch wordt toegestaan. Omdat vaststelling van dat bestemmingsplan naar alle waarschijnlijkheid nog enige tijd op zich laat wachten, is besloten om vooruitlopend daarop, specifiek voor deze kademuur, de procedure van een omgevingsvergunning te doorlopen.

1.4 Procedure

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Vanaf dat moment worden aanvragen om afwijking van het bestemmingsplan aangemerkt als een aanvraag om een omgevingsvergunning (ook wel project-omgevingsvergunning genoemd). In deze vergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatiegebonden activiteiten geïntegreerd. Waar voorheen een functiewijziging en/of bouwwerk gerealiseerd kon worden op grond van het projectbesluit ex artikel 3.10 Wro, is een soortgelijke afwijking - waarvan in dit geval sprake is - geïntegreerd in de (project)omgevingsvergunning. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een 'reguliere' en een 'uitgebreide' procedure.

Omdat in dit geval een bouwverbod van toepassing is en de ontwikkeling niet past binnen de "kruimelgevallen" zoals deze in het Besluit omgevingsrecht (artikel 4 van Bijlage II) zijn opgenomen, bestaat in het onderhavige geval geen mogelijkheid om de omgevingsvergunning te verlenen met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 2 van de Wabo. Dit betekent, dat medewerking alleen kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in § 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; het onderhavige document voorziet hierin. De aanvraag ten behoeve van de planologische afwijking wordt separaat aangevraagd van de omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten.

² Onder andere voor het plangebied van Maasvlakte 1 heeft de gemeenteraad van Rotterdam op 28 juni 2012 een voorbereidingsbesluit genomen.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste beleidsstukken aangehaald die betrekking hebben op het voornemen om een kademuur te realiseren. Vooropgesteld wordt dat het Rijksbeleid, gelet het abstractieniveau van daarvan, geen concrete uitspraken doet over dit voornemen. Onderstaand wordt dan ook alleen aandacht besteed aan relevant provinciaal en gemeentelijk beleid.

Visie op Zuid-Holland

Op 2 juli 2010 heeft Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Provinciale Structuurvisie, alsmede de bijbehorende Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vastgesteld. De visie voldoet aan de eisen uit de Wet ruimtelijke ordening en geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. Met de nieuwe integrale Structuurvisie is het 'Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020' en de nota 'Regels voor Ruimte' vervallen.

De provinciale structuurvisie moet actueel zijn om aangesloten te blijven op ontwikkelingen bij gemeenten, regio's en de provincie zelf. Daarom actualiseert het provinciaal bestuur deze visie jaarlijks, inclusief de Verordening Ruimte. Provinciale Staten hebben de Actualisering 2011 op 29 februari 2012 vastgesteld. In de actualisatie zijn de hoofdlijnen, hoofdpogaven en provinciale belangen van het ruimtelijk beleid ongewijzigd gebleven.

In de visie staat hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. Ook de instrumenten van de provincie komen aan de orde. De provincie stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen. De Rotterdamse haven is in de structuurvisie aangewezen als 'Bedrijventerrein Mainport'. De provincie heeft de ambitie om de vestigingsfactoren van bedrijven en organisaties die bijdragen aan de mainportfunctie, verder te ontwikkelen. De voorgenomen realisatie van een kademuur is daarmee geheel in lijn.

Havenvisie 2030

De Havenvisie 2030 is vastgesteld door de gemeenteraad op 15 december 2011 en betreft een visie op de toekomst van de haven van Rotterdam. De visie is de opvolger van het Havenplan 2020 en verwoordt de ambitie en visie op de toekomst van het Rotterdamse haven- en industriecomplex. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft de visie gemaakt met hulp van diverse klanten, overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties.

