

Bijlage 6

Antwoordnota vooroverlegreacties inpassingsplan
en ambtshalve aanpassingen

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Overlegreacties	2
3	Ambtshalve aanpassingen	14
Bijlage 1	Overlegreacties	15

1 Inleiding

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is aan de besturen van de provincie Zuid-Holland; de gemeente Rotterdam en Waterschap Hollandse Delta, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en andere overlegpartners die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn¹ gevraagd om een reactie te geven op het voorontwerp inpassingsplan net op zee HKZ. In artikel 3.28 Wro staat dat indien er sprake is van nationale belangen de bevoegd minister een inpassingsplan kan vaststellen, maar dat daarover de gemeenteraad en Provinciale Staten gehoord dienen te worden. Het horen van de gemeenteraad en Provinciale Staten (het zogenaamde 'Wro-overleg') kan worden gecombineerd met het Bro-overleg. In het kader van dit Wro-overleg is het voorontwerp inpassingsplan net op zee HKZ toegestuurd aan de gemeenteraad van Rotterdam en Provinciale Staten van Zuid-Holland.

De volgende reacties zijn ontvangen:

- Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, 16 maart 2017;
- Provincie Zuid-Holland, 21 maart 2017;
- Havenbedrijf Rotterdam (HbR), 20 april 2017;
- ONE, 20 april 2017;
- Gasunie, 7 april 2017;
- Gasunie, 7 april 2017;
- Stedin, 10 april 2017;
- RWS – West-Nederland Zuid, 18 april 2017;
- ROAD CCS, 18 april 2017;
- RWS – Zee en Delta, 19 april 2017.

In hoofdstuk 2 is een overzicht opgenomen van de overlegreacties, reacties hierop van het bevoegd gezag zijn eveneens in hoofdstuk 2 opgenomen. De ingekomen overlegreacties zijn integraal opgenomen als bijlage bij deze nota.

2 Overlegreacties

In de navolgende tabel zijn de ingekomen overlegreacties samengevat en voorzien van een reactie van het ministerie van EZ. Tevens is aangegeven of de overlegreactie heeft geleid tot aanpassingen in het ontwerp inpassingsplan.

¹ Zie de opsomming in paragraaf 7.2

Nr.	Indiener	Inhoud reactie	Antwoord	Aanpassingen in ontwerp inpassingsplan
1a	Veiligheids-regio Rotterdam-Rijnmond (VRR)	Omdat elektriciteitskabels noch als (beperkt) kwetsbaar object noch als risicobron genoemd worden (in respectievelijk artikel 1 en 2 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)), ziet de VRR af van advisering in het kader van het Bevi. Gezien het feit dat de impact van dit inpassingsplan verder reikt dan alleen de werkingssfeer van het Bevi, blijft de VRR echter graag betrokken bij het project. Voor adviezen in het kader van de milieu en bouwvergunningdelen, verwijst indiener naar de betreffende afdelingen Industriële veiligheid en Risicobeheersing van de VRR.	Wordt voor kennisgeving aangenomen. VRR sluit aan in het regio-overleg en blijft op die wijze ook betrokken.	Nee
2a	Provincie Zuid-Holland	Het provinciale beoordelingskader is vastgelegd in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening ruimte 2014. Het plan is conform dit beleid. Dit is een gecoördineerde reactie van alle betrokken directies van de provincie.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee
3a	Havenbedrijf Rotterdam (HbR)	De verbeelding maakt het niet mogelijk een relatie te leggen met de onderliggende plan- en bestemmingsgrenzen of de feitelijke situatie. Dat belemmert een goede beoordeling en daarmee het geven van zienswijzen. Dit geldt des te meer voor het nieuwe tracé voor de variant met een open ontgraving, waarvoor alleen een A4 beschikbaar is.	De verbeelding is opgesteld conform de landelijke regelgeving voor ruimtelijke plannen, de ruimtelijke ordeningsstandaarden 2012. In de ontwerpfase komt het plan ook digitaal beschikbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl , waarbij men in en uit kan zoomen en verschillende ondergronden (waaronder de luchtfoto) kan gebruiken. Ook zijn hierop de andere geldende bestemmingsplannen zichtbaar. Het nieuwe tracé voor de variant met een open ontgraving wordt opgenomen in het ontwerp inpassingsplan dat op www.ruimtelijkeplannen.nl wordt gepubliceerd. Een ieder kan dan zienswijzen indienen tijdens de formele ter inzage legging van het ontwerp. Er vindt regelmatig overleg met HbR plaats.	Ja, het ontwerp inpassingsplan is aangepast op het nieuwe tracé.
3b	Havenbedrijf Rotterdam	Waterwegen dienen bij voorkeur haaks te worden gekruist, omdat dat de installatietijd (stremmingsduur), de installatierisico's en het grondgebruik beperkt, met name in de Maasmond. Afwijkingen van dat uitgangspunt moeten goed worden gemotiveerd. Het aanlandingsgebied van de kabels is immers ook voor toekomstige projecten van groot belang. Daartoe behoren mogelijk ook volgende kabelaanlandingen voor windparken.	Wordt voor kennisgeving aangenomen. De Maasmond wordt met de kabel zoveel als mogelijk haaks gekruist. De open ontgravingsvariant kruist haaks de Maasmond, de boring zoveel als mogelijk haaks. Dit is ook afgestemd met HbR.	Nee
3c	Havenbedrijf Rotterdam	Inmiddels is bekend dat de inpassing van (i) de beide tracés ter plaatse van de Maasmond en de zeewering, (ii) het tracé ter plaatse van het Yangtzekanaal en (iii) het tracé binnen de inrichting van Euromax worden aangepast ten opzichte van hetgeen in het voorontwerp is opgenomen. Het gehele plan (verbeelding, regels en toelichting) dient daarmee nog in overeenstemming te worden gebracht en worden afgestemd met betrokken gebiedsbeheerders, waaronder HbR.	(i) De nieuwe variant met een open ontgraving is toegevoegd aan het ontwerp inpassingsplan op basis van een aanvulling op het MER. (ii/iii) Het tracé is in het voorontwerp al juist opgenomen op verzoek van HbR en naar aanleiding van afstemming met ROAD (onder Yangtzekanaal/inrichting Euromax) zodat er één kruising minder is met de ROAD-leiding. Over dit punt heeft al afstemming plaats gevonden met HbR.	Ja, het ontwerp inpassingsplan is aangepast op het nieuwe tracé bij het passeren van de Maasmond.

Nr.	Indiener	Inhoud reactie	Antwoord	Aanpassingen in ontwerp inpassingsplan
3d	Havenbedrijf Rotterdam	<p>De bestemming Leiding – Leidingstrook evenwijdig aan de Europaweg (ten noorden van het nieuwe station) dient niet in het inpassingsplan te worden opgenomen; deze gronden hebben immers reeds deze bestemming.</p> <p>Zie in dat verband ook uw toelichting op pagina 65 (onderstreping door ons):</p> <p>‘Op de plaatsen waar het kabeltracé wordt aangelegd en deze <u>buiten</u> de bestaande dubbelbestemming ‘Leiding – Leidingstrook’ valt, wordt een dubbelbestemming ‘Leiding – Leidingstrook’ opgenomen over de geldende bestemmingen uit de onderliggende gemeentelijke bestemmingsplannen.’ Ook gelet op het nieuwe tracé van de open ontgraving gaan wij er vanuit dat dit tracédeel niet in het inpassingsplan wordt opgenomen.</p>	Met het nieuwe tracé voor de open ontgraving is dit gedeelte komen te vervallen.	Ja, met het nieuwe tracé is dit gedeelte komen te vervallen, het ontwerp inpassingsplan is aangepast op het nieuwe tracé bij het passeren van de Maasmond.
3e	Havenbedrijf Rotterdam	In artikel 3.1.2 wordt verwezen naar de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie -1’. Deze komt niet voor in dit plan.	Deze dubbelbestemming is niet meer aanwezig in het ontwerp inpassingsplan, de bepaling is dus overbodig.	Ja, regels artikel 3.1.2 zijn aangepast en deze bepaling is verwijderd.
3f	Havenbedrijf Rotterdam	Uit het plan leiden wij af dat het de bedoeling is de vigerende dubbelbestemmingen voor archeologie ongemoeid te laten, ook waar een nieuwe bestemming wordt gelegd. Wij verzoeken u dit expliciet te vermelden in de toelichting en het vaststellingsbesluit, overeenkomstig artikel 3.28, derde lid, Wro.	De dubbelbestemming voor archeologie op zee blijft noodzakelijk omdat er nog een kans op archeologische waarden aanwezig blijft. Op land is de aanwezigheid van eventuele waarden in voldoende mate onderzocht; er zijn geen waarden bekend ter plaatse van het tracé. Daarmee geldt er alleen nog een algemene zorg- en meldplicht bij het aantreffen van archeologische waarden in de uitvoering. Paragraaf 4.5 voorziet in deze toelichting.	Nee
3g	Havenbedrijf Rotterdam	De uit het vigerende plan overgenomen bouw- en gebruiksregels voor de bestemming ‘Leiding – Leidingstrook’ vloeien voort uit het (rechtstreeks werkend) Besluit externe veiligheid buisleidingen. Wij verzoeken u dit te vermelden in de toelichting.	Het voorstel wordt overgenomen.	Ja, de tekst in de toelichting paragraaf 5.3 onder het kopje ‘Leiding – Leidingstrook’ is hier op aangevuld.
3h	Havenbedrijf Rotterdam	Het plan voorziet ter plaatse van de Maasmond binnen de bestemming ‘Leiding – Leidingstrook’ in twee (aanduidingen voor) kabeltracés. Blijkens artikel 4.1 mag niet meer dan één tracé worden gerealiseerd. Ons inziens kan worden betwijfeld of het verbod in de voorgestelde vorm bindend is. HbR verzoekt u te bepalen dat binnen deze bestemming maximaal vier kabels evenwijdig in hetzelfde tracé mogen worden gelegd en bedreven en dat tracécombinaties (een deel van de kabels via het ene en een deel via het andere tracé) niet toegestaan zijn. Dit in verband met het voorkomen van onnodig ruimtegebruik.	Het is voldoende geborgd in de regels en verbeelding dat deze combinatie niet mogelijk is, doordat beide tracés aangeduid zijn. Er mag één tracé gerealiseerd worden en na realisatie heeft de gemeente Rotterdam de bevoegdheid één tracé weg te bestemmen. Het is niet mogelijk om beide tracés of tracécombinaties aan te leggen.	Nee
3i	Havenbedrijf Rotterdam	Wij verzoeken u te bepalen dat de (wijzigings) bevoegdheid op grond van artikel 4.6 een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders is.	In artikel 1.8 van de regels, in de begripsomschrijving, is het bevoegd gezag vastgelegd. Op basis van de Wet bepalingen omgevingsrecht is dat het “bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning”. Dat is ook voor een project onder de rijkscoördinatie-regeling in beginsel altijd het college van burgemeester en wethouders.	Nee

