



Havenbestemmingsplannen

BOTLEK – VONDELINGENPLAAT
EUROPOORT
MAASVLAKTE 1

BEANTWOORDING VOOROVERLEGREACTIES

Juni 2013

Binnengekomen vooroverlegreacties op de ruimtelijke concept-Ontwerpbesluiten Botlek – Vondelingenplaat, Europoort en Maasvlakte 1

De nummers die voor de reclamant zijn vermeld komen overeen met het numerieke overzicht uit de bundel vooroverlegreacties op de concept-Ontwerpbesluiten Botlek – Vondelingenplaat, Europoort en Maasvlakte 1.

1. Deelgemeente Pernis, de secretaris A. Draisma en de voorzitter B.M. Frowijn namens de Raad, Postbus 682, 3195 VP Pernis
2. Prorail, dhr. M. Heinen, medewerker Ruimtelijke Verkenning, Postbus 2625, 3000 CP Rotterdam en dhr. H. van Dijken, vakspecialist planologie, 2038, 3500 GA Utrecht
3. Oranje-Nassau Energie B.V., mevr. H. van den Berge, Permitting / Legal advisor, Parnassusweg 815, 1082 LZ Amsterdam (tav Maasvlakte 1)
4. Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR), dhr. D.A. Wesselingh, Hoofd Beheer&Beleid, Ceintuurbaan 213b, 3051 KC Rotterdam
5. Tennet TSO B.V., dhr. D.E. Stufkens, Manager Beheer&Instandhouding West, Postbus 718, 6800 AS Arnhem (tav Europoort)
6. Tennet TSO B.V., dhr. D.E. Stufkens, Manager Beheer&Instandhouding West, Postbus 718, 6800 AS Arnhem (tav Maasvlakte 1)
7. Tennet TSO B.V., dhr. D.E. Stufkens, Manager Beheer&Instandhouding West, Postbus 718, 6800 AS Arnhem (tav Botlek / Vondelingenplaat)
8. Ministerie van EL&I, dhr. O. Bitter, Postbus 20401, 2500 EK Den Haag
9. Rijkswaterstaat, dhr. D.S. Kootstra, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam
10. Evides, dhr. R.H.F. Kreutz, Manager Bestuursondersteuning, Postbus 4472, 3006 AL Rotterdam
11. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR), mevr. A.C. Trijselaar, Directeur Risico- en Crisisbeheersing, Postbus 9154, 3007 AD Rotterdam (tav Botlek / Vondelingenplaat)
12. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR), mevr. A.C. Trijselaar, Directeur Risico- en Crisisbeheersing, Postbus 9154, 3007 AD Rotterdam (tav Europoort)
13. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR), mevr. A.C. Trijselaar, Directeur Risico- en Crisisbeheersing, Postbus 9154, 3007 AD Rotterdam (tav Maasvlakte 1)
14. Gezamenlijke reactie van: Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, Natuurmonumenten, Duinbehoud, Zuid-Hollands Landschap, Staatsbosbeheer, Milieudefensie, dhr. A. Ouwehand, directeur NMZH, Goudsesingel 6, 3011 KA Rotterdam
15. Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), dhr. D.M.A.M. Claessens, Senior inspecteur, Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
16. Gemeente Brielle, dhr. L.Th.H. Schmetz, beleidsmedewerker VROM, Postbus 101, 3230 AC Brielle
17. Deltalinqs, mede namens de Kamer van Koophandel Rotterdam, dhr. C.J. Asselbergs, Directeur, Postbus 54200, 3008 JE Rotterdam (tav Botlek / Vondelingenplaat)
18. Deltalinqs, mede namens de Kamer van Koophandel Rotterdam, dhr. C.J. Asselbergs, Directeur, Postbus 54200, 3008 JE Rotterdam (tav Europoort)
19. Gemeente Westvoorne, de secretaris mevr. A. Vlekke en de Burgemeester dhr. P. de Jong namens het College van B&W, Postbus 550, 3235 ZH Rockanje
20. Deltalinqs, mede namens de Kamer van Koophandel, dhr. C.J. Asselbergs, Directeur, Postbus 54200, 3008 JE Rotterdam (tav Maasvlakte 1)
21. Vereniging Verontruste Burgers van Voorne, mede namens de bewonersvereniging Rugge-Brielle, de secretaris dhr. J.J.M. Braat en voorzitter dhr. P.A.J. Thomassen, Postbus 362, 3233 ZH Oostvoorne
22. LSNed Leidingenstraat Nederland, mevr. A. Doomen, projectleider, Wouwbaan 135, 4703 TA Roosendaal
23. Gemeente Bernisse, mevr. A. Kras-Skladnik, beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening, Gemeentelandsedijk Noord 26, 3216 AG Abbenbroek
24. Gasunie, dhr. L.J. van der Ham, medewerker Juridische Zaken West, Postbus 19, 9700 MA Groningen
25. Provincie Zuid Holland, dhr. J. de Jong, Hoofd bureau Ontwikkeling en Realisatie, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag
26. Gemeente Vlaardingen, dhr. C.W.J. Schrieke, Hoofd van de afdeling Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling, Postbus 1002, 3130 EB Vlaardingen
27. Deelgemeente Rozenburg, mevr. A.G. Cairo, Postbus 1023, 3180 AA Rozenburg
28. Deelgemeente Hoek van Holland, dhr. A. Daamen, manager afdeling Gebiedsontwikkeling, Postbus 10, 3151 AE Hoek van Holland

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
1.1	Deelgemeente Pernis	Pernis stelt dat het vigerend bestemmingsplan van Pernis in december 2011 is vastgesteld en dat dit niet correct in het bestemmingsplan is opgenomen.	Het in 2011 vastgestelde bestemmingsplan van Pernis grenst aan (maar overlapt niet met) het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat en behoeft om die reden niet vermeld te worden als vigerend voor het gebied Botlek-Vondelingenplaat. Het eerdere bestemmingsplan van Pernis (van vóór december 2011) is wel vigerend voor twee terreinen ten westen van de A4 en daarom vermeld in de lijst vigerende plannen. Het nummer van het bestemmingsplan van Pernis is uit figuur 1.3 verwijderd daar waar het gebied betreft waarvoor het nieuwe bestemmingsplan van Pernis geldt.	In het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is in de toelichting het nummer 470 van bestemmingsplan Pernis (oud) op figuur 1.3 verwijderd ter plaatse van het bestemmingsplan Pernis (nieuw).
1.2	Deelgemeente Pernis	In het huidige bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor circa 125 woningen. Pernis vraagt of deze woningbouwlocatie is meegenomen in de (milieu) berekeningen van het bestemmingsplan dan wel in het milieueffectrapport. Dit in het licht van de verander- en ontwikkellocatie nr 34 op blz 105. Dit betreft het bedrijf VLS, dat op dit moment gevaarlijke stoffen op- en overslaat.	Het woningbouwplan van Pernis is inderdaad meegenomen in de milieuonderzoeken voor het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat en het voorstel voor de ligging van de veiligheidscontour. Het vaststellen van het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat en de bijbehorende veiligheidscontour staat niet in de weg aan het realiseren van dit woningbouwplan.	Geen wijzigingen in documenten
1.3	Deelgemeente Pernis	Pernis maakt zich zorgen over de voortdurende groei en uitbreidingen van de haven en de industrie, alsook de toekomstige doortrekking van de A4 Zuid. Dit geldt ook voor mogelijke ontwikkelingen die nu niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen, maar wel onderzocht worden, zoals windturbines in de Benelux-ster.	De gemeente is zich bewust van de groei in het gebied en de daarmee verband houdende effecten en heeft deze in zijn afweging betrokken. Die groei is echter ook in het belang van de haven en het gebied. Het MER laat zien dat de effecten van de voorziene (en goeddeels autonome) groei in het plangebied aanvaardbaar zijn en bovendien in overeenstemming met de relevante wettelijke effectgrenzen en normen. De overige door de deelgemeente genoemde ontwikkelingen zijn nog niet voldoende concreet om in dit MER mee te nemen en zullen in hun eigen besluitvormingsprocessen op aanvaardbaarheid en inpasbaarheid moeten worden beoordeeld.	Geen wijzigingen in documenten
1.4	Deelgemeente Pernis	Pernis constateert dat de A4 tussen knooppunt Benelux en Kethelplein overbelast raakt zonder aanvullende maatregelen (blz 44 paragraaf 5.2.2). Het is niet duidelijk wat de aanvullende maatregelen hiervoor zijn?	Door de autonome aanpassing van de A15/N15 verbetert de doorstroming op de A15 tussen Hoogvliet en knooppunt Vaanplein, de doorstroming op de aansluiting van de A15 op de A4 en de doorstroming op de N218 bij de Hartelweg. Het effect is het sterkst vlak na de uitvoering, maar ook in 2023 zijn (zo blijkt uit het deelrapport Verkeer) nog lichte verbeteringen merkbaar ten opzichte van de Huidige Situatie. Ook zorgt een verbreding van de N57 over een korte lengte voor een betere doorstroming in de ochtendspits. Het traject tussen het knooppunt Benelux en het knooppunt Kethelplein (A4) raakt zonder aanvullende maatregelen in de periode tot 2023 overbelast als gevolg van de autonome toename in	In het hoofdstuk Verkeer van de Ontwerpbestemmingsplannen is de wijziging doorgevoerd conform het externe antwoord, waarbij als 'oplossing' alleen ingegaan wordt op de NWO, aangezien de overige zaken al autonoom plaatsvinden.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			verkeersintensiteit. Hier treedt een overschrijding van de I/C-verhouding van 1,0 op. Een aandachtspunt ontstaat ook op de N218 bij het Stenen Baakplein. Dit aandachtspunt is bekend bij de wegbeheerder en momenteel wordt onderzoek gedaan naar diverse oplossingsrichtingen om de capaciteit te verruimen. Wanneer het gezamenlijke plangebied een ruimtelijke invulling krijgt conform de bestemmingsplannen neemt de groei van het wegverkeer iets verder toe in de ordegrootte van 2% op de rijkswegen. Beïnvloeding van de verkeersintensiteit door een andere invulling van de ontwikkel- en veranderlocaties is niet tot nauwelijks mogelijk. De relatieve bijdrage vanuit deze locaties is daarvoor te klein. Daarbij komt dat een andere invulling van deze locaties weliswaar minder verkeer tot gevolg kan hebben, maar wel tot verkeer zal leiden. Oplossingen kunnen wel gevonden worden in de sfeer van aanpassingen en uitbreidingen van de infrastructuur. Dit heeft de volle aandacht van het Rijk en de regionale partijen. De Nieuwe Westelijke Oeververbinding is daar een voorbeeld van.	
1.5	Deelgemeente Pernis	Geconstateerd is dat er geen juridisch kader is voor scheepvaartlawaaï en dat er dan ook geen knelpunt is. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat scheepvaartlawaaï leidt tot grote hinder of klachten. Pernis deelt deze mening niet. De ervaring in Pernis leert dat voorbij varende schepen in Pernis wel degelijk leiden tot klachten en lawaaioverlast. De toename van scheepvaartverkeer, gesteund door de "modal shift" bewegingen van het Havenbedrijf zal de klachten en overlast in Pernis alleen maar doen toenemen.	De toename van de geluidbelasting van varende schepen als gevolg van de bestemmingsplannen is – zo blijkt uit het MER - zeer beperkt, ordegrootte 0,3 tot 0,5 dB, en geeft geen aanleiding tot het treffen van specifieke maatregelen in het kader van het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat. De gemeente ziet geen aanleiding om aan te nemen dat de geluidsbelasting als gevolg van varende schepen niet aanvaardbaar zou zijn. De geluidsbelasting, ook in Pernis, blijft vanzelfsprekend de aandacht van de gemeente houden.	Geen wijzigingen in documenten
1.6	Deelgemeente Pernis	Binnen het plangebied treedt cumulatie op tot 62 dB(A) bij Pernis West (blz 53/54). Deze gebieden worden als slecht aangemerkt. Pernis vraagt zich af of het alleen bij deze constatering blijft of dat er concrete maatregelen genomen worden om dit probleem op te lossen. Pernis is van mening dat de "Duurzame weg" hier een goede uitkomst zou kunnen bieden.	De gecumuleerde geluidbelasting is berekend voor punt 11 (Pernis-West). Deze bedraagt 60 dB in het VKA. De toename t.o.v. de AO bedraagt circa 0,1 dB. Dit betekent dat van een verslechtering die aan de havenbestemmingsplannen is toe te rekenen nauwelijks sprake is. Maatregelen ter verbetering van de akoestische situatie in Pernis verdienen de aandacht in het kader van de uitvoeringsagenda Havenvisie 2030 en zullen in het onderdeel Duurzame Dialoog met de deelgemeente worden besproken.	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
1.7	Deelgemeente Pernis	Geconcludeerd wordt dat in 2015 het voorkeursalternatief niet bijdraagt aan de binnenstedelijke overschrijdingslocaties (NO ₂ /PM ₁₀). Er is onvoldoende aangetoond dat de effecten van dit plan niet leidt tot overschrijdingen in 2015. Pernis is dan ook benieuwd welke maatregelen worden getroffen zullen worden wanneer overschrijdingen in 2015 worden gemeten (blz 54).	In het Deelrapport Lucht is specifiek op twee toetspunten de luchtkwaliteit bij Pernis bepaald, alsmede de bijdrage die de ruimtelijke ontwikkelingen in het gezamenlijke plangebied hebben op deze punten. Hieruit is gebleken dat in 2015 in het Voorkeursalternatief, zijnde de situatie die via de bestemmingsplannen ruimtelijk mogelijk wordt gemaakt, de concentratie op deze punten ruim onder de wettelijke grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) ligt. Er is dan ook geen aanleiding om overschrijdingen in 2015 te verwachten. De luchtkwaliteit in de regio is verder als onderwerp meegenomen in het monitorings- en evaluatieprogramma dat voor de havenbestemmingsplannen opgesteld zal worden (in het Hoofdrapport MER is hiervoor een aanzet opgenomen). Hierdoor kunnen (onverhoopt) dreigende overschrijdingen ook snel opgemerkt worden en kunnen, indien nodig, aanvullende maatregelen getroffen worden	Geen wijzigingen in documenten
1.8	Deelgemeente Pernis	Pernis ligt in één van de meest milieubelastende gebieden van Rotterdam. Op de kaart van de gezondheids Effect Screening (blz 82, figuur 5.10.1) scoort de Madroelhaven 6. Pernis maakt zich zorgen over de effecten hiervan op de rest van Pernis. Welke concrete maatregelen worden getroffen om deze score terug te brengen?	Uit afbeelding 5.10.1 blijkt inderdaad dat er voor de Madroelhaven een GES-score geldt van 6, maar dit betreft geen woongebied. Uit de afbeelding blijkt verder dat er voor het woongebied Pernis een GES-score geldt van 3 tot 5. De ('externe') effecten van de Madroelhaven op Pernis zijn hierbij meegewogen. Deze GES-score is "matig", maar de Raad acht deze aanvaardbaar. Bovendien geldt deze score reeds in de huidige situatie en is deze daarom slechts in beperkte mate toe te rekenen aan de voorliggende bestemmingsplannen. De gezondheidssituatie, ook in Pernis, blijft vanzelfsprekend de aandacht van de Raad houden.	Geen wijzigingen in documenten
1.9	Deelgemeente Pernis	Wat is de reden geweest om uiteindelijk de veiligheidscontour toch om de Madroelhaven heen te leggen? Bij de start was dit nog niet aan de orde.	Uitgangspunt bij de voorgestelde ligging van de Veiligheidscontour is dat er geen onnodige beperking wordt gelegd op de ontwikkelmogelijkheden voor zowel de industrie in de haven als de stedelijke bebouwing in de omliggende deel- en regiogemeenten. In de huidige situatie liggen de plaatsgebonden risicocontouren van bedrijven al nabij Pernis. De veiligheidscontour dient deze contouren te respecteren. Ook de plaatsgebonden risico's van toekomstige ontwikkelingen in het haven- en industriegebied zijn inzichtelijk gemaakt en reiken verder dan de Madroelhaven. Om deze reden ligt de voorgestelde veiligheidscontour over de Madroelhaven heen, waarbij tevens is voorzien in een beperkte reservering als	Geen wijzigingen documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			'risicoruimte'. De voorgestelde ligging beperkt de ruimtelijke ontwikkelingen van Pernis niet.	