In de visie is Rotterdam in 2030 Europa's belangrijkste haven- en industriecomplex. Aan de hand van de visie, de succesfactoren en de trends, ontwikkelingen en ramingen is geanalyseerd welke maatregelen genomen moeten worden om de visie te realiseren. Cruciale acties voor het realiseren van de visie die moeten worden genomen zijn transitie van de industrie, efficiënte logistieke ketens in een Europees netwerk, verbeteren van de bereikbaarheid, verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en Innovatie & Daadkracht. De ontwikkeling van een LNG-breakbulkterminal past binnen deze visie; hetzelfde geldt dan ook voor de realisatie van de benodigde kademuur.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie, het huidige gebruik en de beoogde nieuwe situatie.

3.1 *Huidige situatie*

De LNG-breakbulkterminal wordt gerealiseerd in het noordelijk deel van het industrieterrein Maasvlakte. Dit deel van de Rotterdamse haven is in de jaren zestig van de 20^e eeuw in zee aangelegd. Vanaf 1973 meerden de eerste schepen af, waarna in de jaren tachtig van de 20^e eeuw nog enkele delen aan de Maasvlakte zijn toegevoegd: het in het zuiden gelegen Slufterdepot is daar een voorbeeld van. Bij de aanleg van de Maasvlakte is in eerste instantie een zeewering aangelegd, waarbinnen zand uit de Noordzee en het Oostvoornse Meer werd opgespoten.

Rondom het projectgebied staat het grondgebruik geheel in het teken van industriële doeleinden. Zo is de LNG-breakbulkterminal voorzien direct ten westen van de huidige LNG-terminal van Gate, waar opslag en afvoer van LNG via buisleiding plaatsvindt. Ten noorden van de locatie is de Maasvlakte Olie Terminal gelegen, alwaar ruwe olie wordt gelost en opgeslagen. Aan de westzijde is de containerterminal van Euromax gelegen. De Yangtzehaven vormt de zuidelijke grens van het projectgebied. Deze haven vormt de uiteindelijke toegangsweg tot Maasvlakte 2, die momenteel direct ten westen van de Maasvlakte wordt aangelegd.

De gronden waarop de LNG-breakbulkterminal is voorzien, zijn tijdelijk in gebruik geweest als bouwterrein voor de bouw van de LNG terminal, zoals op afbeelding 3 zichtbaar is. Daarnaast is hier een tijdelijke betoncentrale aanwezig; de productie van beton vindt nog plaats tot eind 2012. De tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de betoncentrale afgesloten contracten zijn met wederzijdse instemming al beëindigd.



Afbeelding 3: Ligging LNG-breakbulkterminal (oranje omkaderd) in relatie tot omgeving.

3.2

Projectbeschrijving

De LNG Breakbulkterminal wordt gerealiseerd ten behoeve van het beladen van zee- en binnenvaartschepen evenals tankwagens met LNG. Deze beladingsactiviteiten vinden 24 uur per dag en zeven dagen per week plaats. Hierdoor worden op jaarbasis in totaal zo'n 280 schepen en 15.000 tankwagens beladen.

De aanleg van deze terminal vindt gefaseerd plaats, waarbij de inrichting uiteindelijk ingedeeld kan worden in de volgende componenten:

- een opstelplaats voor tankwagens in afwachting van belading;
- een station waar gelijktijdig drie tankwagens met LNG beladen kunnen worden;
- een insteekhaven met een kade aan de oostzijde, waarin één middelgroot schip of twee binnenvaartschepen kunnen worden beladen;
- een gebouw waarin controle op de jetty's en tankwagenbelading plaatsvindt;
- een parkeerplaats voor personenauto's.

In de eerste fase wordt zoveel als mogelijk van de terminal gerealiseerd; fase twee richt zich op de uitbreiding van het overslagstation voor vrachtwagens en op de aanleg van een tweede kade aan de westzijde van de insteekhaven. Deze fase vindt naar verwachting in 2017/2018 plaats.

Ontsluiting van de nieuwe terminal vindt op twee manieren plaats. Het (vracht)autoverkeer wordt via de Aziëweg van en naar de terminal geleid. Voor de scheepvaart vindt de ontsluiting via de Yangtzehaven plaats.