Nr.	Indiener	Inhoud reactie	Antwoord	Aanpassingen in ontwerp inpassingsplan
3j	Havenbedrijf Rotterdam	In de toelichting ontbreekt de vermelding dat het plan alleen betrekking heeft op gemeentelijk ingedeeld gebied dat geen voor het project passende bestemming heeft.	In paragraaf 1.3 wordt toegelicht dat het inpassingsplan betrekking heeft op die delen van onderliggende bestemmingsplannen die geen passende bestemming hebben voor het project. In paragraaf 1.1 en 1.2 wordt toegelicht dat het inpassingsplan betrekking heeft op gemeentelijk ingedeeld gebied. Er is geen aanleiding het ontwerp inpassingsplan hier aan te passen.	Nee
3k	Havenbedrijf Rotterdam	De betekenis van de onderhoudszone op zee in figuur 1.2 op pagina 3 is niet toegelicht. Wij kennen de achtergrond van deze zone op zee, maar in het aanlandingsgebied van de Maasmond moet binnen deze zone de aanleg van andere kabels en leidingen mogelijk blijven. Wij verzoeken u de bedoelde zone uit de tekening te halen of toe te lichten dat deze voor het inpassingsplan geen betekenis heeft.	Figuur 1.2 komt uit het MER. Het figuur is in het MER aangepast en derhalve ook in het ontwerp inpassingsplan. De onderhoudszone heeft ook geen betekenis voor het inpassingsplan (planologisch niet relevant).	Ja, figuur 1.2 is hier op aangepast.
3l	Havenbedrijf Rotterdam	Bij de beschrijving van de omgeving (pagina 11) ontbreekt een verwijzing naar het in voorbereiding zijnde windpark op de zeewering en de in voorbereiding zijnde aanleg van de CO ₂ -leiding van ROAD. Deze projecten streven eveneens duurzaamheidsdoelstellingen na. De inpassing van de hoogspanningskabels dient met deze projecten te worden afgestemd, opdat ook zij kunnen worden gerealiseerd.	Er is rekening gehouden met het windpark op de zeewering en ROAD bij de situering van het tracé van het net op zee HKZ. De toelichting is hierop aangepast.	Ja, de tekst in paragraaf 2.2 is aangevuld met het in voorbereiding zijnde windpark op de zeewering en de CO ₂ leiding van ROAD.
3m	Havenbedrijf Rotterdam	De stelling op pagina 15 dat de technische aspecten van de tracéalternatieven op zee niet sterk onderscheidend zijn is niet juist gebleken, met name de aanlandingen door de Maasmond en de inpassing in daarvoor aangewezen leidingstraten zijn technisch sterk onderscheidend ten opzichte van de andere alternatieven. Inmiddels is dat ook uit aanvullend onderzoek gebleken. De toelichting dient daarop in te gaan. (zie ook opmerking 3c).	In paragraaf 4.2 staat onder het kopje 'afweging' dat er op het gebied van techniek inderdaad verschillen zijn in complexiteit tussen de tracéalternatieven. Het thema techniek is echter niet sterk onderscheidend; alle tracéalternatieven zijn technisch haalbaar. De afweging voor het VKA ging niet over de aanlegmethode (waarbij in de Maasmond onderscheid wordt gemaakt tussen de aanlegvariant van de boring en de open ontgraving), wel over de keuze tussen aansluitpunten op land. Er is geen aanleiding de tekst aan te passen.	Nee
3n	Havenbedrijf Rotterdam	In paragraaf 2.5 (pagina 16) ontbreekt een beschrijving van kruisingen met andere kabels en leidingen op gemeentelijk grondgebied (m.n. ook in de Maasmond).	Dit is aangepast en er is een verduidelijkende afbeelding (figuur 2.5, een vergrote versie van deze afbeelding is te vinden in bijlage 5) in de toelichting opgenomen.	Ja, de tekst in paragraaf 2.5 van de toelichting is hierop aangevuld.
3o	Havenbedrijf Rotterdam	Bij de afweging van het VKA (pagina 15) en de verwijzing naar stakeholders ontbreekt de vermelding dat de havenmeester, Rijkswaterstaat en het havenbedrijf om een geboorde oplossing voor de kruising van de Maasmond vragen.	Het Havenbedrijf heeft inderdaad een voorkeur uitgesproken voor een geboorde oplossing. De Rijkshavenmeester heeft geen voorkeur uitgesproken, maar nautische randvoorwaarden gesteld, waaraan bij beide aanlegvarianten aan zal worden voldaan. RWS heeft geen voorkeur aangegeven. De aanlegmethode is geen onderdeel geweest van de VKA keuze. De aanlanding op Maasvlakte Noord is de uitkomst van het afwegingsproces voor het VKA.	Nee
3p	Havenbedrijf Rotterdam	Op pagina 17 van de toelichting ontbreekt de vermelding dat de gebiedsbeheerder (HbR) ter voorkoming van nodeloos ruimtegebruik aandringt op oplossingen zonder mofputten.	Mofputten worden toegepast indien noodzakelijk voor technische uitvoering van het tracé en zijn onderdeel van de optimalisatie bij variant 2 (boring), zie paragraaf 2.5. Er vindt regelmatig overleg plaats met betrekking tot de optimalisatie van het project. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee

Nr.	Indiener	Inhoud reactie	Antwoord	Aanpassingen in ontwerp inpassingsplan
3q	Havenbedrijf Rotterdam	Op pagina 17 is vermeld; 'In totaal komen er dus vier mofputten op land (dit betekent: circa 8 x 20 meter x 4 keer), waar de zeekabels aan de landkabels worden gekoppeld.' Onduidelijk is of daar ook de afstand tussen de mofputten bij inbegrepen is.	Zie beantwoording onder 3p. De dubbelbestemming 'Leidingen – Leidingstrook' laat eventuele noodzakelijke aanleg van mofputten toe. De mofputten dienen binnen de breedte van de dubbelbestemming aangelegd te worden. De op pagina 17 van het voorontwerp inpassingsplan vermelde situatie gold voor variant 1 met aanlanding in de Edisonbaai. Daar zat de afstand tussen de mofputten nog niet in. Bij de optimalisatie (zie toelichting inpassingsplan kader 2.3) worden ook mofputten worden toegepast. Het ruimtebeslag van de optimalisatie inclusief mofputten past binnen de benodigde ruimte voor variant 2 zoals opgenomen op de verbeelding.	Nee
3r	Havenbedrijf Rotterdam	Bij de beschrijving van de geboorde oplossingen ontbreekt op pagina 17 (onder het kopje Westelijke variant') de mogelijkheid dat vanaf een platform op zee de volledige lengte naar het nieuwe TenneT station wordt geboord ('sea to shore').	Deze optie stond niet in MER, maar is in de aanvulling opgenomen. De beschrijving van de geboorde oplossingen is aangevuld.	Ja, de tekst in paragraaf 2.5.1 van de toelichting onder het kopje 'Tracé op zee' is hier op aangepast/aangevuld.
3s	Havenbedrijf Rotterdam	Op pagina 18 van de toelichting is vermeld: 'Er is derhalve een configuratie speciaal voor de leidingenstrook ontworpen (zie Figuur 2.3) die smaller is dan de sleufconfiguratie die TenneT in vrij gebied toepast (met totale breedte 19,5 meter). Het ruimtegebruik in deze situatie bedraagt 5,2 meter voor de 4 kabels van 220 kV en 2,4 meter voor de 2 kabels van 380 kV (exclusief de 0,4 meter afstand ten opzichte van andere kabels of leidingen en exclusief benodigde ruimte voor aanleg).' In figuur 2.3 ontbreekt echter het ruimtegebruik van twee 380 kV-kabels. In de tekst en in de figuur ontbreekt ook het ruimtegebruik van de boring.	In het voorontwerp inpassingsplan stond alleen een figuur met het ruimtebeslag van de 220 kV kabel in de leidingenstrook, deze is met het vervallen van variant 1 niet meer relevant. Een figuur met het ruimtebeslag van de 2 kabels van 380 kV is toegevoegd aan het ontwerp inpassingsplan (figuur 2.4). Voor de boringen van land naar zee is een belemmerde strook aan weerszijden van de buitenste boorlijnen van 10 meter aangehouden buiten de zone waar de (toekomstige) windturbines worden gefundeerd en 15 meter binnen die zone. Voor het stuk landtracé, aangelegd in een open ontgraving en bij de kruisingen van wegen met korte boringen, is een beperktere zone van 5 meter aan weerszijden van de buitenste kabels voldoende. Tussen de boorlijnen van de net op zee kabels wordt 10 meter aangehouden.	Ja, paragraaf 2.5.1 van de toelichting onder het kopje 'Tracé op land' is aangepast en figuur 2.4 is toegevoegd.
3t	Havenbedrijf Rotterdam	Gemeente Rotterdam is de zakelijk gerechtigde van de kabel- en leidingenstrook. Diverse teksten, waaronder die op pagina 18, lijken er ten onrechte vanuit te gaan dat HbR dat is.	Dit is aangepast.	Ja, de zinsnede "onder andere" in paragraaf 2.5.1 van de toelichting is hier op aangepast.
3u	Havenbedrijf Rotterdam	Op pagina 18 van de toelichting is vermeld (onderstreept door ons): 'Het Yangtzekanaal (tussen het nieuw te realiseren transformatorstation en het bestaande 380 kV hoogspanningsstation) wordt gekruist met een gestuurde boring (zie ook).' De verwijzing '(zie ook)' verwijst nergens naar.	Hier had een verwijzing naar figuur 1.2 moeten staan. Dit is aangepast.	Ja, in de tekst in paragraaf 2.5.1 van de toelichting is een verwijzing naar figuur 1.2 opgenomen.

Nr.	Indiener	Inhoud reactie	Antwoord	Aanpassingen in ontwerp inpassingsplan
3v	Havenbedrijf Rotterdam	Op pagina 43 wordt uit oogpunt van leveringszekerheid getoetst of het nieuwe transformatorstation binnen de 10 ⁻⁶ risicocontour van een bestaande inrichting ligt. Daargelaten de relevantie van een 10 ⁻⁶ contour voor een goeddeels onbemand object is het van belang te vermelden dat het gehele plangebied binnen een veiligheidscontour (artikel 14 Bevi) ligt. Op grond daarvan wordt in het havengebied niet meer getoetst aan individuele 10 ⁻⁶ contouren van inrichtingen. Bovendien is op pagina 42 toegelicht dat het station niet wordt aangemerkt als een beperkt kwetsbaar object. Wij verzoeken u dan ook duidelijk in de toelichting te vermelden dat een toekomstige ligging van het station binnen een eventuele (nieuwe) 10 ⁻⁶ contour op voorhand aanvaardbaar is. Dit om te voorkomen dat onverwachte belemmeringen voor andere ontwikkelingen ontstaan.	Het transformatorstation is geen (beperkt) kwetsbaar object. Dat betekent ook dat de realisatie van het transformatorstation geen belemmering betekent voor toekomstige ontwikkelingen op de Maasvlakte (op gronden die nu nog niet ontwikkeld zijn) die binnen het geldende bestemmingsplan passen.	Ja, de tekst in paragraaf 4.4 van de toelichting is hierop aangevuld.
3w	Havenbedrijf Rotterdam	Bij de beschrijving van het beleid (pag. 23 e.v.) ontbreekt een verwijzing naar het door Rijk, provincie en gemeente mede-ondertekende Convenant Realisatie Windenergie in de Rotterdamse haven (Staatscourant 16371). Op grond van dit convenant moeten windturbines op de buitencontour van de Maasvlakte worden geplaatst. Er ontbreekt ook een toelichting hoe op dat voornemen wordt afgestemd.	Het benoemde convenant is in principe geen beleidskader, maar er wordt wel een passage over opgenomen in de beleidsparagraaf.	Ja, in paragraaf 3.3 van de toelichting is een alinea over het convenant opgenomen.
3x	Havenbedrijf Rotterdam	Op pagina 63 is in de tweede alinea vermeld dat door de aanleg van de kabels geen belemmering voor andere kabels en leidingen ontstaat. Dat is niet juist; vanwege de compacte ligging veroorzaken alle kabels en leidingen in de leidingenstrook onvermijdelijk beperkingen voor elkaar. Daarmee moet rekening worden gehouden bij aanleg- en herstelwerkzaamheden.	De ligging van de kabels voor het net op zee in de kabel- en leidingenstrook op de Maasvlakte is reeds planologisch mogelijk, als gevolg waarvan de reactie op dit punt niet relevant is voor het inpassingsplan. De specifieke ligging en het ruimtebeslag van de kabels in de kabel- en leidingenstrook zijn tot stand gekomen in samenspraak met het Leidingenbureau van de gemeente Rotterdam en met het Havenbedrijf Rotterdam (HBR). Op basis van deze ligging en het ruimtebeslag zijn beïnvloedingsstudies uitgevoerd waarvan de resultaten en de eventuele mitigerende maatregelen afgestemd worden met de betreffende leidingeigenaren teneinde daarmee de vergunning Leidingenverordening te kunnen aanvragen bij het Leidingenbureau van de gemeente Rotterdam, deze verordening valt niet onder de RCR. Onderhoud en reparaties dienen te worden uitgevoerd binnen de kaders van het Handboek Leidingen 2015. Gedetailleerde werkwijze en de benodigde veiligheidsmaatregelen zullen afhankelijk zijn van de situatie ter plaatse. Hiervoor zal tussen TenneT en de betreffende leidingeigenaren in de beheerfase afstemming plaatsvinden. Aangevoerd is dat alle kabels hun werk kunnen doen, ondanks andere kabels en leidingen, het tracé is dus haalbaar en aanvaardbaar.	Ja, de tekst in paragraaf 4.7.3 van de toelichting is hier op aangepast.