1.10	Deelgemeente Pernis	De contour is in de Zuid Oost hoek (Beneluxster) aanzienlijk krupper dan het gebied van het nieuwe plan. Wat is hiervoor de reden?	De begrenzing van het uiteindelijke bestemmingsplan voor Botlek-Vondelingenplaat (inclusief Madroelhaven) is ruimer. De ligging van de veiligheidscontour is aan die verruiming aangepast ter hoogte van de Beneluxster.	Geen wijzigingen in documenten
2.1	Prorail	Prorail mist een vermelding van de zonering rondom de 25kV bovenleiding. Ook is het wenselijk om bepaalde ongewenste zaken buiten het wettelijke beheergebied, maar binnen de magneetveldzone te voorkomen.	In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan is een verwijzing naar de wettelijke beheerzone opgenomen. Voor wat betreft 'ongewenste zaken' in de 'magneetveldzone' doelt ProRail vermoedelijk op het advies vanuit het Rijk uit 2005 (aangevuld in 2008) dat betrekking heeft op de magneetveldzone van hoogspanningslijnen. Dat advies heeft geen betrekking op spoorlijnen. Overigens komen 'gevoelige bestemmingen' als bedoeld in dat advies – woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen – niet voor in het plangebied, en evenmin worden die bestemd.	In de juridische planbeschrijving (paragraaf 4.7), is het volgende opgenomen: <i>“Op grond van de Spoorwegwet (artikel 19 en 20) ligt rondom het Havenspoor een gebied waarbinnen bijzondere regels gelden(voetnoot 1). In dat gebied geldt voor het oprichten van bouwwerken en het uitvoeren van werken een vergunningplicht uit hoofde van die wet. Om na te gaan of voor bepaalde activiteiten een vergunningplicht geldt, dient men zich te richten tot het bevoegd gezag (ProRail).”</i> Voetnoot 1: De omvang van dat gebied varieert, en hangt af van de wijze van aanleg (verhoogd, verdiept op of maaiveld) van het spoor. Bij een spoor op maaiveld ligt de grens van het gebied op een afstand van 11 meter, gemeten vanaf de hartlijn van het buitenste spoor (artikel 20 Spoorwegwet).
2.2	Prorail	Prorail stelt voor om de naam van de Betuwelijn in Betuweroute te veranderen (paragraaf 2.3.3. punt 1 en 2)	De voorgestelde tekstwijziging is meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1	De voorgestelde tekstwijziging is meegenomen in het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1
2.3	Prorail	Prorail mist een vermelding van de zonering rondom de 25kV bovenleiding. Ook is het wenselijk om bepaalde	Zie 2.1	Toelichting Europoort aanvullen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		ongewenste zaken buiten het wettelijke beheergebied, maar binnen de magneetveldzone te voorkomen.		
2.4	Prorail	Prorail mist een vermelding van de zonering rondom de 25kV bovenleiding. Ook is het wenselijk om bepaalde ongewenste zaken buiten het wettelijke beheergebied, maar binnen de magneetveldzone te voorkomen.	Zie 2.1	Toelichting Botlek - Vondelingenplaat aanvullen.
2.5	Prorail	Prorail stelt voor om de naam van de leidingenstraat in buisleidingenstraat te veranderen (paragraaf 2.2.1 sub 4 en 4.7.2).	Par 2.2.1 sub 4 geeft de inhoud van de Structuurvisie Zuid-Holland weer (p 76) en is op dit punt dus niet aangepast. De term leidingstaat in par 4.7.2 is de aanduiding conform de landelijke IMRO-stuurtabel; deze is daarom evenmin veranderd.	Geen wijzigingen in document.
2.6	Prorail	Prorail stelt voor om de naam van de Betuwelijn in Betuweroute te veranderen (paragraaf 2.2.3. en 2.3.3 sub 2)	Tekstvoorstel is overgenomen	In het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is deze wijziging in de betreffende paragrafen doorgevoerd.
2.7	Prorail	In het plan is vermeld dat de havenspoorlijn uitsluitend ongelijkvloerse kruisingen heeft. Naar het oordeel van Prorail is dit niet juist, omdat in de 25kV Havenspoorlijn de overweg Digna Johannaweg aanwezig is (paragraaf 5.2.1). Verzoek is om dit aan te passen.	Tekstvoorstel is overgenomen	In bestemmingsplan Botlek / Vondelingenplaat zal in par 5.2.1 worden toegevoegd: behoudens de overweg Digna Johannaweg.
2.8	Prorail (tweede brief)	Prorail wenst het bestaande opstelsterrein uit te breiden met extra opstelsporen. De betreffende projectlocatie bestaat nu uit een braakliggend terrein. De locatie en het ruimtebeslag van het nieuwe opstelsterrein heeft Prorail op een tekening aangegeven. Men is van mening dat het geplande opstelsterrein past binnen het bestemmingsplan. Verzocht wordt om deze nieuwe ontwikkeling te vermelden in de toelichting van het bestemmingsplan.	Niet alle ontwikkelingen die op grond van de bestemmingsplannen zijn toegelaten, worden met naam en toenaam in de toelichting op het bestemmingsplan en de achterliggende onderzoeken vermeld. De toelichting is daarvoor ook niet bedoeld. Aan de planologische toelaatbaarheid van de uitbreiding doet een vermelding in de toelichting verder ook niet toe of af.	Geen wijziging in documenten
2.9	Prorail (tweede brief)	Het emplacement ligt nabij de Natura 2000 gebieden Voornes Duin en Voordelta. Het gebruik van het opstelsterrein kan van invloed zijn op deze natuurgebieden. Dat geldt met name voor de uitstoot van stikstof door dieselloco's en de effecten van stikstofdepositie op de Natura 2000 gebieden. In dat kader heeft Prorail een "ecologische voortoets" laten opstellen. Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een significant effect op de instandhoudingsdoelstellingen van de omliggende	De voor de havenbestemmingsplannen uitgevoerde Passende Beoordeling gaat niet in op specifieke projecten maar op de ruimtelijke ontwikkelingen die de bestemmingsplannen mogelijk maken. Hierbij wordt o.a. uitgegaan van kentallen voor toekomstige bedrijfsvestigingen en bijbehorende verkeersintensiteiten waaronder het transport per spoor. Prorail dient voor de daadwerkelijke realisatie van dit specifieke project een zelfstandig milieu- en natuuronderzoek uit te voeren en aan te tonen dat de ontwikkeling binnen de wettelijke kaders blijft.	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		Natura 2000 gebieden. Het ecologische bureau merkt wel op dat in de passende beoordeling niet expliciet rekening is gehouden met de versturende effecten van het emplacement. Het luchtkwaliteitsonderzoek is door ProRail meegestuurd. De vraag is of de resultaten mogelijksterwijs voor het emplacement aanleiding geven tot aanpassing van de passende beoordeling.		
3.1	Oranje-Nassau Energie BV	Oranje Nassau Energie gaat met name in op de bestemmingsplanbeschrijving van “Bedrijf-3”. In de bestemming komt onvoldoende tot uiting dat ook exploratie activiteiten toegestaan zijn. Dit zijn tijdelijke projecten, boringen die reeds eerder op deze locatie uitgevoerd zijn en in latere jaren opnieuw gedaan zullen worden. Daarnaast betreffen de bedrijfsactiviteiten de op- en overslag en/of winning van nat aardgas en bijbehorende producten. Het is van belang de bijproducten specifiek te noemen omdat die op de locatie afgescheiden worden en separaat opgeslagen en afgevoerd worden. Een van de bijproducten namelijk condensaat wordt per pijpleiding naar MOT geëxporteerd. De overige bijproducten, LPG en water worden per truck afgevoerd. Om die redenen zou Oranje Nassau Energie de volgende bestemmingen opgenomen zien bij “Bedrijf-3”. b. Op- en overslag en/of winning van nat aardgas met bijproducten en/of LPG met bijbehorende be- en verwerking. k. Ter plaatse van de aanduiding “specifieke vorm van bedrijf-2” op de verbeelding mijnbouwactiviteiten in de vorm van gas en/of olie exploratie en – exploitatie.	De voorgestelde wijzingen zijn overgenomen behoudens de olie-exploratie en -exploitatie. Dergelijke activiteiten zijn ter plaatse niet (in ontwerp) vergund, daarom in juridisch opzicht nog onvoldoende concreet en om die reden noch in het ontwerpbestemmingsplan, noch in het MER meegenomen.	In het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 zijn de betreffende regels als volgt aangepast: b. Op- en overslag en/of winning van nat aardgas met bijproducten en/of LPG met bijbehorende be- en verwerking. k. Ter plaatse van de aanduiding “specifieke vorm van bedrijf-2” op de verbeelding mijnbouwactiviteiten in de vorm van gas exploratie en – exploitatie.
3.2	Oranje-Nassau Energie BV	De genoemde exportleiding van condensaat wordt vanaf het zuiden van de locatie van Bedrijf 3 onder de Leidingenstraat en de Aziëweg doorgeboord naar het terrein van de MOT. Als het mogelijk is zou Oranje Nassau Energie het op prijs stellen als dit stukje grond als zodanig wordt bestemd, zodat ook hier dezelfde bescherming geldt als voor de gasleiding.	De condensaatleiding past in de betreffende bestemmingen en het ontwerpbestemmingsplan behoeft op dat punt derhalve geen aanpassing.	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
4.1	BOOR	BOOR verzoekt om de tekst aan te passen voor het onderdeel "Waarde archeologie-1". Dit moet worden: ".....dieper dan 3 meter beneden NAP (paragraaf 3.2.4)	In overleg met BOOR zijn de betreffende planregels aangepast	In het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is dit in de toelichting verwerkt.
4.2	BOOR	BOOR verzoekt om in artikel 32.3.2 "Waterbodem" de oorspronkelijk aangeleverde complete lijst met werkzaamheden te handhaven. Er is een tekstvoorstel gedaan. Ook moet bij waterbodems maaiveldniveau worden vervangen voor bodemniveau.	In overleg met BOOR zijn de betreffende planregels aangepast	In het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is dit in de betreffende regel verwerkt.
4.3	BOOR	BOOR verzoekt om in artikel 32.3.3 een uitzondering te maken voor: 1. Op huidige diepte handhaven van onderwaterbodems; 2. Bestaande leidingcunetten.	In overleg met BOOR zijn de betreffende planregels aangepast	In het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is dit in de betreffende regel verwerkt.
4.4	BOOR	BOOR stelt voor om het kopje in paragraaf 3.2.2. aan te passen in bewoningsgeschiedenis in plaats van bewonersgeschiedenis.	In overleg met BOOR zijn de betreffende planregels aangepast	In het Ontwerpbestemmingsplan Europoort is dit in de toelichting verwerkt.
4.5	BOOR	In de legenda van de verbeelding wordt verwezen naar artikel 45-46 dit moet zijn 46-47.	In overleg met BOOR zijn de betreffende planregels aangepast	In het Ontwerpbestemmingsplan Europoort is dit op de verbeelding aangepast.
4.6	BOOR	In artikel 46.3.1 moet worden aangepast in: ".....dieper reiken dan 0 meter NAP....".	In overleg met BOOR zijn de betreffende planregels aangepast	In het Ontwerpbestemmingsplan Europoort is dit in de betreffende regel verwerkt.
4.7	BOOR	BOOR verzoekt om in artikel 47.3.2 "Waterbodem" de oorspronkelijk aangeleverde complete lijst met werkzaamheden te handhaven. Er is een tekstvoorstel gedaan. Ook moet bij waterbodems maaiveldniveau worden vervangen voor bodemniveau.	In overleg met BOOR zijn de betreffende planregels aangepast	In het Ontwerpbestemmingsplan Europoort is dit in de betreffende regel verwerkt.
4.8	BOOR	BOOR verzoekt om in artikel 47.3.3 een uitzondering te maken voor: 1. Op huidige diepte handhaven van onderwaterbodems 2. Bestaande leidingcunetten.	In overleg met BOOR zijn de betreffende planregels aangepast	In het Ontwerpbestemmingsplan Europoort is dit in de betreffende regel verwerkt.
4.9	BOOR	BOOR stelt voor om het kopje in paragraaf 3.2.2. aan te passen in bewoningsgeschiedenis in plaats van bewonersgeschiedenis.	In overleg met BOOR zijn de betreffende planregels aangepast	In het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is dit in de toelichting verwerkt.
4.10	BOOR	Geconstateerd is dat op drie plaatsen in paragraaf 3.2.4 nog de oude term "aanlegvergunning" is opgenomen. Deze dient te worden veranderd in "omgevingsvergunning".	In overleg met BOOR zijn de betreffende planregels aangepast	In het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is dit in de toelichting verwerkt.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
4.11	BOOR	Artikel 55.3.2 waterbodems dient gelijkkelijk te worden geformuleerd voor alle drie de bestemmingsplannen. Er is een tekstvoorstel gedaan. En bij het onderdeel waterbodems “maaiveldniveau” vervangen voor “bodemniveau”	In overleg met BOOR zijn de betreffende planregels aangepast	In het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is dit in de betreffende regel verwerkt.
4.12	BOOR	In artikel 55.3.3 wordt verzocht een uitzondering met betrekking tot “op huidige diepte handhaven van onderwaterbodems” toe te voegen”. Er is een tekstvoorstel gedaan.	In overleg met BOOR zijn de betreffende planregels aangepast	In het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is dit in de betreffende regel verwerkt.
5.1	Tennet	Verzoek van Tennet om de verbeelding en de regels aan te vullen. Op de verbeelding is het terrein van Tennet met het 380 kV opstijgpunt aan de Rijndwarsweg niet met een afzonderlijke bestemming aangegeven. Ter bescherming van de belangen van deze elektriciteitswerken wordt verzocht om deze locatie op de Verbeelding als zodanig aan te geven en hieraan de bestemming “Bedrijf-Nutsbedrijf” toe te kennen. Tevens ontbreekt ter plaatse van het opstijgpunt een klein gedeelte van de belemmerende strook van de bovengrondse verbinding. Ook ontbreekt op de Verbeelding een gedeelte van de belemmerende strook van de ondergrondse verbinding onder de Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal. Op deze locatie zijn namelijk 4 stuks parallel gelegen boringen aanwezig die een gezamenlijke strook vormen van circa 30 meter tussen de Rijndwarsweg en de noordelijke plangrens. De digitale kaart is opvraagbaar bij Tennet. Ten aanzien van de regels wordt voor artikel 44 Leiding-Hoogspanningsverbinding een tekst voorstel gedaan: "het aanbrengen van hoogopgaande beplantingen en/of bomen.	Het opstijgpunt aan de Rijndwarsweg is bestemd als ‘Bedrijf-nutsbedrijf’.. Uit de digitale kaarten die zijn opgevraagd bij Tennet TSO B.V. blijkt inderdaad dat een gedeelte van de belemmerde stroken ontbreekt. De verbeelding is dienovereenkomstig aangepast. De regel inzake hoogopgaande beplanting en/of bomen is aangepast zoals verzocht.	In het Ontwerpbestemmingsplan Europoort zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd: • Op de verbeelding is ter plaatse van het opstijgpunt de bestemming ‘bedrijf - nutsbedrijf’ opgenomen. • Op de verbeelding is het ontbrekende deel van de belemmerende strook opgenomen. • Op de verbeelding is het ontbrekende deel van de belemmerende strook opgenomen. • In artikel 44 wordt het woord diepwortelende vervangen door hoogopgaande.