Voor de belading van schepen is uit het oogpunt van nautische veiligheid gekozen voor een insteekhaven. Een dergelijke voorziening is namelijk veiliger dan het bevoorraden van schepen die langs de Yangtzehaven zijn gelegen. Onderstaande afbeelding geeft een schematische weergave van de eerste fase van de insteekhaven. Deze ruimtelijke onderbouwing richt zich alleen op de oostelijke kade zonder installaties. Deze installaties behoren namelijk tot de eerste fase van de realisatie van de LNG-breakbulkterminal.



Afbeelding 4: Impressie LNG-breakbulkterminal (projectgebied oranje omkaderd).

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten behandeld die binnen de ruimtelijke ordening, en daarmee dus ook voor deze ruimtelijke onderbouwing, van belang zijn. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de milieuaspecten, aangezien de beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening de laatste decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Het milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen en is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

4.1 *Water*

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat deze voldoen aan het waterbeleid. Dit is vastgelegd in diverse beleidsdocumenten van Europees (Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) tot gemeentelijk niveau (Waterplan 2). Het belangrijkste uitgangspunt dat uit deze beleidsstukken valt te destilleren, houdt in dat de waterhuishouding zo is geregeld, dat de voorgenomen ontwikkeling geen negatieve effecten heeft voor de waterhuishouding. Met andere woorden: de geplande ontwikkeling dient "hydrologisch neutraal" ontwikkeld te worden.

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing is erop gericht om binnen het projectgebied een kademuur te kunnen bouwen. Dit leidt tot een toename van het verhard oppervlak. Aangezien het projectgebied buitendijks gelegen is, is het treffen van compenserende maatregelen niet nodig. Het hemelwater dat op de kademuur valt, wordt daarbij rechtstreeks geloosd op de havenbekkens. Daarnaast leidt de voorgenomen ontwikkeling niet tot een verandering van de chemische, ecologische en/of thermische grond- of oppervlaktewaterkwaliteit.

4.2 *Milieuzonering*

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in haar uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" een handreiking geboden voor het toepassen van milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. In de volksmond spreekt men ook wel van "het groene boekje". De milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (bijv. bedrijven) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies (bijv. woningen) krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie, te weten: geluid, geur, gevaar en stof. Daarnaast is milieuzonering gericht op nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan. Met de handreiking kan worden bepaald wat de gewenste richtafstand is tussen een woningbouwlocatie en de bedrijven in de omgeving. Dit kan oplopen tot de maximale richtafstand voor bedrijven met milieucategorie 6 en die bedraagt 1.500 meter tot het omgevingstype rustige woonwijk.

De realisatie van een kademuur leidt niet tot de oprichting van een gevoelig object of een inrichting die ingevolge de VNG-uitgave een hindercontour heeft. Dit betekent, dat de in de omgeving aanwezige bedrijven door de aanleg van de kademuur niet in hun vergunde rechten worden aangetast. Ook het woon- en leefklimaat ter plaatse van de dichtstbijzijnde woningen wordt niet aangetast, aangezien de afstand tot deze woningen meer dan 3.500 meter bedraagt. De voorgenomen ontwikkeling wordt uit het oogpunt van milieuzonering dan ook acceptabel geacht.

4.3 Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

De voorgenomen ontwikkeling van een kademuur leidt niet tot de bouw van een geluidsgevoelig object. Nader onderzoek naar de grenswaarden uit de Wet geluidhinder is dus niet noodzakelijk. Gesteld wordt, dat het aspect geluid geen belemmeringen vormt voor de functiewijziging.

4.4 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

De voorgenomen realisatie van een kademuur leidt niet tot een verkeersaantrekkende werking. Dit betekent, dat de luchtkwaliteit ter plaatse niet verandert. Het project kan dan ook als 'niet in betekenende mate' worden aangemerkt, zodat nader onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit niet noodzakelijk is. Het aspect luchtkwaliteit leidt niet tot belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Externe veiligheid

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op

een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht.