Nr.	Indiener	Inhoud reactie	Antwoord	Aanpassingen in ontwerp inpassingsplan
3y	Havenbedrijf Rotterdam	<p>In par. 6.4 (pagina 70) ontbreekt een toelichting op de (vergoeding van) mogelijke schades als gevolg van mogelijke stremming van het scheepvaartverkeer tijdens (onverhoopte vertraging van) aanleg- of reparatiewerkzaamheden. Het plan dient duidelijk te zijn over de schaderegeling. Schades als gevolg van stremmingen kunnen zich uitstrekken tot in het hele havengebied en het achterland. Mede om die reden geven de gebiedsbeheerders de voorkeur aan een geboorde oplossing.</p>	<p>Over de aanlegwijze vindt afstemming plaats tussen TenneT, het ministerie van EZK, het ministerie van IenW, RWS, het Havenbedrijf Rotterdam en de (Rijks)havenmeester. De aanlegwijze wordt zo uitgewerkt dat zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer binnen de door de (Rijks)havenmeester gestelde nautische randvoorwaarden. In de aanlandingsvariant met open ontgraving zijn (gedeeltelijke) stremmingen van scheepvaartverkeer in de Maasmond noodzakelijk om de kabels te kunnen realiseren. Deze aanlandingsvariant leidt daarmee (mogelijk) tot hinder voor de scheepvaart, echter wel binnen de grenzen van de nautische randvoorwaarden.</p> <p>De voorkeur die het Havenbedrijf Rotterdam heeft voor een 'geboorde oplossing' wordt meegenomen in de afweging tussen de twee aanlegvarianten door de Maasmond. Bij deze afweging spelen met name de technische haalbaarheid, risicoprofielen en kosten (inclusief kosten voor eventuele schade bij stremmingen) van beide aanlegvarianten een grote rol. TenneT en het Havenbedrijf Rotterdam werken aan nader inzicht in de eventuele schadelast, zowel als gevolg van voorzienbare stremming bij de open ontgraving als van mogelijk onvoorziene stremmingen in geval van calamiteiten die bij beide aanlegvarianten kunnen optreden.</p> <p>Ondanks het feit dat bij het nemen van de benodigde besluiten voor het net op zee HKZ alle belangen van belanghebbenden mee worden genomen bij de afweging, bestaat de mogelijkheid dat burgers en bedrijven nadeel zullen ondervinden door een rechtmatig overheidsbesluit. Als een tegemoetkoming van dit nadeel niet anderszins voldoende is verzekerd, bestaat de mogelijkheid om een verzoek te doen voor vergoeding van planschade of nadeelcompensatie.</p> <p>Indien blijkt dat nadeel wordt ondervonden door betrokkenen als gevolg van een rechtmatig overheidsbesluit kan een separaat besluit genomen worden over de vraag of planschade of nadeelcompensatie verschuldigd is aan degenen die schade ondervinden van het schadeveroorzakend besluit. In die besluiten wordt overeenkomstig de juridische procedures en criteria voor planschade of nadeelcompensatie getoetst of causaal verband bestaat tussen het rechtmatig besluit en de schade, eventuele schade voorzienbaar was, of sprake is van een bijzondere last en of de last het normale bedrijfsrisico te boven gaat. In de verschillende besluiten die voor het net op zee worden genomen zal worden verwezen naar de voor dat besluit geldende schaderegeling.</p>	<p>Ja, de tekst in paragraaf 6.4 is hier op aangepast</p>

Nr.	Indiener	Inhoud reactie	Antwoord	Aanpassingen in ontwerp inpassingsplan
4a	ONE	<p>Voor de aanlanding van de kabels en de kruising van de Maasmond heeft TenneT aangegeven dat er twee opties bestaan: een open ontgraving of een gestuurde boring. In de bijlage bij de brief vooroverleg n.a.v. gewijzigd inpassingsplan (referentie UB-04629, d.d. 3 april 2017) zijn voor de gestuurde boring twee alternatieve routes weergegeven, een oostelijke en een westelijke variant (zie bijlage 1). TenneT heeft verder aangegeven dat op dit moment nog geen keuze kan worden gemaakt tussen de twee aanlegmethodes en de wens geuit om beide aanlegmethodes te bestemmen en te vergunnen. ONE is voornemens om een platform (met de code P18-B) ten behoeve van de winning van koolwaterstoffen (voornamelijk aardgas) te plaatsen op een locatie circa 14 km uit de kust ten westen van Monster. Voor de export van de koolwaterstoffen zal het platform middels een nieuw aan te leggen 8" (circa 20 cm diameter) pijpleiding met de bestaande Q16-Maas gasbehandelingslocatie op de Maasvlakte worden verbonden. De Maasgeul zal worden gekruist met een gestuurde boring die ten noord-oosten van het noordelijk havenhoofd zal uitkomen. De plannen voor deze ontwikkeling moeten het vergunningen-proces nog doorlopen. In de huidige plannen zullen de kabels van TenneT en de pijpleiding van ONE dichtbij elkaar liggen (zie bijlage 2). In de voorliggende notitie van TenneT overlapt de oostelijke variant voor de gestuurde boring het voorgenomen tracé van de ONE pijpleiding bij de kop van het noordelijke havenhoofd. ONE en TenneT zijn reeds met elkaar in overleg om de plannen zo goed als mogelijk op elkaar af te stemmen. Uit dit overleg is onder andere gebleken dat het onwaarschijnlijk is dat TenneT uiteindelijk voor de oostelijke variant van de gestuurde boring zal kiezen. ONE is beperkt in de mogelijkheden om de pijpleiding bij het noordelijke havenhoofd naar het oosten te verschuiven, onder meer vanwege de benodigde waterdiepte voor het schip dat de pijpleiding zal leggen en het langere traject van de gestuurde boring voor de pijpleiding. Gezien het bovenstaande verzoeken wij u om bij de besluitvorming rekening te houden met de belangen van ONE en de oostelijke variant van de gestuurde boring van TenneT dusdanig westelijk te verschuiven zodat er ruimte ontstaat voor de aanleg van de ONE pijpleiding.</p>	<p>Er wordt rekening gehouden met de belangen van ONE. Op 9 mei 2017 heeft nog overleg tussen ONE en TenneT plaatsgevonden. De meest oostelijke variant van een lange gestuurde boring onder de Maasmond door, welke zou overlappen met het ONE tracé bij de kop van het noordelijke havenhoofd, is niet meer in beeld. In het overleg concludeerden TenneT en ONE dat beide initiatieven inclusief een 're-routing' op voldoende afstand van elkaar liggen bij het kruisen van de Maasmond en elkaar daarmee niet in de weg zitten. De verbeelding van het ontwerp inpassingsplan is aangepast op het aangepaste tracé, er rekening mee houdend dat de oostelijke variant van de gestuurde boring van TenneT dusdanig westelijk verschoven wordt dat er ruimte ontstaat voor de aanleg van de ONE pijpleiding.</p>	<p>Ja, de verbeelding is aangepast op de met ONE overeengekomen verschuiving van het tracé.</p>

Nr.	Indiener	Inhoud reactie	Antwoord	Aanpassingen in ontwerp inpassingsplan
5a	Gasunie	Uit de verbeelding blijkt dat de nieuwe ontwikkeling, te weten de aanleg en het houden van het 380KV kabelcircuit, over gastransportleidingen van Gasunie is geprojecteerd. De gewenste ontwikkeling verdraagt zich niet met de aanwezigheid van deze gastransportleidingen. Gasunie kan daarom niet instemmen met de gewenste ontwikkeling. Wij verzoeken u dan ook een ander alternatief te onderzoeken, waarbij onze gastransportleidingen wel bereikbaar blijven.	De ontwikkeling van het net op zee HKZ is grotendeels planologisch mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan. De exacte ligging, en de beschikbare ruimte, in de kabel- en leidingenstrook heeft TenneT toegewezen gekregen door HbR en het Leidingenbureau van de gemeente Rotterdam. TenneT volgt hier het Handboek Leidingen van het Leidingenbureau van de gemeente Rotterdam. Er vindt daarnaast afstemming plaats tussen Gasunie en TenneT over dit project, onderwerp van gesprek is ook de bereikbaarheid in de beheersfase. Er is geen reden een alternatief te zoeken.	Nee
6a	Gasunie	Reactie identiek aan 5(a), met ander kenmerk. Voor reactie zie verder onder 5.	Zie beantwoording onder 5a.	Nee
7a	Stedin	Het Handboek leidingen van de gemeente Rotterdam geeft aan dat de afstand tussen kabels en leidingen maximaal 40cm moet bedragen, echter zien wij dat in uw ontwerp een tussenruimte wordt gehanteerd van 110cm tussen de kabels en 40 cm tussen de kabelbeschermlaten. Door deze toegepaste maatvoering voorzien wij o.a. problemen ontstaan die betrekking hebben op toekomstig ruimtebeslag en beïnvloeding van kabels en leidingen in de directe omgeving.	Het kabeltracé is grotendeels al mogelijk op basis van de vigerende bestemmingsplannen. De beïnvloeding zal verantwoord worden in het kader van de procedure voor de kabel- en leidingenverordening. Deze verordening valt niet onder de RCR en staat dan ook los van het inpassingsplan. Aangezien deze reactie verder niet relevant is voor het inpassingsplan, leidt deze niet tot aanpassingen. Het tracé en de specifieke ligging en ruimtebeslag in de leidingenstrook is tot stand gekomen in samenspraak met Leidingenbureau van gemeente Rotterdam en HbR. Zij gaan over de uitgifte van de grond en de hoeveelheid ruimte die beschikbaar is voor dit tracé. Een van de belangrijke punten van het Handboek Leidingen is dat toekomstige ontwikkelingen in de leidingenstrook niet beperkt mogen worden. TenneT heeft de afstemming die het heeft gehad met Leidingenbureau en HbR over de ligging van het tracé alsmede het feit conform Handboek leidingen te zullen handelen, in een overleg aan Stedin toegelicht.	Nee
7b	Stedin	Als Stedin vereisen wij dat de aanleg van deze 380 kV kabels geen thermische invloed mogen hebben op de belastbaarheid van de naastliggende Stedin kabels (klantverbindingen). In het rapport geeft u niet aan dat er studies uitgevoerd worden om de thermische beïnvloeding vast te stellen. (Op pagina 63 wordt alleen gesproken over elektrische beïnvloeding)?	TenneT heeft de thermische beïnvloeding voor de Stedin kabels in kaart gebracht op basis van de gegevens die TenneT van Stedin heeft ontvangen en op basis van het voorlopig kabelontwerp van TenneT voor net op zee Hollandse Kust (zuid). TenneT heeft de bevindingen laten vastleggen in een memo die is gedeeld met Stedin. In deze memo wordt gesteld dat de geleider temperaturen van de in de memo beschouwde situaties ruim onder de door Stedin maximaal toegestane geleider temperatuur ligt en wordt het continu vermogen van de Stedin kabels niet aangetast door het toevoegen van de TenneT kabels in de leidingenstrook. Dit komt verder aan de orde in het kader van de procedure voor de kabel- en leidingenverordening (zie ook beantwoording onder 7a). Deze reactie is verder niet relevant voor het IP en leidt niet tot aanpassingen.	Nee
7c	Stedin	Volgens het Handboek leidingen van de gemeente Rotterdam moet een beïnvloedingsberekening uitgevoerd worden volgens de NEN 3654:2014. Kunt u aangeven of de door u uitgevoerde berekeningen worden uitgevoerd volgens bovenstaande norm?	In fase I van de beïnvloedingsstudie is toegelicht dat de beïnvloedingsberekeningen uitgevoerd worden volgens de NEN 3654. Stedin heeft inmiddels ook de fase II rapportage ontvangen. In een overleg aan Stedin is de rapportage toegelicht.	Nee