5.2	Tennet	Tennet verzoekt bij verdere en/of een gewijzigde uitwerking van het gebied op voorhand rekening te houden met een vrije werkruimte rondom te masten van minimaal 50 bij 50 meter.	De gewenste vrije werkruimte valt binnen de zone die bestemd is voor ‘Leiding – Hoogspanningsverbinding’.	Geen wijziging in de documenten
6.1	Tennet	Verzoek van Tennet om de verbeelding en de regels aan te vullen. Op de verbeelding ontbreekt een gedeelte van	Uit de digitale kaarten die zijn opgevraagd bij Tennet TSO B.V. blijkt inderdaad dat een gedeelte van de belemmerde stroken ontbreekt. De	Op de verbeelding horend bij het Ontwerpbestemmingsplan

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		de belemmerende strook van de ondergrondse 450.000 Volt transportverbinding BritNed ter hoogte van de Loswalweg in de richting van de kustlijn. De digitale kaart is opvraagbaar bij Tennet. Ten aanzien van de regels wordt voor artikel 29 Leiding-Hoogspanningsverbindingen een tekst voorstel gedaan: "het aanbrengen van hoogopgaande beplantingen en/of bomen.	verbeelding is aangepast zoals verzocht. De regel is aangepast zoals verzocht.	Maasvlakte 1 is het ontbrekende deel van de belemmerende strook opgenomen. In artikel 29 is het woord diepwortelende vervangen door hoogopgaande. Daarnaast is de maximale hoeveelheid kV verhoogd naar 450 om zodoende de BritNed-verbinding positief te bestemmen.
6.2	Tennet	Tennet verzoekt bij verdere en/of een gewijzigde uitwerking van het gebied op voorhand rekening te houden met een vrije werkruimte rondom te masten van minimaal 50 bij 50 meter.	Zie het gestelde onder 5.2	Geen wijziging in de documenten
7.1	Tennet	Tennet verzoekt om de verbeelding aan te vullen. Ter plaatse van de kruising van de kabelverbinding MSEC-SMH380 met het Hartelkanaal ter hoogte van de Welplaatweg / Clydeweg is een klein gedeelte van de belemmerende strook van deze verbinding niet aangegeven. Tevens ontbreekt op de verbeelding een gedeelte van de belemmerende strook van de kabelverbinding REC-RTW150 aan de 2e Petroleumhaven. De digitale kaart is opvraagbaar bij Tennet.	Uit de digitale kaarten die zijn opgevraagd bij Tennet TSO B.V. blijkt inderdaad dat een gedeelte van de belemmerde stroken ontbreekt. De verbeelding is aangepast zoals verzocht.	Op de verbeelding horend bij het Ontwerpbestemmingsplan Botlek / Vondelingenplaat zijn de wijzigingen doorgevoerd.
8.1	Ministerie van EZ	Het Ministerie van EZ gaat er vanuit dat voor het bestemmingsplan Maasvlakte 1 gevolg wordt gegeven aan het waarborgingsbeleid voor kerncentrales conform artikelen 2.8.4 en 2.8.5 van het Barro.	Het bestemmingsplan voldoet aan het bepaalde in de aangehaalde artikelen van het Barro en bevat ten opzichte van het geldende planologische regime geen wijzigingen met betrekking tot de toelaatbaarheid van de in artikel 2.8.5 van het Barro genoemde objecten.	Tekstuele aanpassingen zijn door gevoerd in de plantoelichting van de drie Ontwerpbestemmingsplannen
8.2	Ministerie van EZ	Het Ministerie van EZ gaat er vanuit dat op de verander- en ontwikkellocaties gevolg kan worden gegeven aan het bepaalde in artikel 2.8.2 en 2.8.3 van het Barro (mogelijke vestiging van grootschalige elektriciteitscentrales in Rijnmond/Rotterdams havengebied en Maasvlakte 1).	De drie bestemmingsplannen laten grootschalige elektriciteitsopwekking toe, en voorzien in de fysieke ruimte daartoe, ook op een aantal verander- en ontwikkellocaties. Het gaat daarbij om zowel bestaande en in aanbouw zijnde centrales, als nieuwe centrales waarvan bekend is dat daarvoor in de planperiode plannen bestaan. De bestemmingsplannen bevatten ook geen hoogtebeperkingen voor installaties voor grootschalige elektriciteitsopwekking. Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan het Barro.	Tekstuele aanpassingen zijn door gevoerd in de plantoelichting van de drie Ontwerpbestemmingsplannen
8.3	Ministerie van EZ	Het Ministerie van EZ gaat er gezien de aard van de activiteiten vanuit dat de bedoelde verander- en	Op de verander- en ontwikkellocaties zijn alleen economische activiteiten toegestaan. Woningen en andere niet-economische	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		ontwikkellocaties bedoeld zijn en blijven voor de vestiging van economische activiteiten en niet worden gebruikt voor vestiging van woningen of andere niet economische activiteiten.	activiteiten zijn inderdaad niet toegestaan op basis van de daarbij behorende bestemmingsomschrijving.	
9.1	Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat verzoekt om in paragraaf 5.6.4 “Hoogwater” van de toelichting te vermelden dat op het buitendijks gebied de Waterwet van toepassing is. Voor delen van het plangebied is de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk niet van toepassing, zoals aangegeven in artikel 6.16 van het Waterbesluit.	In paragraaf 5.6.4. is opgenomen dat voor de buitendijkse gebieden de Waterwet van toepassing is en dat voor delen van het plangebied de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk niet van toepassing is.	Het Ontwerpbestemmingsplan Botlek / Vondelingenplaat is gewijzigd. In paragraaf 5.6.4. is opgenomen dat voor de buitendijkse gebieden de Waterwet van toepassing is en dat voor delen van het plangebied de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk niet van toepassing is.
9.2	Rijkswaterstaat	RWS verzoekt om in paragraaf 5.6.4 “Hoogwater” te vermelden dat op het buitendijks gebied de Waterwet van toepassing is. Tevens is voor delen van het plangebied de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk niet van toepassing zoals aangegeven in artikel 6.16 van het Waterbesluit. De kern- en beschermingszone van de Droge Europoortkering zijn echter wel vergunningplichtig en dienen de dubbelbestemming “Waterstaat-waterkering” te krijgen. In de huidige verbeelding is moeilijk waar te nemen of de kering goed is bestemd.	Zie het gestelde onder 9.1. De Droge Europoortkering is bestemd als ‘Waterstaat – waterkering’.	Het Ontwerpbestemmingsplan Europoort is gewijzigd. In paragraaf 5.6.4. is opgenomen dat voor de buitendijkse gebieden de Waterwet van toepassing is en dat voor delen van het plangebied de vergunningplicht voor het onderdeel gebruik waterstaatswerk niet van toepassing is.
9.3	Rijkswaterstaat	In paragraaf 5.6.4 “Hoogwater” van de toelichting wordt gesproken over het feit dat de Beleidslijn grote rivieren van toepassing is, dat is echter niet correct. De Beleidslijn is alleen van toepassing in het rivierengebied. Voor de Maasvlakte is de Beleidslijn kust van toepassing. RWS verzoekt om naar deze Beleidslijn te verwijzen.	Het tekstvoorstel is overgenomen.	Het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is gewijzigd. In paragraaf 5.6.4 is opgenomen voor de Maasvlakte de Beleidslijn kust van toepassing is.
9.4	Rijkswaterstaat	Gebied rondom de Slufter is vergunningplichtig. RWS is samen met het Havenbedrijf de beheerder van de Slufter. Binnen de kern- en beschermingszone van de slufterdijk mag niet gebouwd worden.	Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen. De vergunningplicht vloeit voort uit de Waterwet en niet uit het bestemmingsplan.	Geen wijzigingen in documenten
9.5	Rijkswaterstaat	In de plannen wordt aangegeven dat nieuwe bedrijven voor het lozen van afvalwater een vergunning moeten aanvragen bij RWS. Dit klopt slechts ten dele. Voor	Het tekstvoorstel is overgenomen.	Par. 11.2 van het Hoofdrapport MER is aangepast. De wijziging is ook doorgevoerd in het Deelrapport

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		sommige bedrijfsactiviteiten geldt geen vergunningplicht, maar gelden de algemene regels uit het Activiteitenbesluit. RWS verzoekt om in de plannen aan te geven dat nieuwe bedrijven, afhankelijk van hun bedrijfsactiviteiten, voor het lozen van afvalwater een vergunning moeten aanvragen dan wel een melding moeten doen in het kader van het Activiteitenbesluit.		Water. In de bestemmingsplannen is par. 5.6 water op dit punt aangepast.
9.6	Rijkswaterstaat	Over het algemeen komt de begrenzing van het Tracé Besluit (TB) overeen met de bestemmingen Verkeer en Water. Ten aanzien van het gebied van het gebied ten westen van de Botlekbrug, aan de zuidzijde van de (toekomstige) rijksweg is wel een aantal afwijkingen in relatie tot de tracégrenzen geconstateerd. Zo is de aansluiting van de rijksweg naar de Plaatweg ten onrechte niet voor verkeersdoeleinden bestemd. Deze aansluiting valt nu samen met de bestemming Bedrijven (B-ODM). Verder zijn enkele (beperkte) afwijkingen geconstateerd. Rijkswaterstaat heeft een kaart toegevoegd met de begrenzingen van het TB, het plan moet hiermee in lijn worden gebracht. Buiten de begrenzing van het TB is een terrein gelegen welke verhuurd is aan de Asphalt Centrale Rotterdam. Het perceel dient overeenkomstig het gebruik bestemd te worden.	De bestemming 'Verkeer' is inderdaad op een aantal punten niet overeenkomstig het Tracébesluit overgenomen. De verbeelding is dienovereenkomstig aangepast. Voor het genoemde perceel is het huidige gebruik bestemd.	De verbeelding behorend bij het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is op dit punt aangepast. Het perceel zal bestemd worden voor 'Bedrijf – Overig droog massagoed'.
9.7	Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat heeft eerder een aantal percelen in het gebied aangekocht ten behoeve van werk-respectievelijk opslagterrein ten behoeve van de realisatie van de nieuwe Botlekbrug en de wegverbreding. Deels betreft dit gebied dat nu binnen de begrenzing van het TB is gelegen en straks na gereedkoming van de nieuwe Botlekbrug beschikbaar komt voor bedrijvigheid. Het buiten het TB gelegen gebied dient overeenkomstig het huidige gebruik te worden bestemd. Rijkswaterstaat verzoekt derhalve om in overleg met de projectorganisatie A15 MaVa te treden om over mogelijkheden na de realisatie van de verbreding gronden in het TB-gebied beschikbaar te krijgen voor bedrijfsdoeleinden.	Met RWS is gesproken over het bestemmen van de percelen. Het terrein van de Asphaltcentrale Rotterdam is vergund en is als zodanig bestemd (zie het gestelde onder 9.6). Voor wat betreft de overige gronden wordt de begrenzing van het Tracébesluit gehandhaafd.	Het terrein aan Plaatweg 17 zal bestemd worden als 'Bedrijf – Overig droog massagoed'.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
9.8	Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat heeft een opmerking over de planregels voor de bestemming Verkeer in artikel 46. In de regels ontbreekt een (positieve) sub bestemming voor het bouwen en in stand houden van scherm(en) ter verbetering van de luchtkwaliteit.	In de betreffende regel waren schermen ten behoeve van de verbetering van de luchtkwaliteit inderdaad niet bestemd. Dit is wel wenselijk en de regel is dus aangepast.	In de Ontwerpbestemmingsplannen voor Botlek-Vondelingenplaat, Europoort en Maasvlakte 1 is in het artikel 'Verkeer' in de bestemmingsomschrijving onder e: geluidwerende voorzieningen vervangen door <i>voorzieningen ten behoeve van de verbetering van de leefomgeving, zoals geluidschermen.</i>
9.9	Rijkswaterstaat	Er is ter plaatse op de verbeelding de dubbelbestemming Waarde-Archeologie-2 aangegeven. Ook rust op grote delen van de in de plangebieden aanwezige rijkswegen, waterkeringen en rijkswaterstaatswerken een dubbelbestemming Archeologie. Om dubbele regelgeving met gemeentelijke voorschriften te voorkomen verzoekt Rijkswaterstaat om een apart artikel op te nemen in de regels van het plan voor de dubbelbestemming archeologische waarde op gronden die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat en die de bestemming Verkeer, Water, Waterkering of Waterstaatswerk hebben. Verzoek is om ook regels op te nemen voor de dubbelbestemming archeologische waarden voor deze in beheer bij Rijkswaterstaat zijnde gronden.	Na (nader) overleg met RWS en BOOR is besloten de regels niet aan te passen.	Geen wijziging in documenten.
9.10	Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat verwijst naar de doelstelling van de Structuurvisie Buisleidingen, die ervoor zorgt dat ruimte wordt vrijgehouden voor (geplande) buisleidingen van nationaal belang, zodat deze in de toekomst ook daadwerkelijk aangelegd kunnen worden. De juridische doorwerking van de Structuurvisie zal door het Barro worden verzekerd. Aan de zuidzijde op de grens met de gemeenten Spijkenisse en Bernisse is een nieuwe buisleidingestrook gepland. Ondanks het feit dat het opnemen van de (dubbel) bestemming "buisleidingen (strook) nog geen wettelijke verplichting is, verzoekt	De leidingenstroken in het Rotterdamse haven- en industriegebied zijn bewust buiten de Structuurvisie Buisleidingen gehouden, omdat deze stroken niet exclusief voor buisleidingtransport van nationaal belang gereserveerd kunnen worden, maar ook voor andere kabels en leidingen gebruikt moeten worden. De genoemde strook ter hoogte van Spijkenisse is naar aanleiding van een door het Havenbedrijf Rotterdam ingediende zienswijze toegevoegd aan de Structuurvisie Buisleidingen, maar stopt evenals alle andere aansluitingen om die reden bij de grens van het Rotterdamse havengebied. Hij valt dus buiten het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan. Voor de aansluiting van strook ter hoogte van Spijkenisse op de leidingenstroken in het Rotterdamse havengebied is kruisen van diverse infrastructurele werken nodig. Het vinden van het exacte tracé	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		Rijkswaterstaat de buisleidingenstrook ter ontsluiting van het Botlekgebied in het plan mee te nemen. De tekening is als bijlage opgenomen bij de reactie.	is maatwerk. Met de bestemmingen 'Water' en 'Verkeer', die (buis)leidingen toelaten, is inpassing van een dergelijk verbindingstracé geborgd.	