In tegenstelling tot het plaatsgeboden risico, dat in één getal kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt het 1% letaliteitsgebied. De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Dit houdt in dat bij de beoordeling van het groepsrisico het lokaal en regionaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden wordt om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

De realisatie van een kademuur binnen het projectgebied leidt niet tot de oprichting van een (beperkt) kwetsbaar object of een nieuwe risicobron. Nader onderzoek naar het aspect externe veiligheid is dan ook niet noodzakelijk. Dit thema staat de realisatie van de kademuur niet in de weg.

4.6 Bodem

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosystemen vervolgens onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Als een sanering spoedeisend is, dient hiermee binnen vier jaar aangevangen te worden. Wanneer geen sprake is van een spoedeisende sanering, kan deze worden uitgesteld totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring). Er mag dus pas worden gebouwd als de bodem schoon genoeg is bevonden. In het kader van de bouwplannen zal de bodem ter plaatse nog nader worden onderzocht.

Ten behoeve van de gronduitgifte is in 2008, ter plaatse van de beoogde terminal, een tweetal zogenaamde nul- situatie bodemonderzoeken uitgevoerd³. Deze onderzoeken hadden tot doel om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vast te leggen. Daarmee geven de onderzoeken inzicht in de kwaliteit van de bodem, op basis waarvan de gebruiksmogelijkheden en gebruiksbepalingen van de locatie (volgens de wettelijke kaders van het bevoegd gezag) concreet kunnen worden aangegeven. Daarnaast is de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en van eventueel aanwezige verhardings- en stabilisatielagen indicatief beoordeeld op hergebruiksmogelijkheden (Bouwstoffenbesluit, BsB). Uit deze bodemonderzoeken blijkt dat geen sprake is van bodemverontreiniging, anders dan een lichte arseen- -en chroomverontreiniging in het grondwater. Dergelijke verontreinigingen kunnen in het havengebied als een natuurlijk verhoogd achtergrondgehalte worden aangemerkt.

³ Nulsituatie Bodemonderzoek (fase 1) Europaweg ong. (IGWR 18 maart 2008) en Nulsituatie Bodemonderzoek (fase 2) Europaweg ong. (IGWR, 26 november 2008).

Daarnaast is reeds in 2004 een onderzoek naar de waterbodem uitgevoerd⁴. In dit onderzoek zijn geen sterke verontreinigingen aangetroffen, als gevolg waarvan geconcludeerd is dat milieuhygiënisch gezien geen belemmeringen bestonden om het betreffende deel van de Yangtzehaven te dempen.

Hoewel uit deze onderzoeken geconcludeerd kan worden dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om op te bouwen, zal in het kader van de uitvoering nader onderzoek worden verricht in de vorm van een T0 (water)bodemonderzoek, om te bepalen naar welke locatie de bagger en grond kan worden afgevoerd.

4.7 Archeologie

Om het archeologische erfgoed beter te beschermen, is in 1992 het Verdrag van Malta opgesteld. Het verdrag stelt dat behoud van archeologisch erfgoed in de bodem, in iedere fase van planontwikkeling moet worden meegewogen. Als behoud in de bodem geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven. De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. Een bouwplan dient te voorzien in maatregelen om archeologische overblijfselen volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie te documenteren en de informatie en vondsten te behouden.

Met betrekking tot de archeologische verwachting op het industrieterrein Maasvlakte - en dus ook voor dit projectgebied - is de aanwezigheid van de laag van Velsen in de diepe ondergrond (circa 18 tot 24 meter beneden NAP) van belang, met name voor de opgespoten delen van de Maasvlakte en de zeebodem. In deze laag bevinden zich mogelijk nog intacte vindplaatsen met vroeg-mesolithisch jacht- en visgerei. Daarnaast kunnen op de Maasvlakte nog scheepswrakken vanaf de 12^e eeuw worden aangetroffen. Deze zijn gelegen op een diepte van 3 tot 12 meter beneden NAP. Voor alle andere vondsten geldt, dat deze hoogstwaarschijnlijk verspoeld zijn.