Nr.	Indiener	Inhoud reactie	Antwoord	Aanpassingen in ontwerp inpassingsplan
7d	Stedin	Middels deze brief willen wij u tevens op de hoogte brengen dat er, als voorbereiding op de toekomstige 66kV Noordring, reeds boringen zijn gemaakt onder de Yangteezehaven en onder het TenneT terrein nabij de Colloradoweg. Vastgelegd moet worden dat de aanleg van de 380 kV kabels niet de ingang van deze boringen hinderen.	TenneT heeft afstemming gehad met Stedin en de ingang van genoemde boringen wordt na de aanleg van net op zee HKZ niet gehinderd. Deze reactie is verder niet relevant voor het IP en leidt niet tot aanpassingen.	Nee
7e	Stedin	Op het moment dat de nieuw aan te leggen 380 kV verbindingen in bedrijf zijn en Stedin operationele werkzaamheden moet uitvoeren aan de naastliggende hoogspanningskabels, stelt TenneT eisen aan de bereikbaarheid van het tracé. Graag ontvangen wij deze eisen.	TenneT heeft aan Stedin aangegeven dat het met Stedin graag de werkwijze bij onderhoud en storingen bespreekt. Hiervoor zal de beheersorganisatie van TenneT die over dit onderwerp gaat worden ingeschakeld, evenals de beheersorganisatie van Stedin. Deze reactie is verder niet relevant voor het inpassingsplan en leidt niet tot aanpassingen.	Nee
7f	Stedin	Tevens hebben wij nog veel vragen over de toegepaste techniek, welke wij in een vervolgoverleg verder willen toelichten.	Er vindt tussen TenneT en Stedin overleg plaats.	Nee
8a	RWS – West-Nederland Zuid	Rijkswaterstaat heeft het voorontwerp-inpassingsplan Net op Zee Hollandse Kust (Zuid)", het bij behorende milieueffect-rapport (MER) en de aanvullende informatie over de nog te onderzoeken nieuwe tracé variant beoordeeld. Rijkswaterstaat constateert dat een aantal aspecten nog onzeker is en nog niet alle elementen van het meest recente MER zijn doorvertaald in het inpassingsplan, versie 27 febr. 2017. Dit maakt dat de beheerbelangen op het gebied van scheepvaart, waterkeringen N2000 nog niet volledig kunnen worden beoordeeld.	Wordt voor kennisgeving aangenomen. De aanvulling op het MER, met een nieuwe variant voor het tracé voor de open ontgraving, heeft tot aanpassingen in het ontwerp inpassingsplan geleid.	Ja, het ontwerp inpassingsplan is aangepast op het nieuwe tracé.
8b	RWS – West-Nederland Zuid	In het kader van Convenant Realisatie Windenergie in de Rotterdamse haven, waarbij het Rijk ook een convenant partner is, mag de aanlanding van de kabel niet ten koste gaan van een opstelplaats van een windturbine. Dit geldt ook voor de combinatie van de aanlanding van de TenneT-kabel en de Roadleiding. Op grond van dit convenant moeten windturbines op de buitencontour van de Maasvlakte worden geplaatst. Er ontbreekt een toelichting hoe daar op wordt afgestemd. Ik verzoek u dit duidelijk naar voren te laten komen in het Inpassingsplan.	Voor het kabeltracé is rekening gehouden met de geplande turbines op de zeekering en ROAD. Beide aanlegmethoden (open ontgraving en boring) leiden er niet toe dat er minder windturbines op de buitencontour van de Maasvlakte geplaatst kunnen worden. Een toelichting op het beoogde windpark op de zeekering en ROAD is opgenomen in paragraaf 2.2. In paragraaf 3.3 is een passage opgenomen over het convenant. Zie ook beantwoording reacties 3l en 3w.	Ja, de tekst in paragraaf 2.2 is aangevuld met het in voorbereiding zijnde windpark op de zeekering en ROAD. In paragraaf 3.3 van de toelichting is een alinea over het convenant opgenomen.
8c	RWS – West-Nederland Zuid	Ook de zeeverende functie van de zeekering (Maasvlakte 2) mag niet aangetast worden door de aanwezigheid en/of aanleg van de kabel. Ik verzoek u dit mee te nemen in het Inpassingsplan.	In paragraaf 4.3.2 van de toelichting wordt ingegaan op kust- en waterkeringsveiligheid, er zijn geen gevolgen. Eventuele specifieke vereisten om dit verder te kunnen borgen kunnen opgenomen worden in de Watervergunning. Kabels en leidingen zijn reeds toegestaan binnen de vigerende bestemmingen voor de zeekering. De vooroverlegreactie geeft geen aanleiding het inpassingsplan op dit punt aan te passen.	Nee
8d	RWS – West-Nederland Zuid	In paragraaf 3 (van het aanvullende tracé) wordt aan gegeven dat TenneT in een laat stadium werd geconfronteerd met de NAP-12m eis voor de variant open ontgraving bij de Edisonbaai. Rijkswaterstaat heeft echter lang moeten wachten op specifieke informatie van TenneT. Het lijkt mij niet nodig om in het Inpassingsplan naar elkaar te wijzen wie wanneer welke informatie aangeleverd heeft. Ik verzoek u de tekst neutraal te beschrijven.	De betreffende tekst is nadrukkelijk geen onderdeel van het inpassingsplan maar alleen een toelichting op de nieuwe te onderzoeken variant voor de open ontgraving in het kader van het Bro-overleg met instanties. De beschrijving is dus ook niet als zodanig overgenomen in het ontwerp inpassingsplan. De beschrijving is aangepast en als onderdeel van de aanvulling op het MER opgenomen.	Nee

Nr.	Indiener	Inhoud reactie	Antwoord	Aanpassingen in ontwerp inpassingsplan
8e	RWS – West-Nederland Zuid	Verder wordt bij figuur 6 genoemd dat RWS de lijnen verkeerd had ingetekend. RWS is zich hiervan bewust, maar moest een eigen inschatting maken omdat nog geen informatie beschikbaar was. Ik verzoek u deze tekst bij figuur 6 te verwijderen.	Zie reactie onder 8d.	Nee
8f	RWS – West-Nederland Zuid	Bij de totstandkoming van de studies en rapporten ten behoeve van het inpassingsplan en het MER hebt u tot nu toe Rijkswaterstaat als beheerder steeds betrokken en tijdig advies ingewonnen. Ik verzoek u ook in het vervolgtraject de beheerbelangen van Rijkswaterstaat zorgvuldig te bewaken en vertrouw er op dat u hiervoor steeds tijdig advies inwint bij de diensten West-Nederland Zuid en Zee en Delta. Graag verneem ik van u een voorstel hoe Rijkswaterstaat voor het ter inzage gaan van het ontwerp inpassingsplan en het (aanvullend) MER alsnog de mogelijkheid krijgt om de stukken te beoordelen en indien nodig aanvullend advies uit te brengen.	Het inpassingsplan is voor de ontwerpfase aangepast. Er vindt op diverse momenten afstemming met RWS plaats. De MER aanvulling heeft de voortoets van RWS doorlopen. Ook de aanvulling vergunningaanvraag Waterwet is aan RWS voorgelegd.	Nee
9a	ROAD	Ten aanzien van het tracé met HDD boring handhaaft ROAD haar kanttekeningen: Het is van belang dat de ruimte afbakening van het Voorbereidingsbesluit buiten de ruimtelijk bestemde leidingstrook te houden, om te voorkomen dat er geen activiteiten in de leidingstrook kunnen worden uitgevoerd.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Het voorbereidingsbesluit en inpassingsplan gaan niet over de bestaand bestemde kabel- en leidingstrook met dubbelbestemming 'Leiding – Leidingstrook', dus hieraan wordt tegemoet gekomen.	Nee
9b	ROAD	Bij de aanleg van de HDD boringen zal een afstand van minimaal 10 meter aangehouden moeten worden tot de ligging van de ROAD leiding.	Afstemming tussen ROAD en TenneT heeft plaatsgevonden over de toekomstige ligging van beide tracés zowel op land als op zee. Voor de HDD ('gestuurde boring') onder het Yangtzekanaal wordt als minimale afstand tot andere HDD's 5 meter aangehouden (zie ook 3s). De op dit moment geprojecteerde ROAD HDD ligt ruim buiten deze afstand. Daarnaast betreft één van de aanlegmethodes voor het kruisen van de Maasmond, een lange HDD (offshore). Volgens de huidige informatie omtrent de plannen van ROAD die bekend zijn voor het zee-deel, zullen de HDD's elkaar niet meer kruisen en dan is het punt van het aanhouden van een afstand van minimaal 10 meter niet meer relevant. Mocht dit wel zo zijn, dan onderschrijft TenneT dat een onderlinge afstand van 10 meter tussen twee offshore HDD's een goed uitgangspunt is in de concept fase. De daadwerkelijke afstand moet echter worden vastgesteld op basis van nadere studies, waarbij opgemerkt dient te worden dat de offshore kabels grotendeels buiten de reikwijdte van het inpassingsplan vallen.	Nee
9c	ROAD	Ten aanzien van het nieuwe, meer westelijk gelegen tracé geldt het volgende: De ligging van het nieuwe tracé met open ontgraving is zodanig dat dit geen invloed zal hebben op een toekomstig tracé van ROAD. Er moet echter wel alsnog rekening gehouden te worden met een kruising van beide tracés daar het ROAD tracé verder naar het noorden afbuigt naar het westen. Hiervoor zullen bij deze variant afspraken gemaakt moeten worden.	Er vindt afstemming plaats met ROAD.	Nee



Nr.	Indiener	Inhoud reactie	Antwoord	Aanpassingen in ontwerp inpassingsplan
10a	RWS – Zee en Delta	Rijkswaterstaat heeft het “voorontwerp-inpassingsplan net op zee Hollandse Kust (Zuid)”, het bijbehorende milieueffectrapport (MER) en de aanvullende informatie over de nog te onderzoeken nieuwe tracé variant beoordeeld. Rijkswaterstaat constateert dat een aantal aspecten nog onzeker zijn en nog niet alle elementen van het meest recente MER zijn doorvertaald in het inpassingsplan, versie 27 febr. 2017. Dit maakt dat de beheerbelangen op het gebied van scheepvaart, waterkeringen N2000 nog niet volledig kunnen worden beoordeeld.	Zie beantwoording 8a.	Ja, het ontwerp inpassingsplan is aangepast op het nieuwe tracé
10b	RWS – Zee en Delta	Graag verneem ik van u een voorstel hoe Rijkswaterstaat voor het ter inzage gaan van het ontwerp inpassingsplan het (aanvullend) MER als nog de mogelijkheid krijgt om de stukken te beoordelen en indien nodig aanvullend advies uit te brengen.	Zie beantwoording 8f.	Nee

3 Ambtshalve aanpassingen

Naast de aanpassingen op basis van de overlegreacties zijn er ook nog ambtshalve aanpassingen, die dienen ter verduidelijking, correctie en aanvulling van het inpassingsplan, maar worden niet direct als gevolg van overlegreacties ingegeven. Dit zijn de ambtshalve aanpassingen.