9.11	Rijkswaterstaat	In het deelrapport Externe veiligheid wordt geschetst dat er voor de modaliteiten rail en water een aantal ontwikkelingsscenario's zijn die in de toekomst kunnen leiden tot overschrijding van de maximale gebruikersruimte die in het kader van het komende Basisnet VGS is vastgelegd voor omgevingsbesluiten en zal worden vastgelegd voor vervoersbesluiten. Het bestemmingsplan dient de maximale gebruikersruimte die gelden als maximum te respecteren. De gebruikersruimten en referentiewaarden gelden daarbij niet tot 2020 maar voor onbepaalde tijd. Het uitgangspunt van het nieuwe beleid is een maximum te stellen aan het risico waaraan personen in de omgeving van de infrastructuur mogen worden blootgesteld. Dit impliceert dat de maximale gebruikersruimte en referentiewaarden alleen opgehoogd kunnen worden als elders in de veiligheidsketen maatregelen worden genomen die de risico's verlagen. Rijkswaterstaat verzoekt hiermee rekening te houden en in het deelrapport nader te onderbouwen hoe u hiermee omgaat.	Het Basisnet Spoor kent risicoplafonds in de vorm van een maximale plaatsgebonden (PR 10⁻⁶) risicoafstand. Voor die betreffende afstand is voor een mix van transportstromen (stofcategorieën) aangegeven welke hoeveelheden binnen dat plafond vervoerd kunnen worden. In het MER wordt op enkele trajecten een relatief beperkte overschrijding berekend voor de stofcategorie D4. Dit wil echter niet zeggen dat de maximale risicoafstand hierdoor overschreden wordt: ondanks een relatief beperkte overschrijding van D4 worden juist voor de andere stofcategorieën minder hoeveelheden voorspeld dan de in het Basisnet Spoor opgenomen gebruikruimten. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat deze marges de overschrijdingen voor D4 ruimschoots compenseren. Tevens zijn de berekeningen in het MER gebaseerd op prognoses en enkele conservatieve aannames. De rijksoverheid gaat de ontwikkeling van de transportintensiteiten met gevaarlijke stoffen monitoren. In het MER wordt op een aantal trajecten een overschrijding van de referentiewaarden uit het Basisnet Water berekend. Ook deze berekeningen zijn gebaseerd op prognoses en enkele conservatieve aannames. In de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen staat aangegeven dat de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen door de zeevaart nog niet uitgerekend kunnen worden en dat volstaan mag worden met een kwalitatieve beschouwing. In het MER is deze beschouwing opgenomen. Geconcludeerd wordt dat de overschrijdingen vanwege de aard van de betreffende stofcategorieën, de mate van overschrijding en de ligging ten opzichte van omliggende woonkernen niet zullen leiden tot knelpunten.	Geen wijziging in documenten
10.1	Evides	Evides heeft geen inzicht in de toekomstige watervraag en wat dit betekent voor het leidingnet. Evides overlegt graag met de gemeente hoe de door Evides gewenste informatie kan worden verkregen.	De bestemmingsplannen maken de eventuele benodigde uitbreidingen en/of aanpassingen van het leidingnet mogelijk. De gemeente zal samen met het Havenbedrijf Rotterdam met Evides in overleg treden om onderling informatie uit te wisselen.	Geen wijzigingen in documenten
10.2	Evides	Evides wordt in de plangebieden geconfronteerd met een toenemende vraag naar bluswater en voorzieningen daartoe. Dit vergt uitbreidingen dan wel ingrepen in het bestaande leidingnet. Het is van belang dat dit aspect in	De bestemmingsplannen maken de eventuele benodigde uitbreidingen en/of aanpassingen aan het leidingennetwerk van Evides mogelijk. De gemeente zal samen met het Havenbedrijf Rotterdam met Evides in overleg treden om onderling informatie uit te wisselen.	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		de plannen wordt meegenomen, ook waar het gaat om de indeling in risicoklassen en veiligheidsmaatregelen. Evides adviseert daarom in de plannen te anticiperen op uitbreiding cq verandering van het leidingnet t.b.v. bluswateren blusvoorzieningen.		
10.3	Evides	Bij het wijzigen en/of uitgeven van nieuwe percelen is essentieel dat de leidingen te allen tijde bereikbaar zijn voor onderhoud, het oplossen van mogelijk storingen of bij calamiteiten. Dit houdt in dat er geen hekken of andere afscheidingen mogen worden geplaatst die de toegang en/of mogelijkheden werkzaamheden verhinderen en/of mogelijk maken. Evides verzoekt om hiermee rekening te houden.	Het bouwen van bouwwerken en gebouwen is in beginsel niet toegelaten op de positief bestemde leidingstroken. Een goede bereikbaarheid van de leidingen is daarmee zoveel als redelijkerwijs mogelijk (planologisch) verzekerd.	Geen wijzigingen in documenten
10.4	Evides	Voor de leidingeigenaar is de ongestoorde veilige ligging van de kabels en leidingen van primair belang. Bij het geven van toestemming en/of het afgeven van een vergunning voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur dienen belangen van kabel- en leidingeigenaren te worden geborgd. In het plan zal hier rekening mee gehouden moeten worden.	Binnen de bestemmingen Leiding-Leidingstrook en Leiding-Leidingstraat geldt op grond van de bestemmingsplannen een vergunningstelsel voor aanlegwerkzaamheden, waardoor de belangen van kabel- en leidingeigenaren worden geborgd. In de gemeente Rotterdam geldt bovendien een leidingverordening waar aan voldaan moet worden. Bij werkzaamheden op bedrijfsterreinen moet een KLIC-melding gedaan worden, zodat bescherming via die weg geborgd is.	Geen wijzigingen in documenten
10.5	Evides	De infrastructuur voor water wordt gemiddeld aangelegd in relatief grote diameters, waardoor een relatief groot deel van de leidingstraat in beslag wordt genomen. Evides heeft er belang bij om haar infrastructuur bij elkaar aan te leggen ten einde kostenverhogende eisen in verband met naastliggende andere leidingen en kabels te voorkomen. In het plan zijn leidingen van drinkwater en industriewater niet genoemd onder de definitie buisleidingen. Evides verzoekt om een aanpassing van de definitie.	Het begrip buisleiding is ontleend aan de beschrijving uit het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen en daarmee alleen gericht op leidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Daarnaast is in de betreffende planregel reeds opgenomen dat naast buisleidingen ook andere leidingen zijn toegestaan. Drink- en industriewaterleidingen vallen onder die laatste categorie. Een afzonderlijke vermelding is dan ook niet nodig.	Geen wijzigingen in documenten
10.6	Evides	Op de bij de plannen behorende tekeningen staan de (grote) leidingen en zinkers van Evides niet aangegeven. Ook de (overige) leidingstroken zijn niet apart aangegeven. Evides verzoekt om dit aan te passen.	Het opnemen op de verbeelding van leidingen zoals die van Evides is om praktische redenen niet wenselijk. Enerzijds niet omdat de verbeelding vanwege de veelheid aan leidingen in het gebied niet meer goed leesbaar zou zijn. Anderzijds omdat ook niet in alle gevallen de exacte ligging van leidingen bekend is. Om deze redenen is er voor gekozen leidingen binnen alle bestemmingen in de betrokken plangebieden rechtstreeks toe te laten, maar ze niet ook nog apart aan	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			te duiden op de verbeelding. Voor de planologische toelaatbaarheid is dat laatste ook niet nodig.	
10.7	Evides	Bij nutsvoorzieningen worden niet de leidingen en gebouwen t.b.v. drink- en industriewater genoemd. Ook bij “havengebonden activiteiten” worden ondergrondse en bovengrondse infrastructuur van Evides niet genoemd. Bij “functionele binding” staat niet het produceren t.b.v. een ander bedrijf. Dit impliceert dat Evides geen installaties meer op terrein van derden mag bouwen cq hebben, immers een drinkwater installatie valt niet onder de definitie chemische bedrijven. Voorstel is om onder “nutsvoorzieningen” op te nemen “gebouwen t.b.v. drink- of industriewater” zou dit ondervangen kunnen worden.	Onder de definitie nutsvoorzieningen zijn inderdaad geen gebouwen ten behoeve van drink- en industriewater opgenomen. Dit is met het oog op een optimale invulling en gebruik van het gebied wel wenselijk. De definitie van ‘nutsvoorzieningen’ is aangevuld.	In de Ontwerpbestemmingsplannen voor Botlek-Vondelingenplaat, Europoort en Maasvlakte 1 is aan de definitie ‘nutsvoorzieningen’ toegevoegd <i>voorzieningen ten behoeve van de levering van drink- en/of industriewater.</i>
10.8	Evides	Evides heeft enkele initiatieven in de plangebieden die mogelijk impact hebben op de plannen. Men wil graag hierover tijdig in overleg treden.	Binnen elke bestemming zijn leidingen toegelaten. De gemeente zal samen met het Havenbedrijf Rotterdam met Evides in overleg treden om onderling informatie uit te wisselen (zie ook punt 10.2).	Geen wijzigingen in documenten
11.1 12.1 13.1	VRR	Met betrekking tot paragraaf 5.5 blijkt dat het groepsrisico en plaatsgebonden risico worden genoemd als externe veiligheidscriteria. De effectbenadering die de VRR hanteert m.b.t. incidentenscenario's en risicobronnen wordt daarbij niet genoemd. In het kader van het besluit externe veiligheid inrichtingen artikel 13 (ad onder h en i) dient dit echter wel te worden meegenomen.	In de verantwoording van het groepsrisico zijn de aspecten uit artikel 13 (onder h en i) meegenomen. In paragraaf 5.5 zijn aanvullende maatregelen opgenomen die de zelfredzaamheid van personen verbeteren. Bronmaatregelen gericht op de beperking van incidenten worden meegenomen in het kader van de verlening van individuele omgevingsvergunningen.	De groepsrisicoverantwoording is conform voorstel aangevuld.
11.2 12.2 13.2	VRR	De VRR adviseert om bij de ontwikkelingen in het plangebied de volgende voorzieningen te realiseren, teneinde de risico's te beperken en de zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor de hulpverlening te vergroten. 1. Ten aanzien van toxische scenario's geldt dat de mogelijkheid tot zelfredzaamheid van personen in het gebied verbeterd kunnen worden door gebouwen geschikt te maken om enkele uren in te schuilen. Hiervoor dienen deuren, ramen en ventilatieopeningen afsluitbaar te zijn. In gebouwen dient eveneens het centrale afzuigstelsel of luchtverversingssysteem uitgeschakeld te kunnen worden. Bij mogelijke herontwikkeling van bestaande gebouwen dient hier ook	In het bestemmingsplan zijn in het artikel “Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten” maatregelen opgenomen ter verbetering van de zelfredzaamheid van personen, waarmee invulling is gegeven aan punt 1. In de groepsrisicoverantwoording is benoemd dat het plan voldoende ruimte biedt voor realisatie van bereikbaarheid en bluswatervoorziening (punt 2). In de planregels is opgenomen dat, in het geval van afwijkingssituaties bij nieuwe ontwikkelingen in het kader van de vergunningverlening advies ingewonnen moet worden bij de VRR. Ten aanzien van de overige, aangedragen punten wordt verwezen naar de bijlage Groepsrisicoverantwoording die bij de ter inzage legging	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		rekening mee gehouden te worden. 2. Draag zorg voor de bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorziening binnen het plangebied zoals gesteld conform de richtlijnen van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR). 3. Draag zorg voor goede voorlichting en communicatie met betrekking tot mogelijk optreden van incidentscenario's en hoe te handelen tijdens een calamiteit tussen bedrijven onderling. 5. Voor het plangebied zullen afspraken en/of convenanten moeten worden gemaakt over de boring van voorgestelde maatregelen in het kader van externe veiligheid.	opgenomen is.	
14.0	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	De afgelopen maanden hebben reeds mondelinge toelichtingen door HbR/gemeente aan de verschillende natuur- en milieuorganisaties plaatsgevonden, wat wij op prijs hebben gesteld. Uit die toelichtingen hebben wij begrepen dat met betrekking tot stikstof de nieuwe gegevens (duinenbijtelling en lagere kritische depositiewaarden) nog niet zijn meegenomen en dat de berekeningen op dit punt komende maanden worden overgedaan. Wij vinden het jammer dat de vooroverlegfase nu plaatsvindt voordat zulke wezenlijke wijzigingen hebben plaatsgevonden. Te meer omdat de ontwikkelingen in het stikstofdossier zorgelijk zijn en om majeure extra inspanningen vragen.	Zoals reeds toegelicht in de met de vooroverlegpartners gevoerde gesprekken is de vaststelling van de havenbestemmingsplannen gebonden aan een strak tijdschema. Lopende dat proces heeft onverwacht een aanzienlijke bijstelling van zowel de stikstof achtergronddeposities (ADW) als de kritische depositiewaarden (KDW) plaatsgevonden. De enige mogelijkheid om dat zonder vertraging te verwerken in de rapportages en bestemmingsplannen is om dat parallel aan de zienswijzen op het voorontwerp te doen. De resultaten zijn verwerkt in de passende beoordeling, het MER en de ontwerpbestemmingsplannen. Niettemin geeft het voorontwerp een goed beeld van de gehanteerde beoordelingsmethodiek. Het is daardoor toch mogelijk om op zinvolle wijze te reageren, wat mag blijken uit de overige op dit onderwerp ingebrachte punten. Zie ook het gestelde onder 14.43.	Aanpassing is doorgevoerd in de Passende Beoordeling en het MER conform het externe antwoord.
14.1	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Het is van groot belang dat de inhoud en de vorm van de bestemmingsplannen en de MER meer gericht worden op het benutten van kansen voor duurzaamheid in de Rotterdams haven en de promotie van de Rotterdamse haven als duurzame haven. De dubbeldoelstelling die onder andere in het convenant "Visie en vertrouwen" is terug te vinden zou doorgetrokken moeten worden naar deze bestemmingsplannen. Dat vereist een andere insteek dan de huidige.	De genoemde dubbeldoelstelling maakt onderdeel uit van de Havenvisie 2030 (groeien binnen grenzen in combinatie met het verminderen van de overlast in de omgeving), die ook als basisinput heeft gediend voor de Havenbestemmingsplannen. In de toelichtingen bij de havenbestemmingsplannen zijn de duurzaamheidsdoelstellingen uit de Havenvisie 2030 nader ingevuld en uitgewerkt. Ook in het MER is een (nadere) toelichting inzake duurzaamheid opgenomen.	Tekstwijzigingen zijn doorgevoerd in het Hoofdrapport MER, paragraaf 3.2.3 en 3.3 en in de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
14.2	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	De vertaling van duurzaamheid in deze bestemmingsplannen voor de grote havengebieden is voor de NMO's belangrijk. Energie- en grondstoffenbeleid zijn essentieel voor verduurzaming.	Zie ook het gestelde onder 14.1. Duurzaamheid, met als elementen energie- en grondstoffenbeleid, zijn van essentieel belang voor de toekomst van de Rotterdamse haven. Het 'groeien binnen grenzen' is een vliegwiel voor innovatie en schonere technieken. Er zijn in de haven diverse bedrijven die hier een nadere invulling aan geven. Denk daarbij aan de inzet van industriële restwarmte in bedrijfsprocessen en huishoudens, productie van (bio)brandstoffen en energie uit restmaterialen, etc. Waar deze activiteiten een ruimtelijke vertaling vragen, is dat meegenomen in de havenbestemmingsplannen. Concreet betreft dit de ruimtelijke mogelijkheden voor de clustering van bedrijven, door bundeling van complementaire bestemmingen en het bestemmen van leidingstroken.	Tekstwijzigingen zijn doorgevoerd in het Hoofdrapport MER, paragraaf 3.3 en in de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.3	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Ten aanzien van energie en grondstoffen zijn mooie ambities opgenomen bij de duurzaamheidsambities. Wij vinden dit echter niet terug bij de beoordeling van de effecten van de verschillende scenario's. Energie en grondstoffen zijn daarin niet meegenomen. Dat lijkt ons een belangrijke omissie. Daardoor is niet inzichtelijk of en hoe de duurzaamheidsambities met betrekking tot energie en grondstoffen kunnen worden gehaald en op welke wijze instrumenten binnen de bestemmingsplannen daaraan kunnen bijdragen. In hoofdstuk 19 van het MER ontbreekt bij de beoordeling van de effecten de mogelijkheid om te scoren op energie en grondstoffen. Wel wordt in dit hoofdstuk (tabel 19.10) aangegeven welke inzet via bestemmingsplannen en via andere routes mogelijk is. Deze tabel is ook in de afzonderlijke bestemmingsplannen, zonder nadere toespitsing, opgenomen. Maar een concrete beoordeling hoe duurzaamheidsdoelen met betrekking tot energie en grondstoffen kunnen worden verwezenlijkt blijft in het vage.	Zie ook het gestelde onder 14.1. De ruimtelijke vertalingen op het gebied van duurzaamheid zijn niet onderscheidend voor de diverse ruimtelijke scenario's (incl. het VKA): ongeacht de precieze ruimtelijke invulling worden de benoemde activiteiten uit de uitvoeringsagenda voorbereid en uitgevoerd. Het opnemen van een criterium op dit punt, leidt daarmee niet tot een verschil in beoordeling en/of vormgeving van het VKA en de havenbestemmingsplannen. De partners binnen RCI verkennen de aanvullende mogelijkheden voor duurzame energie en inzet van biomassa. Bij de vestiging van bedrijven in het gebied wordt rekening gehouden met de mogelijkheden voor duurzame energie (toepassing en opwekking). Ter beperking van het gebruik van grondstoffen worden bij de vestiging van bedrijven de mogelijkheden voor uitwisseling tussen en gebruik van reststoffen door bedrijven gefaciliteerd om aldus materiaalkringlopen in het haven- en industriegebied te helpen realiseren.	De tekst in het Hoofdrapport MER, paragraaf 19.7, is aangevuld om een beter beeld te geven van de inspanning die via de bestemmingsplannen en via andere routes lopen.