Het aanleggen van de insteekhaven en de bouw van de kademuur leiden tot bodemversturende activiteiten die dieper reiken dan 3 meter beneden NAP. Voorafgaand aan het indienen van de omgevingsvergunning voor het bouwen van de kademuur, wordt dan ook een verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd. Indien archeologische vondsten aanwezig zijn, zal in overleg met het bevoegd gezag bekeken worden hoe hiermee wordt omgegaan.

4.8 Natuur

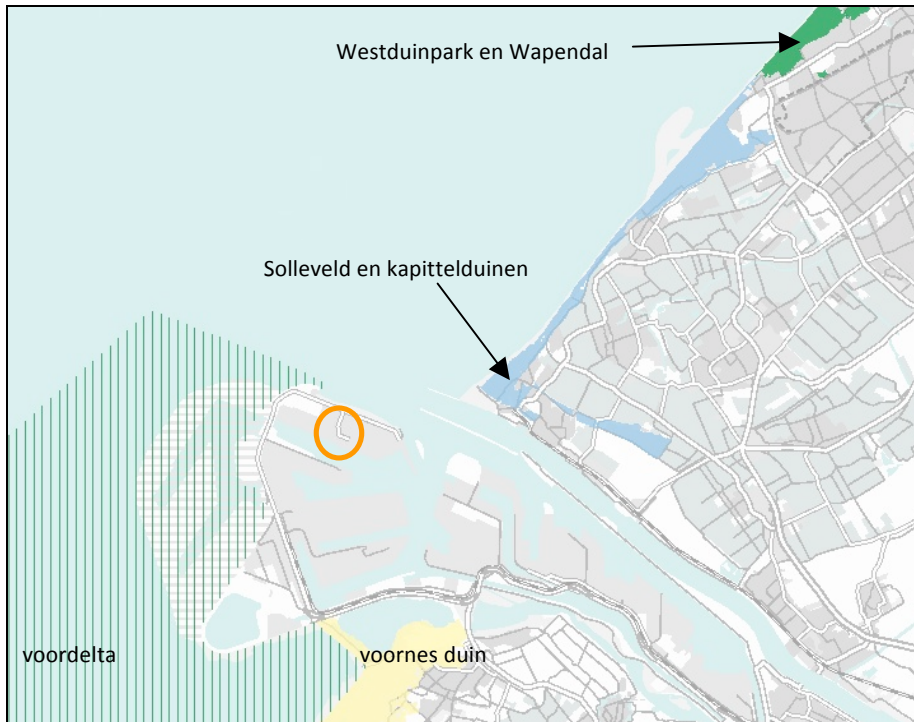
De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming.

Gebiedsbescherming

Eén van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden als de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten. Daarnaast bestaan gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur, welke op een andere wijze beschermd worden. Wanneer in of in de directe nabijheid van een aangewezen gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd.

⁴ Waterbodemonderzoek aan de Yangtzehaven (Euromax 2) te Rotterdam (IGWR 18 mei 2004).

Daarvoor moet worden onderzocht wat de bijdrage is van de voorgenomen activiteiten is ter plaatse van de dichtst bij de inrichting gelegen Natura 2000- gebieden (een zogenaamd depositieonderzoek) . Voor dit project gaat het dan om de gebieden Voornes Duin, de Voordelta, Solleveld en Kapittelduinen en Westduinpark en Wapendal. Er zullen geen significante effecten optreden op de instandhoudingsdoelstellingen van de genoemde Natura 2000-gebieden.



Afbeelding 5: Ligging Natura 2000-gebieden ten opzichte van de projectlocatie.