Toelichting	
1	Integraal toevoegen nieuwe variant voor aanlanding (variant 3) en laten vervallen van variant 1 (o.a.in paragraaf 2.5), inclusief aanpassing bijbehorende onderzoeksresultaten
2	Opnemen optimalisatievariant in paragraaf 2.5
3	Paragraaf 4.5 is voor archeologie wat aangepast naar aanleiding van de offshore surveys die zijn uitgevoerd. Offshore zijn archeologische waarden op basis van de inmiddels uitgevoerde surveys niet uit te sluiten
4	Aanpassing paragraaf 7.2 ten aanzien van resultaten overleg met instanties
5	Opnemen bijlage 3 Aanvulling MER net op zee Hollandse Kust (zuid) – aanlanding Maasvlakte Noord (inclusief bijlagen)
6	Opnemen bijlage 5 Kaartje Kabeltracé Maasvlakte Noord met kruisingen kabels en leidingen
7	Opnemen bijlage 6 Resultaten Bro en Wro overleg, beantwoording reacties en ambtshalve aanpassingen
Regels	
1	Artikel 5.2.2 is aangepast, hier stond onverhoopt een verkeerde tekst.
Verbeelding	
1	Toevoegen nieuwe variant 3 voor aanlanding en het laten vervallen van variant 1
2	Aanpassing tracédeel tussen trafostation en zuidzijde Yangtzekanaal
3	Zuidelijke aansluiting bij bestaand hoogspanningsstation vervalt

Bijlage 1 Overlegreacties

	Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond	 17UIT02828
	Directie Risico- en Crisisbeheersing	
Postadres	Postbus 9154 3007 AD Rotterdam	
Bezoekadres	Wilhelminakade 947 Rotterdam	Ministerie van Economische Zaken T.a.v. plv. directeur Energie en Omgeving Postbus 20401 2500 EK DEN HAAG
Telefoon		
E-Mail	@vr-rr.nl	
Ons kenmerk	RL/BdW/17 JIT02828	
Betreft	Conceptontwerp inpassingsplan Net op Zee Hollandse Kust (Zuid). Veiligheidsadvies: 3826/001	
Datum	16 maart 2017	
Behandeld door		

Geachte

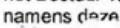
Op 28 februari 2017 heeft u, in het kader van het vooroverleg bij inpassingsplannen, het voorontwerp inpassingsplan "Net op Zee Hollandse Kust (Zuid)" vrijgegeven en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) verzocht hierop een advies uit te brengen.

De afdeling Risicobeheersing van de VRR brengt in het kader van externe veiligheid advies uit over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Zij doet dit middels een analyse van de omgeving, waarbij risicobronnen, mogelijke scenario's en hun effecten worden beschouwd.

Omdat elektriciteitskabels noch als (beperkt) kwetsbaar object noch als risicobron genoemd worden (in respectievelijk artikel 1 en 2 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)), ziet de VRR af van advisering in het kader van het Bevi. Gezien het feit dat de impact van dit inpassingsplan verder reikt dan alleen de werkingssfeer van het Bevi, blijft de VRR echter graag betrokken bij het project. Voor adviezen in het kader van de milieu en bouwvergunningdelen, verwijs ik naar de betreffende afdelingen Industriële veiligheid en Risicobeheersing van de VRR.

Voor vragen of nadere toelichting kunt u contact opnemen met de heer beleidsmedewerker van de afdeling Risicobeheersing van de VRR. Zijn e-mailadres is: @vr-rr.nl.

Met vriendelijke groet,


het Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond,
namens 

mw. A. van Daalen,
directeur Risico- & Crisisbeheersing

Kopie:

- OVD-BZ, Directie Veiligheid, Bestuursdienst Rotterdam
- Bureauhoofd Geluid en Veiligheid, DCMR, info@dcmr.nl
- Bureauhoofd Ruimte en Leefomgeving, DCMR, info@dcmr.nl
- teamleider Brandpreventie Rotterdam, VRR
- teamleider Advisering en Vergunningsverlening, VRR

- 1 -





De minister van Economische Zaken
 Ter attentie van
 Directie Energie & Omgeving
 Postbus 20401
 2500 EK Den Haag

Datum **20 APR 2017**
 Ons kenmerk HBR-1386581
 Aantal bijlagen --
 Contactpersoon
 Telefoon
 E-mail [@portofrotterdam.com](mailto:info@portofrotterdam.com)

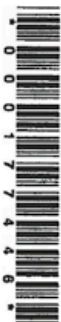
Onderwerp Reactie op voorontwerp inpassingsplan Net op Zee Hollandse Kust (Zuid)

Geachte

Met uw brief van 28 februari jl. met kenmerk DGETM-EO / 17006351 heeft u Havenbedrijf Rotterdam N.V. ('HbR') in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op het voorontwerp inpassingsplan Net op Zee Hollandse Kust (Zuid). In aanvulling daarop vraagt u in uw brief van 5 april jl. om ook te reageren op een alternatief tracé voor de variant met een open ontgraving in de Maasmond. In samenhang daarmee is de reactietermijn verlengd tot en met 20 april 2017. Met deze brief ontvangt u onze reactie, in aansluiting op hetgeen al mondeling met het ministerie en met Tennet is besproken. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de verbeelding, de regels en de toelichting.

Bij de verbeelding

1. De verbeelding maakt het niet mogelijk een relatie te leggen met de onderliggende plan- en bestemmingsgrenzen of de feitelijke situatie. Dat belemmert een goede beoordeling en daarmee het geven van zienswijzen. Dit geldt des te meer voor het nieuwe tracé voor de variant met een open ontgraving, waarvoor alleen een A4 beschikbaar is.
2. Waterwegen dienen bij voorkeur haaks te worden gekruist, omdat dat de installatietijd (stremmingsduur), de installatierisico's en het grondgebruik beperkt, met name in de Maasmond. Afwijkingen van dat uitgangspunt moeten goed worden gemotiveerd. Het aanlandingsgebied van de kabels is immers ook voor toekomstige projecten van groot belang. Daartoe behoren mogelijk ook volgende kabelaanlandingen voor windparken.
3. Inmiddels is bekend dat de inpassing van (i) de beide tracés ter plaatse van de Maasmond en de zeewering, (ii) het tracé ter plaatse van het Yangtzekanaal en (iii) het tracé binnen de inrichting van Euromax worden aangepast ten opzichte van hetgeen in het voorontwerp is opgenomen.



21-4-2017



**Port of
Rotterdam**

Het gehele plan (verbeelding, regels en toelichting) dient daarmee nog in overeenstemming te worden gebracht en worden afgestemd met betrokken gebiedsbeheerders, waaronder HbR.

4. De bestemming Leiding-Leidingstrook evenwijdig aan de Europaweg (ten noorden van het nieuwe station) dient niet in het inpassingsplan te worden opgenomen; deze gronden hebben immers reeds deze bestemming. Zie in dat verband ook uw toelichting op pagina 65 (onderstreping door ons): *'Op de plaatsen waar het kabeltracé wordt aangelegd en deze buiten de bestaande dubbelbestemming 'Leiding – Leidingstrook' valt, wordt een dubbelbestemming 'Leiding – Leidingstrook' opgenomen over de geldende bestemmingen uit de onderliggende gemeentelijke bestemmingsplannen.'* Ook gelet op het nieuwe tracé van de open ontgraving gaan wij er vanuit dat dit tracédeel niet in het inpassingsplan wordt opgenomen.

Bij de regels

5. In artikel 3.1.2 wordt verwezen naar de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie – 1'. Deze komt niet voor in dit plan.
6. Uit het plan leiden wij af dat het de bedoeling is de vigerende dubbelbestemmingen voor archeologie ongemoeid te laten, ook waar een nieuwe bestemming wordt gelegd. Wij verzoeken u dit expliciet te vermelden in de toelichting en het vaststellingsbesluit, overeenkomstig artikel 3.28, derde lid, Wro.
7. De uit het vigerende plan overgenomen bouw- en gebruiksregels voor de bestemming 'Leidingen – Leidingstrook' vloeien voort uit het (rechtstreeks werkend) Besluit externe veiligheid buisleidingen. Wij verzoeken u dit te vermelden in de toelichting.
8. Het plan voorziet ter plaatse van de Maasmond binnen de bestemming 'Leiding – Leidingstrook' in twee (aanduidingen voor) kabeltracés. Blijkens artikel 4.1 mag niet meer dan één tracé worden gerealiseerd. Ons inziens kan worden betwijfeld of het verbod in de voorgestelde vorm bindend is. HbR verzoekt u te bepalen dat binnen deze bestemming maximaal vier kabels evenwijdig in hetzelfde tracé mogen worden gelegd en bedreven en dat tracécombinaties (een deel van de kabels via het ene en een deel via het andere tracé) niet toegestaan zijn. Dit in verband met het voorkomen van onnodig ruimtegebruik.
9. Wij verzoeken u te bepalen dat de (wijzigings)bevoegdheid op grond van artikel 4.6 een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders is.

Bij de toelichting

10. In de toelichting ontbreekt de vermelding dat het plan alleen betrekking heeft op gemeentelijk ingedeeld gebied dat geen voor het project passende bestemming heeft.