14.4	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Uit het worst-case scenario in de MER blijkt dat als gevolg van de havenactiviteiten een aanzienlijke toename van de stikstofdepositie is te verwachten in vrijwel geheel Zuid-Holland. De natuurorganisaties verzoeken om in het bestemmingsplan minder ruimte te	De berekende toekomstige bijdragen aan de stikstofdeposities bedragen ca. 1 tot 3% van de achtergrondwaarden en zijn reeds onderdeel van de door het PBL berekende prognoses van de toekomstige achtergrondwaarden (ADW). De afnamen van de bestaande emissies in het plangebied zijn eveneens onderdeel van de	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		bieden voor de uitstoot van stikstof. Tevens vragen we aan het Havenbedrijf en de provincie om maatregelen te onderzoeken die de gevoeligheid van natuurgebieden voor stikstofdepositie kan verminderen.	PBL-prognoses, die uitgaan van een daling van landelijk gemiddeld ca. 10% van ten opzichte van de huidige achtergrondwaarden. Met deze verwachte dalingen is echter, als onderdeel van de 'worst case' benadering, in de passende beoordeling geen rekening gehouden. De effecten zijn bepaald op basis van de huidige ADW's, vermeerderd met de toenames van de bijdragen uit het plangebied. Uit de passende beoordeling blijkt dat, behoudens een enkele uitzondering, ook onder die conservatieve aannamen de instandhoudingsdoelen worden bereikt met de reeds voorziene instandhoudingsmaatregelen. De effectiviteit van deze maatregelen is daarvoor voldoende. Enerzijds zijn dus met uitzondering van een mitigerende maatregel voor het gebied de Nieuwkoopse plassen en De Haeck, geen extra maatregelen noodzakelijk, anderzijds zouden de instandhoudingsmaatregelen ook zonder de verdere ontwikkeling van het havengebied noodzakelijk zijn. Niettemin draagt het Havenbedrijf in diverse gevallen op vrijwillige basis bij aan de het beheer van nabijgelegen natuurgebieden en draagt het ook bij aan de verdere beperking van de emissies in het havengebied. Dat staat echter los van de conclusies in de passende beoordeling. Het Havenbedrijf maakt daarnaast afspraken met de provincie Zuid-Holland inzake de genoemde mitigerende maatregel.	MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.5	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	De op pagina 10 van de Passende Beoordeling genoemde 'groei binnen grenzen' wordt niet weerspiegeld in de toename van de N-uitstoot met 24%.	Zie ook het gestelde onder 14.4. Het genoemde percentage is de toename ten opzichte van de bijdragen uit het plangebied, niet ten opzicht van de achtergrondwaarden (ADW's).	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.6	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	De natuurorganisaties nemen maatregelen in N2000 natuurgebieden in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). De PAS is een instrument om aan de ene kant de stikstofdepositie omlaag te brengen en aan de andere kant middels beheermaatregelen de beschermde habitattypen in N2000 gebieden die gevoelig zijn voor stikstof in stand te houden. De beheermaatregelen bieden kansen voor de natuur. Bijvoorbeeld bij het vergroten van de dynamiek in de	Zie ook het gestelde onder 14.4. Uit de passende beoordeling blijkt dat, behoudens een enkele uitzondering, ook onder de conservatieve aanname dat de achtergrondwaarde niet dalen, de instandhoudingsdoelen worden bereikt met de reeds voorziene instandhoudingsmaatregelen. Behoudens een enkele uitzondering zijn geen maatregelen noodzakelijk in verband met een toename van de bijdragen aan deposities, vanuit de drie plangebieden.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		duinen. Door stuivend kalkrijk zand wordt het systeem minder gevoelig voor stikstof. Ook neemt de gevoeligheid voor stikstof af door het optimaliseren van het waterbeheer en het aanpassen van het agrarisch gebruik. Dat geldt met name voor moerasgebieden en graslanden, bijvoorbeeld voor het N2000 gebied Zouweboezem. Het Havenbedrijf zou financieel kunnen bijdragen bij dit soort PAS-maatregelen. De PAS gaat uit van een daling van de stikstofdepositie, waarbij de ruimte die daardoor ontstaat gedeeltelijk opgevuld kan worden met extra activiteiten die weer stikstof produceren. In de praktijk blijkt op dit moment dat de focus sterk ligt op de natuurbeheermaatregelen en het benutten van de gebruiksruimte die ontstaat door de verwachte neerwaartse trend in de stikstofdepositie. Er is te weinig aandacht voor het actief omlaag brengen van de stikstofdepositie.		
14.7	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Natuurmonumenten, Zuid-Hollandse Landschap en Staatsbosbeheer hebben vorig jaar in het kader van de PAS overeenkomsten getekend met de provincie, Rijk, en Havenbedrijf om beheermaatregelen te nemen in de duinen van de N2000- gebieden Goeree, Voornes Duin, Solleveld/Kapittelduin, Meijendel. Deze beheermaatregelen worden vanaf 2013 uitgevoerd. Deze maatregelen zijn o.i. alleen efficiënt als ook daadwerkelijk de stikstofdepositie jaarlijks afneemt. De Provincie en het Havenbedrijf vragen nu aan de terreinbeheerders om vergelijkbare overeenkomsten te sluiten voor alle stikstofgevoelige N2000-gebieden in Zuid-Holland. Ook vragen ze de overeenkomsten voor de N2000-gebieden Voornes Duin, Goeree en Solleveld/Kapittelduin te herzien, omdat de Stikstofdepositie hoger is dan verwacht.	Zie ook het gestelde onder 14.4 en 14.6. De reeds voorziene instandhoudingsmaatregelen zijn behoudens een enkele uitzondering voldoende robuust in termen van stikstofverwijdering, dan wel het tegengaan van de gevolgen van overmaat aan stikstof. Het is voor de werking van deze maatregelen dus niet noodzakelijk dat de achtergrondwaarden dalen, hoewel een daling om meerdere redenen wenselijk is. De gemeente Rotterdam is (evenmin als HbR) geen partij bij maatregelen in het kader van de PAS.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.8	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Telkens opnieuw beheermaatregelen nemen in Natura 2000 zal een scenario worden van 'dweilen met de kraan open'. Dat geldt zeker voor de N2000 gebieden Voornes Duin, Goeree en Solleveld/Kapittelduin. De natuur- en milieuorganisaties verzoeken u dat te voorkomen.	Zie ook het gestelde onder 14.4. 14.6 en 14.7. De maatregelen zijn noodzakelijk vanwege een veelvoud aan oorzaken, niet alleen en soms zelfs in het geheel niet vanwege toekomstige stikstofdeposities; de situatie verschilt per gebied en habitat. Het gaat behoudens een enkele uitzondering om instandhoudingsmaatregelen die al langer en ook	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			zonder de beoogde ontwikkeling van het havengebied nodig waren.	MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.9	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	De berekende bijdrage van het plangebied aan de stikstofdepositie in N2000-gebieden is aanzienlijk. Voor bijvoorbeeld Voornes Duin is deze bijdrage tussen de 50 en 100 mol/ha/jaar. Ook de berekende toename door de plannen is fors: 10-25 (-50) mol/ha/jaar. Ook in andere N2000-gebieden gaat het niet om verwaarloosbare hoeveelheden.	Zie ook het gestelde onder 14.4 en 14.6 t/m 14.8. Logischerwijs is de toename in en nabij het gezamenlijke plangebied het grootst. In de rest van Nederland bedraagt de toename van de stikstofdepositie vanuit het gezamenlijke plangebied 1 tot 6 mol/ha/jaar. Alleen in het zuiden van Noord-Holland, het uiterste westen van Utrecht en langs enkele vaarwegen in Gelderland en Zeeland worden lokaal nog waarden boven de 6 mol/ha/jaar bereikt.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.10	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Alle analyses over de effecten gaan uit van de KDW's (Kritische Depositie Waarde) en berekende depositie zoals gebruikt midden 2012. Inmiddels zijn er nieuwe berekeningen (waarom wordt trouwens niet gewerkt met Aerial, zoals veelal gebeurt in N2000 verband), waarbij de stikstofdepositie in de duingebieden en ook daarbuiten aanmerkelijk hoger uitvalt. Ook zijn/worden de KDW's van een aantal duinhabitattypen aangepast, waarbij ze veelal aangescherpt worden.	Zie ook het gestelde onder 14.0. Het rekenprogramma Aerial is in ontwikkeling bij het Ministerie van EZ en wordt al wel gebruikt bij het maken van beheerafspraken tussen rijk en provincie en tussen provincie en terrein behorende organisaties. Aerial is echter nog niet vrijgegeven voor de onderbouwing van besluiten, zoals de havenbestemmingsplannen. Door de provincie Zuid-Holland zijn al wel berekeningen uitgevoerd met Aerial versie 1.5. De resultaten daarvan zijn vergeleken met die van de inmiddels uitgevoerde nieuwe berekeningen voor de havenbestemmingsplannen, waarvan het resultaat is verwerkt in de bij dit ontwerp gevoegde Passende Beoordeling. De verschillen zijn beperkt en geven geen aanleiding de berekeningen of conclusies te herzien.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.11	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	In de bijlage 'effectbeoordeling stikstofdepositie' wordt een redeneerlijn gevolgd waar wij vraagtekens bij zetten. Uitgangspunt is de berekende depositie en de KDW. Als de depositie onder de KDW ligt wordt gesteld dat er niets aan de hand is. Als echter de depositie boven de KDW ligt, is er wel wat aan de hand. Maar bij veel gebieden en habitattypen wordt vervolgens gesteld citaat: "Gezien het feit dat een voldoende intensief beheer in alle deelgebieden gegarandeerd is, zal de toename van stikstofdepositie vanuit het gezamenlijke plangebied niet leiden tot negatieve effecten op het instandhoudingsdoel voor H2130C Grijze duinen heischraal in Duinen Goeree & Kwade Hoek." Ook bij gebieden en habitattypen waar niet op voorhand effecten worden uitgesloten wordt in hoofdstuk 8 de conclusie getrokken dat met extra beheermaatregelen negatieve effecten worden uitgesloten.	Zie ook het gestelde onder 14.4 en 14.6 t/m 14.8, er is geen sprake van extra beheermaatregelen ten behoeve van de toename van de bijdragen aan de deposities vanuit het plangebied. Alle in de PB onderzochte maatregelen zijn, op een enkele uitzondering na, uit andere hoofde noodzakelijke instandhoudingsmaatregelen die ook zonder toename van de bijdragen aan de deposities tot uitvoering worden gebracht. In de Passende Beoordeling is toegelicht dat een daling van de achtergrondwaarden, met uitzondering van een enkel geval niet noodzakelijk is voor het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen en dat zonder deze daling geen andere maatregelen nodig zijn. In de passende beoordeling is overigens niet gesteld dat habitats op den duur ongevoelig worden voor de ophoping van stikstof in de bodem, noch dat van een dergelijke ophoping in de toekomst sprake zal zijn. Veel van de benodigde maatregelen zijn mede nodig in verband met de afvoer van in de bodem opgehoopte historische deposities, die	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		Hieruit trekken wij twee vervolgconclusies: A. De gemeente Rotterdam stelt de facto voor de door het ministerie van EZ vastgestelde KDW van 700 mol/ha/jr voor H2130C Grijze duinen heischraal te verhogen naar 1100 mol/ha/jr (of nog hoger tot 1300 mol/ha/jr). Want uit het simpele feit dat de vele herstelmaatregelen in de Middelduinen hebben geleid tot een huidige kwaliteit die als ‘goed’ is gekwalificeerd door de provincie Zuid-Holland (en niet door de deskundigen die in opdracht van het ministerie van EZ de kritische depositiewaarden hebben bepaald) kan niet worden geconcludeerd dat deze kwalificatie ook langjarig zo zal blijven onder een hoge stikstofdepositie. Sterker nog, de KDW is juist bedacht om te bepalen hoe het gesteld zal zijn in de toekomst met het habitatype. Zonder een uitgebreide onderbouwing waarom het intensieve beheer A. niet leidt tot een afname van de kwaliteit van het habitatype op de lange termijn en B. het habitatype ongevoelig maakt voor langdurige ophoping van N in de bodem, is niet a priori te stellen dat er geen probleem is. b. de zinsnede “voldoende intensief beheer (...) gegarandeerd is” suggereert dat overheidsbijdragen aan het beheer van de N2000-gebieden zijn gegarandeerd gedurende de duur van de hogere uitstoot van NOx vanuit het havengebied. Wij hebben in het MER geen tijdshorizon gezien, maar in elk geval strekt deze zich uit tot ver na 2023. Voor zover wij weten is de financiering op dit moment deels nog niet gegarandeerd (nog niet belegde aanvullende PAS maatregelen), deels gegarandeerd tot 2016 (SNL beheersubsidie) en deels tot 2018. Daaruit zou de conclusie volgen dat bij vaststelling van de plannen in de huidige vorm bij wegvallen van ook maar het geringste deel van de overheidsbijdrage aan het natuurbeheer in de N2000-gebieden direct de bedrijvigheid in de haven deels moet worden stilgelegd.	in het verleden veel hoger waren dan thans. Deze historische deposities zijn geen gevolg van de toekomstige emissies. In de passende beoordeling wordt dan ook onderscheid gemaakt tussen eenmalige herstelmaatregelen, die inderdaad niet onbeperkt genomen kunnen worden en regelmatig (vervolg) beheer, waarmee bij de huidige lagere achtergrondwaarden voorkomen kan worden dat nieuwe herstelmaatregelen nodig zijn. De eventuele effecten van voortgaande deposities worden pas na verloop van enkele decennia zichtbaar. Het Rijk is eindverantwoordelijk voor het zorgdragen van de uitvoering van autonome beheermaatregelen. Hiertoe heeft het Rijk afspraken gemaakt met de provincies. De provincie sluit daartoe beheerovereenkomsten met de terrein beherende organisaties, of neemt dit op grond van haar wettelijke verplichtingen zelf ter hand. In het kader van de uitvoering van de bestemmingsplannen worden voor het gebied Nieuwkoopse plassen en De Haeck mitigerende maatregelen middels een afspraak tussen het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de provincie Zuid-Holland geborgd.	