Soortbescherming

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet (Ff- wet); deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar deze zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in drie categorieën:

- categorie 1: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ff- wet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd;
- categorie 2: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ff- wet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden;
- categorie 3: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

Ontheffingaanvragen op basis van categorie 1 en 2 worden getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets). Ontheffingaanvragen op basis van categorie 3 krijgen te maken met de 'uitgebreide toets'. Dit houdt in dat wordt getoetst op drie criteria, te weten 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang, 2) er is geen alternatief en 3) doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort. Aan alle criteria moet worden voldaan.

Natuurtoetsen

De toets aan de Flora- en faunawet en de natuurbeschermingswet wordt, respectievelijk is gezamenlijk aangevraagd voor zowel de bouw als het uiteindelijke gebruik (de activiteit).

Van belang is dat het Havenbedrijf Rotterdam jaarlijks onderzoek laat doen naar de aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten in het havengebied. Uit de meest recente versie van deze 'havenscan'⁵, blijkt dat op de bestaande Maasvlakte diverse beschermde soorten voorkomen. Zo kunnen ter plaatse van het projectgebied soorten voorkomen als patrijs, bontbekplevier, slechtvalk en tapuit. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een gedragscode opgesteld, die door het ministerie van LNV is geaccordeerd. Hierin is aangegeven hoe het havenbedrijf in zijn beheersgebied omgaat met beschermde soorten. Indien noodzakelijk wordt deze gedragscode ook voor de voorgenomen ontwikkeling gevolgd.

4.9

Duurzaamheid

Duurzaamheid is onder andere zodanig bouwen, renoveren en beheren dat, gedurende de hele kringloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving, het milieu en de menselijke gezondheid zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden. Het begrip duurzaamheid speelt op verschillende schaalniveaus een rol, zowel op het niveau van de stad, de wijk als het gebouw. Rotterdam heeft een ambitieus klimaatprogramma vastgesteld. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het klimaatprogramma van Rotterdam moet bij het ontwerp van gebouwen rekening worden gehouden met duurzaam bouwen- principes en de energieprestatie eisen. Rotterdam streeft naar een goede balans tussen sociale (people), ecologische (planet) en economische (prosperity) belangen bij het nemen van beslissingen en het uitvoeren van activiteiten. Deze ambities zijn vastgelegd in het zogenaamde Programma Duurzaam. Hierin wordt ingegaan op opgaven zoals het verminderen van de CO2 uitstoot, het bevorderen van de energie-efficiëntie en het groener maken van de stad. In dit Programma worden tien opgaven genoemd voor de periode 2010-2014. Deze punten hebben betrekking op aspecten die voor de aanleg van een kademuur niet aan de orde zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om dynamisch verkeersmanagement, het verbeteren van het binnenklimaat van scholen of de toepassing van schone brandstoffen bij vrachtverkeer.

⁵ bureau Stadsnatuur Rotterdam, Beschermde en bedreigde soorten Havengebied Rotterdam 2010, februari 2011, bSR-rapport 158.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 *Financiële uitvoerbaarheid*

De uitvoering en daarmee ook de kosten van de voorgenomen ontwikkeling komen geheel voor rekening van de initiatiefnemer, die tevens de gronden in eigendom heeft. De gemeente Rotterdam vervult hierin enkel een kaderstellende en toetsende rol. Gelet op het vorenstaande kan geconcludeerd worden dat het project financieel uitvoerbaar is.

5.2 *Maatschappelijke uitvoerbaarheid*

Deze paragraaf is gereserveerd voor eventueel ingediende zienswijzen.

6. CONCLUSIE

Na verlening van de omgevingsvergunning, waartoe onderhavig document dient als ruimtelijke onderbouwing, is het toegestaan om binnen het projectgebied een kademuur te realiseren. Dit gebruik past uitstekend binnen de vigerende gemeentelijke beleidskaders. Het vertoont evenmin strijdigheid met de beleidsvelden en wet- en regelgeving van de hogere overheden. Tevens zijn vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen geconstateerd.