11. De betekenis van de onderhoudszone op zee in figuur 1.2 op pagina 3 is niet toegelicht. Wij kennen de achtergrond van deze zone op zee, maar in het aanlandingsgebied van de Maasmond moet binnen deze zone de aanleg van andere kabels en leidingen mogelijk blijven. Wij verzoeken u de bedoelde zone uit de tekening te halen of toe te lichten dat deze voor het inpassingsplan geen betekenis heeft.
12. Bij de beschrijving van de omgeving (pagina 11) ontbreekt een verwijzing naar het in voorbereiding zijnde windpark op de zeewering en de in voorbereiding zijnde aanleg van de CO₂-leiding van ROAD. Deze projecten streven eveneens duurzaamheidsdoelstellingen na. De inpassing van de hoogspanningskabels dient met deze projecten te worden afgestemd, opdat ook zij kunnen worden gerealiseerd.
13. De stelling op pagina 15 dat de technische aspecten van de tracéalternatieven op zee niet sterk onderscheidend zijn is niet juist gebleken, met name de aanlandingen door de Maasmond en de inpassing in daarvoor aangewezen leidingstraten zijn technisch sterk onderscheidend ten opzichte van de andere alternatieven. Inmiddels is dat ook uit aanvullend onderzoek gebleken. De toelichting dient daarop in te gaan (zie ook opmerking 3).
14. In paragraaf 2.5 (pagina 16) ontbreekt een beschrijving van kruisingen met andere kabels en leidingen op gemeentelijk grondgebied (m.n. ook in de Maasmond).
15. Bij de afweging van het VKA (pagina 15) en de verwijzing naar stakeholders ontbreekt de vermelding dat de havenmeester, Rijswaterstaat en het havenbedrijf om een geboorde oplossing voor de kruising van de Maasmond vragen.
16. Op pagina 17 van de toelichting ontbreekt de vermelding dat de gebiedsbeheerder (HbR) ter voorkoming van nodeloos ruimtegebruik aandringt op oplossingen zonder mofputten.
17. Op pagina 17 is vermeld: *'In totaal komen er dus vier mofputten op land (dit betekent: circa 8 x 20 meter x 4 keer), waar de zoekabels aan de landkabels worden gekoppeld.'* Onduidelijk is of daar ook de afstand tussen de mofputten bij inbegrepen is.
18. Bij de beschrijving van de geboorde oplossingen ontbreekt op pagina 17 (onder het kopje 'Westelijke variant') de mogelijkheid dat vanaf een platform op zee de volledige lengte naar het nieuwe TenneT station wordt geboord ('sea to shore').
19. Op pagina 18 van de toelichting is vermeld: *'Er is derhalve een configuratie speciaal voor de leidingenstrook ontworpen (zie Figuur 2.3) die smaller is dan de sleufconfiguratie die TenneT in vrij gebied toepast (met totale breedte 19,5 meter). Het ruimtegebruik in deze situatie bedraagt 5,2 meter voor de 4 kabels van 220 kV en 2,4 meter voor de 2 kabels van 380 kV (exclusief de 0,4 meter afstand ten opzichte van andere kabels of leidingen en exclusief benodigde ruimte*

- voor aanleg).¹ In figuur 2.3 ontbreekt echter het ruimtegebruik van twee 380 kV-kabels. In de tekst en in de figuur ontbreekt ook het ruimtegebruik van de boring.
20. Gemeente Rotterdam is de zakelijk gerechtigde van de kabel- en leidingenstrook. Diverse teksten, waaronder die op pagina 18, lijken er ten onrechte vanuit te gaan dat HbR dat is.
21. Op pagina 18 van de toelichting is vermeld (onderstreping door ons): *'Het Yangtzekanaal (tussen het nieuw te realiseren transformatorstation en het bestaande 380 kV-hoogspanningsstation) wordt gekruist met een gestuurde boring (zie ook).'* De verwijzing '(zie ook)' verwijst nergens naar.
22. Op pagina 43 wordt uit oogpunt van leveringszekerheid getoetst of het nieuwe transformatorstation binnen de 10^{-6} risicocontour van een bestaande inrichting ligt. Daargelaten de relevantie van een 10^{-6} contour voor een goeddeels onbemand object is het van belang te vermelden dat het gehele plangebied binnen een veiligheidscontour (artikel 14 Bevi) ligt. Op grond daarvan wordt in het havengebied niet meer getoetst aan individuele 10^{-6} contouren van inrichtingen. Bovendien is op pagina 42 toegelicht dat het station niet wordt aangemerkt als een beperkt kwetsbaar object. Wij verzoeken u dan ook duidelijk in de toelichting te vermelden dat een toekomstige ligging van het station binnen een eventuele (nieuwe) 10^{-6} contour op voorhand aanvaardbaar is. Dit om te voorkomen dat onverwachte belemmeringen voor andere ontwikkelingen ontstaan.
23. Bij de beschrijving van het beleid (pag. 23 e.v.) ontbreekt een verwijzing naar het door Rijk, provincie en gemeente medeondertekende Convenant Realisatie Windenergie in de Rotterdamse haven (Staatscourant 16371). Op grond van dit convenant moeten windturbines op de buitencontour van de Maasvlakte worden geplaatst. Er ontbreekt ook een toelichting hoe op dat voornemen wordt afgestemd. (Zie ook opmerking 12.)
24. Op pagina 63 is in de tweede alinea vermeld dat door de aanleg van de kabels geen belemmering voor andere kabels en leidingen ontstaat. Dat is niet juist; vanwege de compacte ligging veroorzaken alle kabels en leidingen in de leidingenstrook onvermijdelijk beperkingen voor elkaar. Daarmee moet rekening worden gehouden bij aanleg- en herstelwerkzaamheden. Zie ook opmerking 13.
25. In par. 6.4 (pagina 70) ontbreekt een toelichting op de (vergoeding van) mogelijke schades als gevolg van mogelijke stremming van het scheepvaartverkeer tijdens (onverhoopte vertraging van) aanleg- of reparatiewerkzaamheden. Het plan dient duidelijk te zijn over de schaderegeling. Schades als gevolg van stremmingen kunnen zich uitstrekken tot in het hele havengebied en het achterland. Mede om die reden geven de gebiedsbeheerders de voorkeur aan een geboorde oplossing (zie ook opmerking 15).

21-4-2017



Voor een eventuele toelichting kunt u zich wenden tot de heer (tel. 06) i. Ik
vertrouw erop u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Frans van Zoelen
Hoofd Legal



PO. BOX 2041
NL-1076 EA AMSTERDAM

Ministerie van Economische Zaken
Directie Energie en Omgeving
T.a.v. de heer
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Amsterdam, 20 april 2017

Ons kenmerk: DDR/CW/17/006

Betreft: Reactie op voorontwerp inpassingsplan Net op Zee Hollandse Kust (zuid)

Geachte

Hierbij wil Oranje Nassau Energie (ONE) reageren op het voorontwerp inpassingsplan voor het project net op zee Hollandse Kust (zuid), inclusief de per brief van 5 april 2017 toegezonden informatie betreffende het nieuwe tracé kruising Maasmond.

Voor de aanlanding van de kabels en de kruising van de Maasmond heeft TenneT aangegeven dat er twee opties bestaan: een open ontgraving of een gestuurde boring. In de bijlage bij de brief vooroverleg n.a.v. gewijzigd inpassingsplan (referentie TT8-04629, d.d. 3 april 2017) zijn voor de gestuurde boring twee alternatieve routes weergegeven, een oostelijke en een westelijke variant (zie bijlage 1). TenneT heeft verder aangegeven dat op dit moment nog geen keuze kan worden gemaakt tussen de twee aanlegmethodes en de wens geuit om beide aanlegmethodes te bestemmen en te vergunnen.

ONE is voornemens om een platform (met de code P18-B) ten behoeve van de winning van koolwaterstoffen (voornamelijk aardgas) te plaatsen op een locatie circa 14 km uit de kust ten westen van Monster. Voor de export van de koolwaterstoffen zal het platform middels een nieuw aan te leggen 8" (circa 20 cm diameter) pijpleiding met de bestaande Q16-Maas gasbehandelingslocatie op de Maasvlakte worden verbonden. De Maasgeul zal worden gekruist met een gestuurde boring die ten noord-oosten van het noordelijk havenhoofd zal uitkomen. De plannen voor deze ontwikkeling moeten het vergunningenproces nog doorlopen.

In de huidige plannen zullen de kabels van TenneT en de pijpleiding van ONE dichtbij elkaar liggen (zie bijlage 2). In de voorliggende notitie van TenneT overlapt de oostelijke variant voor de gestuurde boring het voorgenomen tracé van de ONE pijpleiding bij de kop van het noordelijke havenhoofd.

ONE en TenneT zijn reeds met elkaar in overleg om de plannen zo goed als mogelijk op elkaar af te stemmen. Uit dit overleg is onder andere gebleken dat het onwaarschijnlijk is dat TenneT uiteindelijk voor de oostelijke variant van de gestuurde boring zal kiezen. ONE is beperkt in de mogelijkheden om de pijpleiding bij het noordelijke havenhoofd naar het oosten te verschuiven, onder meer vanwege de

21/04/2017

benodigde waterdiepte voor het schip dat de pijpleiding zal leggen en het langere traject van de gestuurde boring voor de pijpleiding.

Gezien het bovenstaande verzoeken wij u om bij de besluitvorming rekening te houden met de belangen van ONE en de oostelijke variant van de gestuurde boring van TenneT dusdanig westelijk te verschuiven zodat er ruimte ontstaat voor de aanleg van de ONE pijpleiding.

Hoogachtend,
Oranje-Nassau Energie B.V.

~~C.H. De Blyter~~ van Steveninck
Chief Financial Officer

Bijlagen:

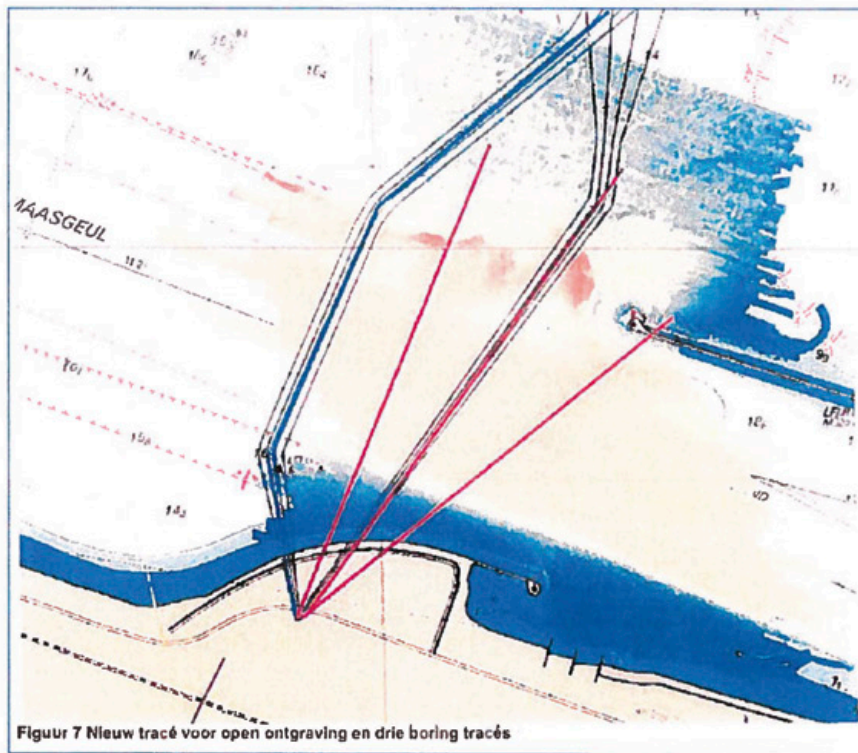
- 1- Tracés kabels Tennet
- 2- Tracés pijpleiding ONE en kabels Tennet

21-4-2017

Bijlage 1

Plannen TenneT

Gestuurde boringen (rode lijnen)