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
14.12	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Er worden/zijn, in het kader van de Natura 2000 beheerplannen en de PAS, maatregelen benoemd die onafhankelijk van de bestemmingsplannen plaatsvinden of plaats zouden moeten gaan vinden. Volgens de passende beoordeling zouden deze maatregelen ertoe leiden dat de negatieve effecten van de bestemmingsplannen (de gevolgen van het overschrijden van de KDW's) zodanig gemitigeerd worden dat ze niet meer significant zijn. De maatregelen zijn gericht op het eenmalig afvoeren van organisch materiaal waarin de stikstof is opgehoopt en op vervolfbeheer, zoals begrazing. Bij de Natura 2000 beheerplannen en de PAS wordt echter in tegenstelling tot de passende beoordeling en de bestemmingsplannen, niet uitgegaan van toenemende stikstofdeposities en aanhoudende deposities ver boven de KDW's op de middellange termijn. Over de effectiviteit en de duurzaamheid van dergelijke maatregelen onder die omstandigheden bestaat geen wetenschappelijke zekerheid. Door begrazing wordt geen stikstof afgevoerd. Door het afvoeren van de toplaag wel. Het is echter te verwachten dat de stikstof zich daarna, bij blijvende overschrijding van de KDW's, weer zal ophopen, zodat na verloop van tijd opnieuw maatregelen noodzakelijk zijn.	In de passende beoordeling is zekerheidshalve niet uitgegaan van de landelijke daling van de ADW's, zoals die in het PAS wordt voorzien. Dat wil echter niet zeggen dat deze dalingen niet worden bereikt. De landelijke dalingen zijn echter afhankelijk van Europees bronbeleid, wat niet door de gemeente of het Havenbedrijf kan worden geborgd. De toenamen van de bijdragen aan deze ADW's vanuit het plangebied zijn in dat verband afhankelijk van de afstand beperkt tot verwaarloosbaar. De in de PAS veronderstelde (netto) dalingen van de ADW's zijn niet noodzakelijk uit oogpunt van natuurbeheer: in vrijwel alle gevallen kan een goede staat van instandhouding – binnen zekere grenzen – ook boven de KDW worden bereikt en behouden. Dat is toegelicht in hoofdstuk 7 en 8 van de passende beoordeling. De in de PAS aangenomen dalingen van de ADW's zijn ook niet voldoende om voor alle habitats de achtergrondwaarden onder de KDW's te brengen. Bovendien wordt een deel van deze dalingen in het PAS weer beschikbaar gesteld voor nieuwe deposities ('ontwikkelruimte'). De PAS steunt dus ook op langere termijn op maatregelen waarmee een zekere overmaat aan stikstof wordt afgevoerd, dan wel de gevolgen van een overmaat aan stikstof worden weggenomen. Deze maatregelen zijn om een veelvoud aan redenen noodzakelijk, toekomstige bijdragen aan de deposities zijn daarvoor slechts van beperkte betekenis en de voorziene maatregelen zijn, behoudens een enkele uitzondering voldoende om een eventueel teveel aan stikstof af te voeren, dan wel de gevolgen daarvan tegen te gaan. Bij de beoordeling van de instandhoudingsmaatregelen moet bovendien onderscheid worden gemaakt tussen eenmalig herstelbeheer en regelmatig vervolfbeheer: de noodzaak van herstel is niet een gevolg van (bijdragen aan) toekomstige deposities. Nieuwe ophoping van stikstof na de herstelfase wordt voorkomen door bemaaiing en begrazing, wat bij de huidige en te verwachten achtergrondwaarden aanmerkelijk eenvoudiger en op steeds minder oppervlak nodig zal zijn dan in het verleden. Deze maatregelen zijn al	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			onder ongunstiger omstandigheden 'bewezen'. In de Passende Beoordeling is slechts in een enkel geval geconcludeerd dat de reeds voorziene instandhoudingsmaatregelen niet met zekerheid voldoende zijn om de instandhoudingsdoelstellingen te bereiken (veenmosrietland in het gebied Nieuwkoopse plassen en De Haeck). Om die reden is in dat geval gekozen voor mitigatie van de bijdrage aan de stikstofdepositie, in aanvulling op het instandhoudingsbeheer: het staken van branden, dan wel het afvoeren van verbrandingsresten ('sluik') van veenmosrietland.	
14.13	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Verder wordt door de hierboven genoemde redenering de koppeling tussen het veroorzaken van het potentiële effect en de te treffen mitigerende maatregelen doorgesneden. Hierdoor wordt de impuls weggenomen om de stikstofemissies (en dus de depositie) uiteindelijk omlaag te brengen (= uitgangspunt van de PAS) door te nemen technische maatregelen (toepassing van de best bestaande technieken) en de inzet van duurzame energiebronnen.	Zie het antwoord op punt 14.4. Het is overigens om meerdere redenen gewenst om de stikstofemissies te beperken, de impuls daartoe is niet alleen afhankelijk van het natuurbeleid.	Geen wijzigingen in documenten
14.14	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	De stelling dat het beheer kan leiden tot een mindere gevoeligheid voor stikstofdepositie is slechts zeer ten dele waar. In matig tot slecht gebufferde systemen (veenmosrietlanden, maar deels ook heischrale grijze duinen) leidt N-depositie niet alleen tot meer productie, maar ook tot versnelde verzuring. Daar is met beheer niets aan te doen. Op gebufferde habitats leidt toegenomen N-depositie tot meer productie. Deze kan je in sommige gevallen afvoeren door intensiever beheer, maar slechts tot een bepaald niveau. Boven een bepaald niveau verandert de productie zo dat het vegetatietype niet in stand te houden is. Op de lange termijn bezien is dat het geval in alle habitats waar de daadwerkelijke depositie de kritische depositiewaarde overschrijdt. Het heet niet voor niets kritische depositiewaarde.	De kritische depositiewaarde is de depositiewaarde waarboven significante effecten als gevolg van toenamen van de bijdragen aan de stikstofdeposities niet uit te sluiten zijn. Of daadwerkelijk effecten optreden en of deze effecten significant kunnen zijn, hangt af van de overige milieukenmerken en omstandigheden, waaronder het gebruik en beheer van de betrokken habitats. Een van die kenmerken is het zuurbufferend vermogen van de bodem. Bij bepaling en beoordeling van de effecten is daarmee rekening gehouden, ook in de genoemde habitats. Alleen bij Veenmosrietland in het gebied Nieuwkoopse plassen en De Haeck is geconcludeerd dat het zonder de beoogde daling van de achtergronddeposities niet zeker is dat de instandhoudingsdoelen worden bereikt. Daarom is in dat geval gekozen voor een salderingsmaatregel. Een dergelijke maatregel heeft alleen tot doel de toename van de bijdragen aan de deposities weg te nemen. In het geval van heischraal grijs duin is geconcludeerd dat het	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			zuurbufferend vermogen voldoende is en dat dit type habitat met maatregelen kan worden hersteld, zoals het verwijderen van de uitgeloopte toplaag, dan wel aanpassing van de grondwaterstand. Overigens zijn dergelijke maatregelen in die gevallen ook nodig zonder toename van emissies in het havengebied. Met licht vervolgbeheer (begrazen en maaien) kan worden voorkomen dat nogmaals de noodzaak tot herstel ontstaat. In veel gevallen vervangt dat beheer het oorspronkelijke extensieve gebruik, of de natuurlijke dynamiek.	
14.15	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	De stelling dat het beheer niet op orde is, is alleen waar omdat er zoveel stikstof uit de lucht komt. Zou de stikstofdepositie onder de kritische depositiewaarde liggen, dan zou veel minder beheer volstaan om de habitats in stand te houden. Ondertussen beheren we onder het convenant heel erg intensief, terwijl het nu gaat lijken op dweilen met de kraan open. Idee van de PAS is juist dat we de kraan geleidelijk dicht draaien (!!!) en ondertussen met aanvullend beheer proberen te redden wat er te redden valt. Veelal met eenmalige maatregelen die niet op korte termijn herhaald kunnen worden zonder het systeem ernstig schade toe te brengen.	De achterstanden in het beheer hebben meerdere oorzaken, waaronder de opgehoopte, veel hogere deposities uit het verleden, maar ook het wegvallen van begrazing en veranderingen in de hydrologie. Ondanks deze ontwikkelingen is het instandhoudingsbeheer onvoldoende geïntensiveerd en moet nu veel herstelbeheer plaatsvinden. Dat is een eenmalige kwestie die niet het gevolg is van toekomstige toenames van de bijdragen aan de ADW's. Ook de door de PAS beoogde dalingen van de ADW's kunnen niet voorkomen dat in veel gevallen intensief herstelbeheer noodzakelijk is. Voor de toekomstige, lagere deposities volstaat licht vervolgbeheer. Het bedoelde convenant is niet gesloten met de terreinbeherende organisaties, maar met de provincie Zuid-Holland en slechts bedoeld te borgen dat de om andere redenen (dan toekomstige deposities) benodigde instandhoudingsmaatregelen daadwerkelijk plaatsvinden, zolang ze niet zijn opgenomen in van kracht zijnde beheerplannen of anderszins geborgd, of al in uitvoering. Er is dus in dat kader geen sprake van extra maatregelen ten behoeve van toekomstige bijdragen aan de deposities.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.16	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Wij zouden de toename van de stikstofdepositie niet willen betitelen als 'kleine bijdrage'! Op Voornes Duin levert de haven 50-100 mol per ha per jaar. Dat is 5-10% van de totale belasting. En met de havenplannen neemt dat toe met 10-25 mol. Dat is voor een aantal typen een toename van het teveel aan stikstof van 10-40%.	De passende beoordeling ziet op de toename van de bijdragen aan de deposities na planvaststelling, niet op de bestaande deposities. Deze toename komt overeen met enkele procenten van de achtergrondwaarden. Alleen op direct aan het havengebied grenzende terreindelen kunnen de deposities plaatselijk hoger zijn. Uit de passende beoordeling blijkt dat dergelijke toenames van de bijdragen in goed beheerde habitats niet tot significante effecten leiden, ook niet indien niet wordt uitgegaan van een daling van de achtergronddeposities.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.17	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten,	De PAS gaat ervan uit dat de totale stikstofdepositie afneemt in de komende decennia. De helft van deze ruimte zou weer uitgegeven kunnen worden. Nu zien we	De gemeente en het Havenbedrijf kunnen de door de PAS veronderstelde dalingen van de achtergrondwaarden niet borgen, deze worden nl. volledig bepaald door Europees bronnenbeleid. Hoewel de	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
	Staatsbosbeheer, Duinbehoud	de afgelopen paar jaar dat de afname van de stikstofdepositie vrijwel tot stilstand is gekomen. Dus dan is ELKE toename van stikstofdepositie op habitats waarbij nu de kritische depositie wordt overschreden niet toegestaan! Graag vernemen we op welke wijze de overheden garanderen dat het dubbele van de hier voorspelde extra uitstoot van N op andere plaatsen wordt gereduceerd.	gemeente en het Havenbedrijf een daling van de achtergrondwaarden om meerdere redenen nastreven en er ook vanuit gaan dat de door het PAS beoogde dalingen worden gerealiseerd, is in de passende beoordeling veiligheidshalve niet uitgegaan van een daling van de achtergrondwaarden. De effecten zijn beoordeeld op basis van de huidige achtergrondwaarden, vermeerderd met de verwachte toenames van de bijdragen aan de deposities. Er is dus sprake van een dubbeltelling. Daarbij is geconcludeerd dat geen significante effecten optreden, rekening houdend met de specifieke milieukeurmerken en lokale omstandigheden.	
14.18	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	In het vervolg van de passende beoordeling wordt veel verwezen naar convenanten en naar de PAS. De PAS-plannen lopen expliciet tot de eerste beheerplanperiode van de N2000 beheerplannen, veelal tot 2018 of 2019. Wie garandeert dat ook na 2019 nog de middelen beschikbaar zijn om het teveel aan stikstof te mitigeren, of beter te blijven dweilen met de kraan open?	De verantwoordelijkheid voor het beheer van Natura 2000-gebieden is een wettelijke taak van de overheid. De convenanten zijn alleen bedoeld voor de borging van de voorziene instandhoudingsmaatregelen zolang de wettelijke beheerplannen nog niet van kracht zijn, of anderszins geborgd, of al in uitvoering zijn. De in deze beheerplannen voorziene instandhoudingsmaatregelen zijn behoudens een enkele uitzondering voldoende robuust om bij de huidige achtergrondwaarden de instandhoudingsdoelen te bereiken.	Geen wijzigingen in documenten
14.19	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Welke maatregelen ziet de haven om de eigen stikstofuitstoot terug te dringen? Is er al een sluitend meetnet en stelt de haven eigen eisen om de stikstofuitstoot terug te dringen?	De emissies in het havengebied zijn bekend op basis van in overleg met DCMR uitgevoerde emissie-inventarisaties, die aan de basis van de uitgevoerde depositieberekeningen staan. De gemeente en het Havenbedrijf gaan er vanuit dat de door het Planbureau voor de Leefomgeving voorziene dalingen van de emissies en deposities worden gerealiseerd, maar kunnen dat niet borgen. Daarom wordt in de passende beoordeling veiligheidshalve niet van deze dalingen uitgegaan. De stikstofemissies in het havengebied zijn met name afkomstig van inrichtingen en andere gebruikers in het havengebied, niet van het Havenbedrijf zelf. Het Havenbedrijf bevordert niettemin emissiereducties in haar beheersgebied en heeft daartoe diverse onderzoeken en projecten in uitvoering, waaronder in overleg met Milieudefensie. De invloed daarvan op de totale emissies is en deposities is uiteraard beperkt en kan geen verschil maken in het benodigde beheer in de omringende natuurgebieden. Stikstofemissies van industriële bronnen en transport binnen en buiten het havengebied zijn onderworpen aan regelgeving en beleid. Op termijn leidt dat tot de door het Planbureau voor de Leefomgeving	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			verwachte daling van de achtergronddeposities.	