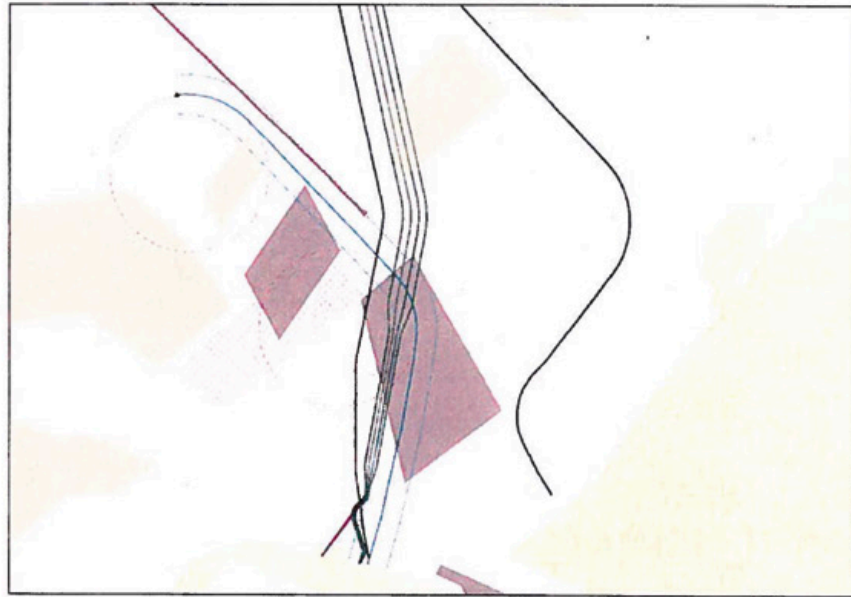


Figuur 7 Nieuw tracé voor open ontgraving en drie boring tracés

Bijlage 2

Tracés pijpleiding ONE (blauwe ononderbroken lijn) en trace TenneT (groene lijnen)

In deze situatie is er geen overlap. Indien TenneT echter de oostelijke variant van de gestuurde boring zou kiezen valt deze samen met het tracé van de ONE pijpleiding.
De wijze van kruising van de ONE pijpleiding met de TenneT kabels zal in onderling overleg worden bepaald.





Ministerie van Economische Zaken
t.a.v.
Postbus 20401
2500 BD Den Haag

Gasunie Transport Services B.V.
Postbus 181
9700 AD Groningen
Concourslaan 17
T :
E : info@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02084889
www.gasunietransportservices.com

Datum 7 april 2017
Doorkiesnummer +31 (0)6
Onderwerp Reactie voorontwerp inpassingsplan Net op Zee Hollandse Kust (zuid)

Geachte

Naar aanleiding van uw brief van 28 februari 2017, ontvangen op 3 maart 2017, verzonden onder kenmerk: DGETM-EO / 17006351 waarmee u ons bovengenoemd voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro, heeft toegezonden, hebben wij het inpassingsplan beoordeeld. Het voorontwerp geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Met ingang van 1 januari 2016 zijn delen van de eigendommen van Gasunie Transport Services B.V. onder algemene titel overgedragen aan Gasunie Grid Services B.V. Deze reactie wordt namens beiden (verder: Gasunie) ingediend, ieder voor zover het zijn bevoegdheden betreft. Alle correspondentie kan plaatsvinden via het postadres van Gasunie Transport Services B.V.

Ontwikkeling

Het inpassingsplan maakt de aanleg van stroomverbinding tussen het windenergiepark Hollandse Kust met het landelijke hoogspanningsnet op de Maasvlakte te Rotterdam mogelijk.

Uit de verbeelding blijkt dat de nieuwe ontwikkeling, te weten de aanleg en het houden van het 380 KV kabelcircuit, over gastransportleidingen van Gasunie is geprojecteerd. De gewenste ontwikkeling verdraagt zich niet met de aanwezigheid van deze gastransportleidingen. Hierover heeft per e-mail op 4 april 2017 contact plaatsgevonden tussen de heer [naam] en mevrouw [naam]. In dit e-mailverkeer is door de heer [naam]

gemeld dat de te kruisen gastransportleidingen in beheer bij Gasunie door de ontwikkelingen onbereikbaar worden. Gasunie kan daarom niet instemmen met de gewenste ontwikkeling. Wij verzoeken u dan ook een ander alternatief te onderzoeken, waarbij onze gastransportleidingen wel bereikbaar blijven. U kunt over de mogelijke consequenties van de voorgestelde ontwikkeling en eventueel te treffen maatregelen in overleg gaan met onze tracébeheerder, de heer [naam], telefoonnummer 06-[naam] of e-mail: [\[naam\]@gasunie.nl](mailto:[naam]@gasunie.nl).

Met vriendelijke groet,

Marina Tipker

4108 E-01

gasunie
transport services

Ministerie van Economische Zaken
t.a.v.
Postbus 20401
2500 BD Den Haag

Gasunie Transport Services B.V.
Postbus 181
9700 AD Groningen
Concourslaan 17
T |
E | info@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02084889
www.gasunietransportservices.com

Datum	Doorkiesnummer
7 april 2017	+31 (0)6
Ons kenmerk	Uw kenmerk
OPW 17.1363	DGETM-EO / 17047994

Onderwerp
Reactie voorontwerp inpassingsplan Net op Zee Hollandse
Kust (zuid); nieuw tracé

Geachte

Naar aanleiding van uw brief van 5 april 2017, ontvangen op 6 april 2017, verzonden onder kenmerk: DGETM-EO / 17047994 waarmee u ons bovengenoemd voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro, heeft toegezonden, hebben wij het inpassingsplan beoordeeld. Het voorontwerp geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Met ingang van 1 januari 2016 zijn delen van de eigendommen van Gasunie Transport Services B.V. onder algemene titel overgedragen aan Gasunie Grid Services B.V. Deze reactie wordt namens beiden (verder: Gasunie) ingediend, ieder voor zover het zijn bevoegdheden betreft. Alle correspondentie kan plaatsvinden via het postadres van Gasunie Transport Services B.V.

Ontwikkeling

Het inpassingsplan maakt de aanleg van stroomverbinding tussen het windenergiepark Hollandse Kust met het landelijke hoogspanningsnet op de Maasvlakte te Rotterdam mogelijk.

Uit de verbeelding blijkt dat de nieuwe ontwikkeling, te weten de aanleg en het houden van het 380 KV kabelcircuit, over gastransportleidingen van Gasunie is geprojecteerd. De gewenste ontwikkeling verdraagt zich niet met de aanwezigheid van deze gastransportleidingen. Hierover heeft per e-mail op 4 april 2017 contact plaatsgevonden tussen de heer [redacted] en mevrouw [redacted]. In dit e-mailverkeer is door de heer [redacted] gemeld dat de te kruisen gastransportleidingen in beheer bij Gasunie door de ontwikkelingen onbereikbaar worden. Gasunie kan daarom niet instemmen met de gewenste ontwikkeling. Wij verzoeken u dan ook een ander alternatief te onderzoeken, waarbij onze gastransportleidingen wel bereikbaar blijven. U kunt over de mogelijke consequenties van de voorgestelde ontwikkeling en eventueel te treffen maatregelen in overleg gaan met onze tracébeheerder, de heer [redacted], telefoonnummer 06-[redacted] of e-mail: [\[redacted\]@gasunie.nl](mailto:[redacted]@gasunie.nl).

Met vriendelijke groet,

Marina Tipker



Onderwerp	Vul hier het onderwerp in	Pagina	2 van 2
-----------	---------------------------	--------	---------

Bestaande boringen tbv 66kV:

Middels deze brief willen wij u tevens op de hoogte brengen dat er, als voorbereiding op de toekomstige 66kV Noordring, reeds boringen zijn gemaakt onder de Yangtzeehaven en onder het Tennet terrein nabij de Colloradoweg. Vastgelegd moet worden dat de aanleg van de 380 kV kabels niet de ingang van deze boringen hinderen.

Eisen werkzaamheden in omgeving Tennet kabels:

Op het moment dat de nieuw aan te leggen 380 kV verbindingen in bedrijf zijn en Stedin operationele werkzaamheden moet uitvoeren aan de naastliggende hoogspanningskabels, stelt Tennet eisen aan de bereikbaarheid van het tracé. Graag ontvangen wij deze eisen.

Tevens hebben wij nog veel vragen over de toegepaste techniek, welke wij in een vervolgoverleg verder willen toelichten.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Jan-willem Senft
Accountmanager Stedin Netbeheer



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 556 3000 AN Rotterdam

RWS INFORMATIE -
Ministerie van Economische Zaken
Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
Directie Energie en Omgeving
t.a.v.
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

**Rijkswaterstaat
West-Nederland Zuid**
Afdeling Netwerkontwikkeling
en Visie
Boompjes 200
3011 XD Rotterdam
Postbus 556
3000 AN Rotterdam
T 010 402 6287
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

adviseur Kriminologische Ordening
T
i@rws.nl

Ons kenmerk:
RWS-2017/17370

Uw kenmerk
DGETM-EQ/17044994, dd. 5
april 2017

Datum 18 april 2017
Onderwerp Reactie Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid op het
concept Inpassingsplan Net op Zee, Hollandse Kust Zuid

Geachte

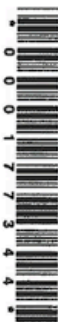
Rijkswaterstaat is als beheerder door u per brief (dd. 5 april 2017, kenmerk DGETM-EQ/17044994) verzocht uiterlijk 20 april 2017 een vooroverlegreactie te geven op het "voorontwerpinpassingsplan Net op Zee Hollandse Kust (Zuid)" met kenmerk 716080, d.d. 27 februari 2017. In het voorontwerp is het ruimtebeslag van twee opties voor de aanlegmethode van de kruising van de Maasmond meegenomen; een boring onder de Maasmond door óf het aanlanden door middel van een open ontgraving. U informeerde Rijkswaterstaat per brief dd. 5 april dat de variant met open ontgraving zoals opgenomen in het voorontwerpinpassingsplan niet uitvoerbaar is en momenteel onderzoek plaatsvindt naar een andere variant met open ontgraving. De achtergrond van de problematiek en informatie over de nieuwe variant voor open ontgraving is beschreven in de bijlage met kenmerk TTB-04629, dd. 3 april 2017. U geeft aan dat het MER, het ontwerpinpassingsplan en de vergunningaanvragen voor de Waterwet en Wet Natuurbescherming moeten worden aangepast vanwege de nieuwe variant. U vraagt mij in deze fase op basis van de voorlopige documenten als beheerder een vooroverlegreactie uit te brengen. De beiden RWS-onderdelen (Zee en Delta en West-Nederland Zuid) brengen een vooroverleg reactie uit. Hieronder vindt u de reactie van Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid.

Belang Rijkswaterstaat

Het plangebied van het inpassingsplan Net op Zee Hollandse Kust (Zuid) valt binnen de beheergebieden van de regionale onderdelen van Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid en Rijkswaterstaat Zee en Delta. Deze onderdelen van Rijkswaterstaat zijn water- en scheepvaartbeheerder van de Noordzee, Voordelta en Nieuwe Waterweg en waterkeringbeheerder in het aanlandingsgebied van het kabeltracé. Rijkswaterstaat draagt zorg voor een goede kwalitatieve en kwantitatieve toestand van de watersystemen, voert maatregelen uit in het kader van de Europese Kaderrichtlijnen (KRW en KRM) en waarborgt de 'ecologische basiskwaliteit'. Ook is Rijkswaterstaat beheerder van de Natura 2000-gebieden in het plangebied en voert maatregelen uit voor de instandhoudingsdoelen. Als scheepvaartbeheerder waarborgt Rijkswaterstaat een vlotte en veilige doorstroming van het scheepvaartverkeer en het goed functioneren van de vaarweg. Als

RWS INFORMATIE -

Pagina 1 van 3



waterkeringbeheerder (zeewering Maasvlakte 2) draagt Rijkswaterstaat zorg voor een veilige waterkering die voldoende bescherming biedt tegen overstroming.