14.20	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	In de MER wordt zeer gedegen geanalyseerd wat in de Zuid-Hollandse N2000 gebieden aan gevolgen optreedt door de stikstofdepositie. Ook in N2000 gebieden buiten de provincie Zuid-Holland vindt een verhoging van de stikstofdepositie plaats. In de stukken wordt aangegeven dat deze niet binnen de MER worden behandeld, maar dat met het ministerie gesproken wordt over een andere oplossing. Wij gaan er vanuit dat de oplossing voor dit probleem wordt opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, want de natuur trekt zich uiteraard niets aan van provinciegrenzen en bijvoorbeeld de duinen van Schouwen liggen slechts op enkele tientallen kilometers van het havengebied.	In de geactualiseerde passende beoordeling worden ook effecten buiten de provincie in beeld gebracht. De beschrijving daarvan heeft een wat globaler karakter, enerzijds vanwege de zowel in absolute als relatieve zin kleinere toenames van de bijdragen aan de achtergrondwaarden, anderzijds vanwege de grote omvang van het studiegebied. In de passende beoordeling en de Ontwerpbestemmingsplannen is aangegeven dat het Rijk samen met de betreffende provincies verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de autonome beheermaatregelen, voor zover dat nodig is voor het voorkomen van significante effecten als gevolg van de toenames van de bijdragen aan de stikstofdeposities. Van de zijde van het ministerie van EZ is in dat verband nogmaals uiteengezet hoe de wettelijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden ingezet worden bij de uitvoering van de instandhoudingsmaatregelen, welke afspraken daarbij met de provincies zijn gemaakt en wat de beschikbare middelen zijn. Dit schrijven is opgenomen als bijlage bij de passende beoordeling.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.21	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	In het deelrapport luchtkwaliteit worden de toenemende emissies van stikstofoxiden, die de bestemmingsplannen in het Havengebied mogelijk moeten maken, opgeteld bij de achtergrondwaarden en afgezet tegen de normen voor luchtkwaliteit. Aanneمة is dat de achtergrondwaarden een neerwaartse trend gaan vertonen. Bij het berekenen van deze achtergrondwaarden wordt echter uitgegaan van beleid waardoor de emissies zullen afnemen. Als nu overal plannen gemaakt worden die toenemende emissies mogelijk maken, zullen de achtergrondwaarden dus ook niet afnemen. Dit is een aanvullende reden om ook in de bestemmingsplannen in te zetten op minder stikstofemissies.	In de passende beoordeling wordt er veiligheidshalve niet vanuit gegaan dat de stikstofdeposities zullen dalen. Bij de berekening van de effecten op de luchtkwaliteit is dat wel gedaan, conform de rekenvoorschriften. Dit verschil in benadering vindt zijn grondslag in de wettelijke systematiek. De in het MER beschreven emissies zouden overigens voor het overgrote deel ook optreden zonder vaststelling van nieuwe havenbestemmingsplannen. In veel gevallen zijn de nieuwe bestemmingen zelfs meer beperkend ten aanzien van de mogelijke ontwikkelingen en toenames van stikstofemissie dan de huidige. De in het MER berekende toename van de emissies is dan primair een gevolg van de maatschappelijke ontwikkelingen. Met de havenbestemmingsplannen wordt slechts beoogd deze ontwikkelingen op een verantwoorde wijze ruimtelijk te faciliteren, vanwege het maatschappelijk belang. Zowel bij de mogelijke effecten op Natura 2000 als de luchtkwaliteit wordt, rekening houdend met de toepasselijke beoordelingskaders, geconcludeerd dat de effecten aanvaardbaar zijn.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
14.22	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	In december 2012 heeft de Gezondheidsraad een “signalement” aangeboden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, met de titel: “De invloed van stikstof op de gezondheid”. “De situatie in ons land is dus ongunstiger dan gemiddeld in de EU....De Nederlandse overheid heeft de afgelopen decennia een beleid gevoerd waarmee de hoeveelheid reactief stikstof in ons land is teruggedrongen. Dit proces lijkt de laatste jaren echter te stagneren..... maken de beschikbare gegevens voldoende aannemelijk dat de Nederlandse volksgezondheid baat heeft bij verdere reductie van de hoeveelheid reactief stikstof in ons land..... <i>vindt de commissie het niet alleen wenselijk om het lopende stikstofbeleid onverminderd voort te zetten, maar de hoeveelheid reactief stikstof in Nederland versneld verder terug te dringen en de stagnatie die zich de laatste jaren lijkt af te tekenen, te doorbreken.</i> Dit zijn aanvullende redenen om ook in de bestemmingsplannen in te zetten op minder stikstofemissies.	In het plangebied worden de grenswaarden voor reactief stikstof niet overschreden De gemeente en het Havenbedrijf onderschrijven echter de wenselijkheid van een verdere vermindering van de stikstofemissies. Bestemmingsplannen zijn daarvoor echter geen geëigend middel. Het toestaan van emissies vindt plaats op inrichtingsniveau, bij de vergunningverlening. In de bestemmingsplannen wordt slechts beoordeeld of de mogelijke gevolgen bij benutting van de planologische mogelijkheden aanvaardbaar zijn. Een verdere beperking van de emissies zal daarom voor het overgrote deel via het vergunningenspoor tot stand moeten komen, op basis van wet- en regelgeving. Niettemin heeft het Havenbedrijf succesvolle emissiereductieprogramma's in voorbereiding en uitvoering, bovenop de wettelijke verplichtingen. De bijdrage daarvan aan de oplossing van de landelijke en zelfs Europese luchtkwaliteitsproblematiek kan echter niet anders dan bescheiden zijn.	Geen wijziging in documenten
14.23	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	De insteek van de passende beoordeling is het behouden van de natuurwaarden op precies de plek waar ze nu zijn. Veel van de beschermde waarden in de omliggende N2000-gebieden zijn tijdelijke stadia, die binnen de gebieden op steeds andere plaatsen tot ontwikkeling moeten komen. Daarom is het te kort door de bocht om alleen naar de huidige groeiplaatsen te kijken. Ook in ogenschouw moet worden genomen dat op termijn andere plekken geschikt moeten zijn. Dan moet er wel voldoende ruimte overblijven met een voldoende lage milieubelasting.	Zie ook het gestelde bij 14.52. De kern van het Natura 2000-beleid is het behoud of herstel van habitats en soorten. Die opgave is door de wetgever vertaald in behoud- en hersteldoelstellingen per Natura 2000-gebied. Daaraan wordt in de beheerplannen uitvoering gegeven door het begrenzen van aanwezige en te ontwikkelen habitats. Voor zover in de beheerplannen is aangegeven waar welke nieuwe natuurwaarden tot ontwikkeling moeten komen, is daarmee rekening gehouden. Een verdergaande beoordeling zou inhouden dat rekening wordt gehouden met ontwikkelingen die niet door de wetgever of beheerder beoogd zijn; daarvoor is geen wettelijke basis.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.24	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Het begrip habitattypen wordt te beperkt opgevat. Een habitattypen in de zin van Natura 2000 is inclusief alle daarbij behorende plant- en diersoorten. Dus ook voor deze plant- en diersoorten moeten de milieuomstandigheden dusdanig zijn, blijven of worden dat ze er duurzaam voor kunnen komen.	De aanwezigheid van een habitat betekent per definitie dat de samenstellende soorten in voldoende mate aanwezig zijn. Dat betekent dat ook in voldoende mate wordt voldaan aan de voor die habitat constituerende voorwaarden, zoals bodemsamenstelling, grondwaterstand, beschutting e.d. In een in goede staat van instandhouding verkerende habitat wordt ook voldaan aan de	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			randvoorwaarden voor de aanwezigheid van typische soorten, waaronder doelsoorten, zoals beschreven in het betrokken Profieldocument. De beoordeling van de gevolgen voor de staat van instandhouding zijn daarom leidend bij de bepaling en beoordeling van de mogelijke effecten. Er kunnen niettemin redenen zijn waarom typische soorten niet aanwezig zijn, bijvoorbeeld verstoring. In de passende beoordeling zijn daarom zowel de mogelijke effecten op beschermde habitats als soorten beoordeeld, waaronder ook typische soorten, wanneer daartoe aanleiding bestaat.	Ontwerpbestemmingsplannen.
14.25	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	In de passende beoordeling wordt door Royal Haskoning regelmatig met schijnbaar grote zekerheid geponeerd 'effecten treden niet op' en 'effecten kunnen worden uitgesloten'. Natuur is minder rechtlijnig dan Royal Haskoning hier stelt. Bovendien ontbreekt in veel gevallen een echte wetenschappelijke onderbouwing.	In de passende beoordeling is bij de bepaling en beoordeling van de mogelijke effecten gebruik gemaakt van de stand der kennis en informatie. Uit de passende beoordeling blijkt dat met 'worst case' aannamen rekening is gehouden met onzekerheden over de mogelijke oorzaken van effecten, dan wel de mogelijke aard en omvang van de effecten als gevolg daarvan.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.26	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	In de passende beoordeling ontbreekt een analyse en beoordeling van de risico's op bijvoorbeeld scheepvaartongelukken, of bedrijfsbranden. Meer scheepvaart en bedrijvigheid betekent een groter risico op ongelukken en op dit moment vinden al vaak incidenten plaats. Dergelijke ongelukken kunnen behalve op de gezondheid en veiligheid van mensen (daarmee is in het kader van de externe veiligheid wel rekening gehouden), ook negatieve effecten op de natuurwaarden in Natura 2000 en de EHS gebieden hebben.	Calamiteiten, zoals scheepvaartongelukken of bedrijfsbranden, kunnen leiden tot een kortstondige piek in de storingsfactoren, denk aan geluid, trillingen, verontreiniging. Meer scheepvaart en bedrijvigheid kan de kans op ongelukken in beginsel doen toenemen. Uit de deelstudie voor nautische veiligheid blijkt dat het wel drukker wordt op het water, maar dit ruim binnen de veilige norm blijft. De nautische veiligheid is tevens verankerd in het beleid van de haven. Met behulp van onder meer loods en sleepboten en verkeersbegeleiding, en via procedures en onderzoek wordt er alles aan gedaan om het huidige veiligheidsniveau te handhaven. Uit het Deelrapport Externe Veiligheid blijkt dat er geen normoverschrijdende kansen zijn op ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving. Daartoe behoren ook de aangrenzende natuurgebieden. Bovendien zijn juist in het havengebied permanent goede faciliteiten en diensten aanwezig om de gevolgen van onverhoopte calamiteiten te herstellen. In eerdere studies (MER Bestemming Maasvlakte 2) is geconstateerd dat de kans op een calamiteit zeer klein is en de mogelijke effecten op beschermde natuurwaarden over het algemeen van tijdelijke aard zijn. Wanneer een calamiteit zich voordoet, worden de gevolgen hiervan actief bestreden. Op basis daarvan worden de mogelijke gevolgen voor habitats, soorten en hun leefgebieden verwaarloosbaar geacht.	De tekst van de Passende Beoordeling en het Deelrapport Natuur is op dit punt aangevuld.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
14.27	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Gesteld wordt dat kern van het N2000 beschermingsregime is: 'dat de natuurlijke kenmerken ervan niet mogen worden aangetast.' Het gaat om het waarborgen van duurzame instandhouding van alle soorten en habitats binnen de Europese Unie. Daarbij worden instandhoudingsdoelen gesteld voor soorten en habitats die zich al op het gewenste niveau (kwalitatief en kwantitatief) bevinden en uitbreidings resp. verbeterdoelstellingen voor soorten en habitats die zich nog niet op het gewenste niveau bevinden.	Het wettelijk criterium voor de beoordeling van mogelijke effecten op Natura 2000 is de zekerheid die het bevoegd gezag moet hebben dat de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Deze kenmerken zijn door de wetgever toetsbaar gemaakt door middel van de instandhoudingsdoelstellingen per gebied, zoals opgenomen in de betrokken aanwijzingsbesluiten, waartegen rechtsbescherming open heeft gestaan. In de passende beoordeling zijn de mogelijke effecten daarom getoetst aan de wettelijke instandhoudingsdoelstellingen. Op grond van de Habitatrichtlijn gelden in alle lidstaten vergelijkbare eisen, zodat de instandhouding van beschermde soorten en habitats op het grondgebied van de Europese Unie geborgd is.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.28	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	In tabel 4.1 zouden ook infrastructuur (mechanische effecten' infrastructuur – oppervlakteverlies), wateronttrekking (verdroging/vernatting) en waterlozing (verzuring en vermesting) genoemd moeten worden.	Tabel 4.1 geeft een overzicht van de storingsfactoren en de mogelijke effecten die kunnen optreden. Het overzicht is tot stand gekomen op basis van een nadere bestudering van de activiteiten (aard, omvang en locatie) die mogelijk worden gemaakt door de nieuwe havenbestemmingsplannen en hun invloeden op de omgeving. Hieruit is gebleken dat de genoemde effecten als gevolg van infrastructuur, wateronttrekking en waterlozing niet worden verwacht. Zo vinden wateronttrekkingen alleen in de Nieuwe Waterweg plaats. De hoeveelheid water die wordt onttrokken, staat niet in verhouding tot de hoeveelheid water in de Nieuwe Waterweg en is te verwaarlozen. Effecten als gevolg van verdroging of vernatting zijn hierdoor niet aan de orde. Eenzelfde analyse is gedaan voor de overige genoemde effecten.	Geen wijziging in documenten
14.29	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	4.1.2: Verstoring door geluid: hier mist een analyse van scheepvaartverkeer en boven water geluid. Meer boten betekent ook over het water meer geluid. Bij het onderwater geluid mist een kaart waarop aan wordt gegeven wat deze hoeveelheid meer boten voor verspreiding en voor tijdsduur van belasting kennen. Zoals het nu is opgenomen is het vooral een aanname, die niet op basis van de passende beoordeling is te toetsen. Ook ontbreekt hier de toetsing: hoe vaak gaat een schip buiten de vaarroutes en wat gebeurt er dan.	In de passende beoordeling zijn effecten van geluid getoetst aan instandhoudingsdoelen. Van gebieden die worden beïnvloed door geluid vanuit het gezamenlijke plangebied en het daaraan gerelateerde (scheepvaart)verkeer, gelden enkel in de Voordelta en Voornes Duin instandhoudingsdoelen voor soorten die gevoelig zijn voor geluid. In de delen van deze gebieden waar een verstoring op deze soorten kan optreden, speelt geluid van scheepvaart echter geen rol. In de studie naar onderwatergeluid is rekening gehouden met scheepvaartintensiteiten en de mogelijke effecten op het gehoor van vissen en zoogdieren.	In de Passende Beoordeling is de verstoring door geluid beter in beeld gebracht.
14.30	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL,	4.1.4: Optische verstoring: ook hier de vraag hoe precies die boten geleid worden en hoe dit gereguleerd is. Ook	Optische verstoring door scheepvaartbewegingen is kwalitatief bepaald met behulp van vaarroutes op de Noordzee (o.a. het	In de Passende Beoordeling is een nadere toelichting omtrent de

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
	Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	kan optische verstoring optreden door auto's en treinen. Treinen hebben niet veel raakvlak met N2000 gebieden, maar de auto's wellicht wel.	verkeersscheidingsstelsel) en op binnenlandse vaarroutes (o.a. in het havengebied) waaronder de Nieuwe Maas en Oude Maas. Op basis van de aard, omvang en ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden zijn alleen scheepvaartbewegingen en windturbines als bronnen relevant bevonden met betrekking tot mogelijke effecten op de instandhoudingsdoelstellingen. Deze zijn meegenomen in de passende beoordeling.	optische verstoring opgenomen.
14.31	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	4.1.5: Windturbines: op pag 17 wordt gesteld dat het omvliegen van een klein stukje voor de trekvogels geen probleem is gezien de lange trekweg. We mogen analoog daaraan ook aannemen dat het voor boten geen probleem is om enkele kilometers om te varen. Dat is een belangrijk punt voor nadere discussie over scheepvaartroutes en dergelijke.	De internationale scheepvaart nabij het havengebied is gebonden aan vaste vaarroutes. Het varen buiten deze routes is voor deze scheepvaart niet toegestaan. In november 2012 is bovendien het besluit genomen dat de scheepvaartroutes op het Nederlandse gedeelte van de Noordzee worden aangepast in samenhang met het Wind op zee programma. Door de aanpassing van de routes wordt het scheepvaartverkeer nog veiliger en de ruimte op de Noordzee efficiënter gebruikt. De scheepvaartroutes liggen straks verder uit de kust en zullen elkaar minder vaak kruisen, waardoor het verkeersbeeld rustiger wordt. In de Passende Beoordeling is er ten behoeve van de effectbepaling er van uit gegaan dat alle scheepvaartbewegingen op deze routes plaatsvinden.	Geen wijzigingen in documenten
14.32	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Bij de windturbines dienen de trekbewegingen van lepelaars vanuit Voornes Duin naar Delfland te worden opgenomen in de afweging.	De trekbewegingen van de lepelaars zijn inmiddels opgenomen in de passende beoordeling.	De Passende Beoordeling is op dit punt aangevuld.
14.33	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	4.1.6: Oude Maas en binnenscheepvaart: op basis van de gepresenteerde informatie is niet af te leiden of de stelling dat maatregelen aan de oevers voldoende zijn om de (onbeperkte) groei van scheepvaart op te vangen.	De aanleg van oeverbescherming in de Oude Maas is zodanig uitgevoerd dat er geen effecten van golfslag op de Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen optreden, ongeacht de frequentie. Een toename van scheepvaartbewegingen is niet langer relevant voor eventuele mechanische effecten als gevolg van golfslag. Dit is als zodanig toegelicht in de Passende Beoordeling.	Geen wijziging in documenten
14.34	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	4.1.6: Hier staat feitelijk dat de kier moet doorgaan om het bestemmingsplan houdbaar te maken. Anders moet elke verwijzing naar de kier hier weg en moet gewoon tegen de huidige situatie worden getoetst. En dan is het Haringvliet een heel beperkte trekroute van trekvisser door het spuuregime.	Visinzuiging is een mechanisch effect dat kan ontstaan wanneer bedrijven zoals energiecentrales grote hoeveelheden koelwater innemen voor koeling. Voor het onttrekken en lozen van koelwater is een watervergunning vereist. Ten behoeve van het verkrijgen van een vergunning voor de inname van koelwater dient in een vroeg stadium nagedacht te worden over te nemen maatregelen om vis schade te beperken.	In de Passende Beoordeling is een nadere toelichting omtrent visinzuiging opgenomen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			Het bestemmingsplan maakt onttrekkingen mogelijk binnen het gezamenlijke plangebied. Hier zijn geen belangrijke foerageergebieden van visetende vogels aanwezig die door onttrekkingen beïnvloed kunnen worden. De Nieuwe Waterweg is, als één van de weinige open verbindingen tussen de Noordzee en het Rijn-Maasstroomgebied, een (potentiële) trekroute voor trekvissen. Er worden geen nieuwe onttrekkingen van koelwater in de Nieuwe Waterweg verwacht. Daarnaast is het Haringvliet van veel groter belang voor vismigratie tussen de Voordelta en het Rijn-Maasstroomgebied. Indien het Kierbesluit in werking treedt, zal dit belang nog verder toenemen. Een mogelijk effect op deze trekroute, als gevolg van eventuele onttrekkingen, is dan ook te verwaarlozen.	