Beoordeling

Rijkswaterstaat heeft het "voorontwerpinpassingsplan Net op Zee Hollandse Kust (Zuid)", het bijbehorende milieueffectrapport (MER) en de aanvullende informatie over de nog te onderzoeken nieuwe tracévariant beoordeeld. Rijkswaterstaat constateert dat een aantal aspecten nog onzeker is en nog niet alle elementen van het meest recente MER zijn doorvertaald in het inpassingsplan, versie 27 febr. 2017. Dit maakt dat de beheerbelangen op het gebied van scheepvaart, waterkering en N2000 nog niet volledig kunnen worden beoordeeld.

Inhoudelijke beoordeling Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

In het kader van Convenant Realisatie Windenergie in de Rotterdamse haven, waarbij het Rijk ook een convenant partner is, mag de aanlanding van de kabel niet ten kosten gaan van een opstelplaats van een windturbine. Dit geldt ook voor de combinatie van de aanlanding van de TenneT-kabel en de Roadleiding. Op grond van dit convenant moeten windturbines op de buitencontour van de Maasvlakte worden geplaatst. Er ontbreekt een toelichting hoe daarop wordt afgestemd. Ik verzoek u dit duidelijk naar voren te laten komen in het Inpassingsplan.

Ook de zeewerende functie van de zeewering (Maasvlakte 2) mag niet aangetast worden door de aanwezigheid en/of aanleg van de kabel. Ik verzoek u dit mee te nemen in het Inpassingsplan.

In paragraaf 3 (van het aanvullende tracé) wordt aangegeven dat TenneT in een laat stadium werd geconfronteerd met de NAP -12m eis voor de variant open ontgraving bij de Edisonbaai. Rijkswaterstaat heeft echter lang moeten wachten op specifieke informatie van TenneT. Het lijkt mij niet nodig om in het Inpassingsplan naar elkaar te wijzen wie wanneer welke informatie aangeleverd heeft. Ik verzoek u de tekst neutraal te beschrijven.

Verder wordt bij figuur 6 genoemd dat RWS de lijnen verkeerd had ingetekend. RWS is zich hiervan bewust, maar moest een eigen inschatting maken omdat nog geen informatie beschikbaar was. Ik verzoek u deze tekst bij figuur 6 te verwijderen.

Vervolg

Bij de totstandkoming van de studies en rapporten ten behoeve van het inpassingsplan en het MER hebt u tot nu toe Rijkswaterstaat als beheerder steeds betrokken en tijdig advies ingewonnen. Ik verzoek u ook in het vervolgtraject de beheerbelangen van Rijkswaterstaat zorgvuldig te bewaken en vertrouw erop dat u hiervoor steeds tijdig advies inwint bij de diensten West- Nederland Zuid en Zee en Delta.

Graag verneem ik van u een voorstel hoe Rijkswaterstaat voor het ter inzage gaan van het ontwerpinpassingsplan en het (aanvullend) MER alsnog de mogelijkheid krijgt om de stukken te beoordelen en indien nodig aanvullend advies uit te brengen.

**Rijkswaterstaat
West-Nederland Zuid**
Afdeling Netwerontwikkeling
en Visie

Datum
18 april 2017

Ons Kenmerk:
RWS-2017/17370



Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw voorstel met betrekking tot de eindbeoordeling van het Inpassingsplan met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
hoofd Netwerkontwikkeling en Visie
Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

drs. A.T. Kamsteeg

Rijkswaterstaat
West-Nederland Zuid
Afdeling Netwerkontwikkeling
en Visie

Datum
18 april 2017

Ons Kenmerk:
RWS-2017/17370


Maasvlakte CCS Project C.V.
postadres

 Postbus 133
 3100 AC Schiedam

bezoekadres

 Parallelweg 1c
 3112 NA Schiedam

T 010 75 34 003

F 010 75 34 040

info@road2020.nl

www.road2020.nl

KvK: 24466380

BTW NL 820996312B01

Ministerie van Economische Zaken
 T.a.v.
 Postbus 20401
 2500 EC Den Haag

Schiedam, 18 april 2017

Onderwerp: Voorontwerp Inpassingsplan Net op zee Hollandse kust (zuid)

Onze referentie: OT-021-17

Uw referentie: DGETM-EO / 17047994

Geachte

Op 5 april 2017 hebben wij uw brief (kenmerk DGETM-EO / 17047994) ontvangen met betrekking tot het voorontwerp inpassingsplan Net op zee Hollandse kust (zuid): nieuw tracé kruising Maasmond, met daarbij in de bijlage de toelichting op het nieuwe tracé.

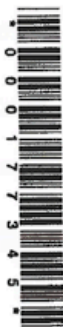
Het voorontwerp inpassingsplan heeft betrekking op twee leidingtracés, het tracé met een HDD boring (zoals al eerder gecommuniceerd) en een nieuw tracé met gedeeltelijk open ontgraven leiding.

Ten aanzien van het tracé met HDD boring handhaaft ROAD haar kanttekeningen, zoals gemaakt in het kader van het voorgenomen Voorbereidingsbesluit van het Ministerie van Economische Zaken:

- Het is van belang dat de ruimtelijke afbakening van het Voorbereidingsbesluit buiten de ruimtelijk bestemde leidingstrook te houden, om te voorkomen dat er geen activiteiten in de leidingstrook kunnen worden uitgevoerd.
- Bij de aanleg van de HDD boringen zal een afstand van minimaal 10 meter aangehouden moeten worden tot de ligging van de ROAD leiding.

Ten aanzien van het nieuwe, meer westelijk gelegen tracé geldt het volgende:

- De ligging van het nieuwe tracé met open ontgraving is zodanig dat dit geen invloed zal hebben op een toekomstig tracé van ROAD. Er dient echter wel alsnog rekening gehouden te worden met een kruising van beide tracés daar het ROAD tracé verder naar het noorden afbuigt naar het westen. Hierover zullen bij deze variant afspraken gemaakt moeten worden.





Wij vertrouwen er op dat u met bovenstaande opmerkingen rekening zult houden in het vervolg van dit proces.

Met vriendelijke groet,

Maasvlakte CCS project C.V. / ROAD

~~unno~~ Tiljema
Directeur



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 556 3000 AN Rotterdam

RWS INFORMATIE -
Ministerie van Economische Zaken
t.a.v.
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

Poelendaesingel 18
4335 JA Middelburg
Postbus 556
3000 AN Rotterdam
T 088 797 46 00
F 0118 62 29 99
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

adviseur RO

T | ro@rws.nl

Ons kenmerk
RWS-2017/17424

Uw kenmerk
DGEM-EO/17044994, dd. 5
april 2017

Datum 19 april 2017
Onderwerp Reactie Rijkswaterstaat Zee en Delta op concept
Inpassingsplan Net op Zee, Hollandse Kust Zuid

Geachte

Rijkswaterstaat is als beheerder door u per brief (dd. 5 april 2017, kenmerk DGEM-EO/17044994) verzocht uiterlijk 20 april 2017 een vooroverlegreactie te geven op het "voorontwerpinpassingsplan net op zee Hollandse Kust (Zuid)" met kenmerk 716080, d.d. 27 februari 2017. In het voorontwerp is het ruimtebeslag van twee opties voor de aanlegmethode van de kruising van de Maasmond meegenomen; een boring onderdoor de Maasmond óf het aanlanden door middel van een open ontgraving. U informeerde ons per brief dd. 5 april dat de variant met open ontgraving zoals opgenomen in het voorontwerpinpassingsplan niet uitvoerbaar is en momenteel onderzoek plaatsvindt naar een andere variant met open ontgraving. De achtergrond van de problematiek en informatie over de nieuwe variant voor open ontgraving is beschreven in bijlage met kenmerk TTB-04629, dd. 3 april 2017. U geeft aan dat het MER, het ontwerp-inpassingsplan en de vergunningaanvragen voor de Waterwet en Wet Natuurbescherming moeten worden aangepast vanwege de nieuwe variant.

U vraagt mij in deze fase op basis van de voorlopige documenten als beheerder een vooroverlegreactie uit te brengen. Beide diensten brengen een vooroverlegreactie uit. U ontvangt hierbij de reactie van RWS Zee en Delta

Belang Rijkswaterstaat

Het plangebied van het inpassingsplan net op zee Hollandse Kust (Zuid) valt binnen de beheergebieden van de regionale diensten van Rijkswaterstaat West Nederland Zuid en Rijkswaterstaat Zee en Delta. Deze diensten van Rijkswaterstaat zijn water- en scheepvaartbeheerder van de Noordzee, Voordelta en Nieuwe Waterweg en waterkeringbeheerder in het aanlandingsgebied van het kabeltracé. Rijkswaterstaat draagt zorg voor een goede kwalitatieve en kwantitatieve toestand van de watersystemen, voert maatregelen uit in het kader van de Europese Kaderrichtlijnen (KRW en KRM) en waarborgt de 'ecologische basiskwaliteit'. Ook is Rijkswaterstaat beheerder van de Natura 2000-gebieden in het plangebied en voert maatregelen uit voor de instandhoudingsdoelen. Als scheepvaartbeheerder waarborgt Rijkswaterstaat een vlotte en veilige doorstroming van het scheepvaartverkeer en het goed functioneren van de vaarweg. Als waterkeringbeheerder draagt Rijkswaterstaat zorg voor een veilige waterkering die voldoende bescherming biedt tegen overstroming.

Beoordeling

Rijkswaterstaat heeft het "voorontwerpinpassingsplan net op zee Hollandse Kust (Zuid)",

RWS- INFORMATIE

Pagina 1 van 2





RWS- INFORMATIE

**Rijkswaterstaat Zee en
Delta**

het bijbehorende milieueffectrapport (MER) en de aanvullende informatie over de
nog te onderzoeken nieuwe tracévariant beoordeeld. Rijkswaterstaat constateert
dat een aantal aspecten nog onzeker zijn en nog niet alle elementen van het
meest recente MER zijn doorvertaald in het inpassingsplan, versie 27 febr. 2017.
Dit maakt dat de beheerbelangen op het gebied van scheepvaart, waterkering en
N2000 nog niet volledig kunnen worden beoordeeld.

Datum
19 april 2017

Vervolg

Bij de totstandkoming van de studies en rapporten ten behoeve van het
inpassingsplan en het MER hebt u tot nu toe Rijkswaterstaat als beheerder steeds
betrokken en tijdig advies ingewonnen. Ik verzoek u ook in het vervolgtraject de
beheerbelangen van Rijkswaterstaat zorgvuldig te bewaken en vertrouw erop dat
u hiervoor steeds tijdig advies inwint bij de diensten West Nederland Zuid en
Zee&Delta.

Graag verneem ik van u een voorstel hoe Rijkswaterstaat voor het ter inzage gaan
van het ontwerp inpassingsplan en het (aanvullend) MER alsnog de mogelijkheid
krijgt om de stukken te beoordelen en indien nodig aanvullend advies uit te
brengen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw voorstel
met betrekking tot de eindbeoordeling van het Inpassingsplan met belangstelling
tegenmoet.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
hoofd Vergunningverlening Rijkswaterstaat Zee en Delta

de heer L.K. Minnaar