14.35	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	4.1.7: Thermische verontreiniging: hierdoor wordt watertemperatuur verhoogd, ook in de nabijgelegen zee. Temperatuurverhoging zorgt voor andere CO2-balans, waardoor water zuurder wordt en schelpen meer last krijgen met groei. Dit kan effecten hebben in de gehele voedselketen en dus ook op Natura 2000 doelen. Om de effecten goed in beeld te brengen is ook het verloop van de temperatuurverhoging gedurende het jaar een belangrijke factor. In de afweging is niet meegenomen hoe groot de invloed van het warmere rivierwater op de nabijgelegen zee is. Met betrekking tot de verwijzing naar de kier in deze paragraaf, geldt wat we hierboven stellen over paragraaf 4.1.6.	Voor de lozing van koelwater is een vergunning nodig in het kader van de Waterwet. Het bevoegd gezag beoordeelt of een nieuwe lozing en de cumulatieve effecten voldoen aan de normen ten aanzien van de mengzone en opwarming van het oppervlaktewater. Het bestemmingsplan maakt koelwaterlozingen mogelijk binnen het gezamenlijke plangebied. Hier zijn geen belangrijke foerageergebieden van visetende vogels aanwezig die door opwarming beïnvloed kunnen worden. De Nieuwe Waterweg is, als één van de weinige open verbindingen tussen de Noordzee en het Rijn-Maasstroomgebied, een (potentiële) trekroute voor trekvissen. In de Nieuwe Waterweg (ter hoogte van het gezamenlijke plangebied) vindt wateruitwisseling plaats met de Nieuwe Maas en de Noordzee onder invloed van het getij. De menging van water is hier groot, waardoor eventuele warme koelwaterpluimen vanuit het gezamenlijke plangebied hier snel verdunnen. Tevens kunnen aanwezige trekvissen de mengzone vermijden. In de nabijgelegen Noordzee zal geen waarneembare temperatuurverandering optreden. Daarnaast is het Haringvliet van veel groter belang voor vismigratie tussen de Voordelta en het Rijn-Maasstroomgebied. Indien het Kierbesluit in werking treedt, zal dit belang nog verder toenemen. Effecten trekvissen van de Voordelta kunnen dan ook bij voorbaat uitgesloten worden. Omdat thermische verontreiniging niet leidt tot negatieve effecten op visetende vogels en trekvissen, kunnen effecten op	In de Passende Beoordeling is een nadere toelichting omtrent thermische verontreiniging opgenomen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden worden uitgesloten.	
14.36	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	4.1.9: Microverontreinigingen: alles wat hier gezegd wordt staat of valt met controle. Is deze geborgd in het bestemmingsplan?	De controle ten aanzien van het naleven van een vergunning ligt bij de vergunningverlenende instantie of overheid. Borging daarvan in het bestemmingsplan is niet aan de orde of noodzakelijk.	Geen wijziging in documenten
14.37	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	4.1.12: We betwijfelen de juridische juistheid van de noot op pag. 23 en zouden graag een verwijzing zien naar de wettekst of uitspraken van de Raad van State of het Europese Hof, waaruit deze stelling is afgeleid. Alle waarden die bij de aangewezen soorten en habitats een rol spelen zijn voor zover ons bekend expliciet onderdeel van de instandhoudingsdoelstelling, om het simpele feit dat anders het habitatype niet duurzaam in stand wordt gehouden.	De noot is niet noodzakelijk voor het betoog en verwijderd uit de tekst. In de beoordeling van effecten van stikstofdepositie wordt impliciet rekening gehouden met alle soorten die binnen het betreffende habitatype voorkomen.	De Passende Beoordeling is op dit punt aangepast.
14.38	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	4.2.1: Stikstof: onze opmerkingen over stikstof zijn hierboven behandeld onder C: Stikstofemissie en – depositie.	Zie de antwoorden onder C.	
14.39	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	5.1.2: Binnen de habitattypen worden ook de hier levende insecten en andere dieren begrepen. Dus de stelling dat alleen vogels gevoelig zijn voor licht is veel te beperkt	Er wordt in de Passende Beoordeling niet gesteld dat alleen vogels gevoelig zijn voor licht. Voor de effectbeschrijving van licht is bepaald of er overlap is tussen de 0,1 lux contour (en hoger) en Natura 2000-gebieden en/of leefgebied van beschermde soorten. In het geval dat er soorten met een instandhoudingsdoel in het Natura 2000-gebied voorkomen die verstoord kunnen worden door licht, dan is de overlap tussen de 0,1 lux contour en het voorkomen van deze soorten bepalend voor het optreden van een effect. In het geval dat er habitattypen overlap vertonen met de 0,1 lux contour, is getoetst of de lichtbelasting van invloed kan zijn op typische soorten van het betreffende habitatype.	In de Passende Beoordeling is de effectbeschrijving van licht nader aangevuld.
14.40	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Ditzelfde geldt voor geluid in 5.2.1. Ook sprinkhanen, cicaden en andere met geluid communicerende insecten kunnen gevoelig zijn voor geluid.	Er wordt in de Passende Beoordeling niet gesteld dat alleen vogels gevoelig zijn voor geluid. Bij gebrek aan dosis-effect-relaties voor andere soorten wordt de drempelwaarde van broedvogels ook gebruikt voor deze soorten. Verstoring van andere soortgroepen treedt in de regel in mindere mate op dan de verstoring van vogels, gezien de zeer sterke afhankelijkheid van vogels van vocale communicatie. Met deze aanpak wordt aldus het	In de Passende Beoordeling is de effectbeschrijving van geluid nader aangevuld.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			voorzorgsprincipe gehanteerd.	
14.41	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	5.3.2: Hoe een kwalitatieve analyse bij kan dragen tot de beoordeling of iets onder de 1% blijft zien wij niet. Graag zien wij onderbouwd hoeveel vogels last hebben van de windmolens. Anders kan de 1%norm, door Rotterdam zelf in deze passende beoordeling aangedragen, niet worden getoetst.	Bij de beoordeling van het risico op vogelaanvaringen staat het aanvaringsrisico centraal. Het aanvaringsrisico wordt acceptabel geacht indien een opstelling niet zal leiden tot een additionele sterfte van een vogelpopulatie van meer dan 1%. Hiermee wordt bedoeld dat het natuurlijke soortspecifieke sterftecijfer met hooguit 1% zal toenemen, ten gevolge van een opstelling. Bij een additionele sterfte van 1% of meer ten opzichte van de soortspecifieke natuurlijke sterfte kunnen significante effecten niet worden uitgesloten. Deze norm is ontwikkeld door het ORNIS-comité, een groep vogelexperts die door de Europese Commissie als gezaghebbend wordt gezien.	In de Passende Beoordeling is een nadere toelichting omtrent aanvaringen opgenomen.
14.42	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	5.4.1: Wij vragen ons af of in toename N alle extra transportbeweging is meegeteld?	In de gepresenteerde toename van stikstofdepositie is rekening gehouden met alle transportbewegingen.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestedingsplannen.
14.43	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	5.4.2: Het concept is uit november 2012. Zijn hierin al de scherpere KDW's van afgelopen najaar meegenomen? En zijn ook de hogere depositieberekeningen van najaar 2012 al meegenomen? Anders krijgen we graag inzicht in de berekeningen waarmee wel rekening wordt gehouden met deze nieuwe inzichten.	Zie het gestelde onder 14.0.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestedingsplannen.
14.44	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	De extra beheermaatregelen uit PAS en convenant gelden voor één beheerplanperiode. Het bestemmingsplan geldt feitelijk voor eeuwig. Het kan niet zo zijn dat deze langdurig extra stikstofbelasting acceptabel is omdat voor de eerste zes jaar de negatieve effecten min of meer worden weg beheerd. Het beheer moet duurzaam worden gegarandeerd, anders zou de uitstoot moeten eindigen zodra de extra maatregelen wegvallen. Dit nog los van het feit dat lang niet alle effecten weg beheerd kunnen worden.	Zie ook het gestelde onder 14.60. Behoudens een enkele uitzondering zijn de in de passende beoordeling beschreven maatregelen geen extra beheermaatregelen. Het gaat om autonome instandhoudingsmaatregelen die ook zonder vaststelling van de havenbestemmingsplannen nodig zijn en tot uitvoering worden gebracht. Het is dus niet zo dat deze maatregelen worden genomen in verband met de toename van de emissies uit het plangebied. In de passende beoordeling is slechts beoordeeld of de toenames van bijdragen aan de deposities effecten kunnen veroorzaken, rekening houdend met maatregelen die al om andere redenen in de betrokken Natura 2000-gebieden genomen worden. In het overgrote deel van de gevallen is de conclusie dat de bijdragen aan de deposities, rekening	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestedingsplannen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			houdend met de autonome instandhoudingsmaatregelen geen significante effecten kunnen veroorzaken. De borging van autonome instandhoudingsmaatregelen in opvolgende beheerplanperioden is wettelijke geregeld en behoeft geen borging in de bestemmingsplannen. De additionele borging heeft alleen betrekking op de uitvoering van de benodigde mitigerende maatregel in de Nieuwkoopse plassen en De Haack.	
14.45	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	In de passende beoordeling wordt niet gesproken over herstelstrategieën. in de huidige afspraken met de provincie zijn een aantal herstelmaatregelen geformuleerd die een tijdelijk effect hebben en niet goed te herhalen zijn. Hoe deze duurzaam bij kunnen dragen aan een instandhouding van habitattypen bij een te hoge stikstofdepositie begrijp ik niet.	Voor zover in algemene zin wordt bedoeld dat herstelmaatregelen een tijdelijk effect hebben of niet kunnen worden herhaald is dat niet juist. Veel van deze maatregelen zijn eenmalig nodig in verband met achterstallig beheer van de betrokken habitats en hebben een blijvend effect, mits sprake is van adequaat vervolgbeheer. Nadat het beoogde herstel is ingetreden worden nieuwe achterstanden voorkomen met lichter, maar regelmatig vervolgbeheer ('onderhoud'). In beginsel zijn na verloop van tijd herstelmaatregelen wel weer mogelijk, het vervolgbeheer voorkomt echter dat dat noodzakelijk is.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.46	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Op Voorne zijn ook enige ontkalkte delen waar habitattypen in liggen. En de huidige buitenste duinenrij is in 1985 niet aangebracht, maar verhoogd op de plek waar ook toen al de buitenste duinenrij lag. Op de meeste plekken is wel veel extra grond aangebracht.	De beschrijving over de ontstaansgeschiedenis van de buitenste duinenrij is overeenkomstig de Aanwijzing als Natura 2000-gebied. Eventuele verschillen met de werkelijke wijze van tot stand komen van deze duinenrij hebben geen invloed op de bepaling of beoordeling van de effecten.	Geen wijzigingen in documenten
14.47	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	NOx convenant: De Natuur- en Milieuorganisaties staan heel anders in het convenant. Wij spannen ons in om met goed onderbouwde beheermaatregelen de natuur op Voorne te herstellen, waarbij het voor ons 1. geen uitgemaakte zaak is dat dit beheer voldoende is om de te hoge stikstofdepositie te mitigeren en 2. wij hieraan meewerken in de veronderstelling dat dit de periode tot een afdoende lage stikstofdepositie helpt te overbruggen. Het is absoluut niet de bedoeling dat alle N-depositie ongewijzigd voortgang kan vinden door deze maatregelen. Daarvoor zijn ze niet afdoende en niet voldoende herhaalbaar!!!!	Zie ook het antwoord op punt 14.60. Het NO _x -convenant is gesloten met het voor het beheer verantwoordelijk bevoegd gezag en beoogt in hoofdzaak de borging van instandhoudingsmaatregelen die ook zonder de vaststelling van de bestemmingsplannen tot uitvoering zouden komen. Het gaat daarbij niet alleen om eenmalige herstelmaatregelen, maar ook om (vervolg)beheer. Het is dus niet zo dat deze maatregelen worden getroffen om een ongewijzigde voortgang van deposities mogelijk te maken, waar deze ook vandaan komen. Het is ook niet zo dat de overeenkomsten die de provincie met de terreinbeherende organisaties aangaat, worden gesloten ten behoeve van de vaststelling van de bestemmingsplannen. In de passende beoordeling is er dan ook slechts vanuit gegaan dat de terreinbeherende organisaties de benodigde instandhoudingsmaatregelen uitvoeren, zoals vastgelegd of nog vast te leggen in de (ontwerp) beheerplannen en afspraken over de	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			bestedingen van de subsidies aan de terreinbeherende organisaties.	
14.48	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	In 2018 of 2019 komt er een evaluatie van het N2000 beheer op Voornes Duin. Dan zal worden beoordeeld hoe de ontwikkelingen in het gebied zijn. Dan zou kunnen blijken dat de N-depositie versneld moet worden teruggedrongen omdat beheermaatregelen toch onvoldoende effect blijken te hebben of sneller dan verwacht hun werking verliezen door te hoge N-depositie.	Uit de passende beoordeling blijkt dat de instandhoudingsdoelstellingen met de voorgenomen instandhoudingsmaatregelen in het overgrote deel van de gevallen ook worden bereikt wanneer de achtergronddeposities minder dalen dan verwacht. Het is echter wel mogelijk dat de instandhoudingsmaatregelen op een bepaald moment enige bijstelling bijstelling behoeven. Juist omdat wordt gemonitord kan er vanuit worden gegaan dat het beheer van deze gebieden ook op langere termijn adequaat zal blijven. Er zijn geen aanwijzingen dat, ook bij de huidige achtergrondwaarden, geen geschikte maatregelen voorhanden zijn, mits regelmatig licht onderhoud in de gebieden plaatsvindt, dat de natuurlijke dynamiek, waaronder het wegvallen van begrazing vervangt.	Geen wijziging in documenten
14.49	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	7.2.2 en 7.2.4: Ook hier worden weer alle andere diersoorten uit de beschermde habitats over het hoofd gezien. Volgens ons is het vrij eenvoudig en niet erg kostbaar om in het bestemmingsplan op te nemen dat permanente lichtbronnen niet buiten het bestemmingsplangebied uit mogen stralen. Dat zorgt ervoor dat het licht optimaal gericht is op de plaatsen die verlicht moeten worden, dus mogelijk is het zelfs kosteneffectief. En als de hoeveelheid licht vanuit het plangebied naar buiten door deze voorwaarde niet toeneemt, dan is dat natuurlijk voor iedereen en alle soorten veruit te prefereren. En het past bij een haven die streeft naar duurzaamheid.	Zie het gestelde onder 14.39. De bevindingen in de passende beoordeling geven geen aanleiding tot het (zo al mogelijk) voorschrijven van dergelijke maatregelen in de ontwerp-bestemmingsplannen.	In de Passende Beoordeling is de effectbeschrijving van licht nader aangevuld.
14.50	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	7.3.1: Wij kunnen niet beoordelen of hier ook de geluidsbelasting boven water en land door zeescheepvaart, autoverkeer en ander verkeer is meegenomen.	In de passende beoordeling is de cumulatieve geluidbelasting beoordeeld. Hierin is dus ook het verkeer meegenomen.	De Passende Beoordeling is op dit punt aangevuld.
14.51	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Ook in paragraaf 7.3 worden de soorten van de habitattypen niet meegenomen. Het feit dat voor de Voordelta geen broedvogels zijn opgenomen neemt niet weg dat deze soorten integraal onderdeel kunnen vormen van de habitattypen H1140A/B, H1310A/B, H1330A en H2110. Wij denken dat het juridisch haalbaar zou kunnen zijn om voor deze habitattypen de meest	Zie het gestelde onder 14.40	In de Passende Beoordeling is de effectbeschrijving van geluid nader aangevuld.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		kritische grens van geluidsbelasting aan te houden.		
14.52	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	7.3.3: Bij de grijze zeehond zou volgens ons het gehele gebied op de lange termijn geschikt moeten kunnen zijn voor ligplaatsen. Als namelijk door het veranderen van de zeestromen de platen verplaatsen, dan zou er eenvoudig een plaat net ten zuiden van de slufteer kunnen ontstaan, terwijl andere platen ongeschikt raken. Dan moet deze plaat ook geschikt zijn voor de grijze zeehond en kan het niet zo zijn dat er teveel geluid op deze plek aanwezig is.	In en ten zuiden van de Slufteer zijn geen activiteiten en/of geluidbronnen voorzien in het bestemmingsplan Maasvlakte 1. In het onwaarschijnlijke geval dat hier een zandplaat vestigt en dit bovendien de enige geschikte plaat voor zeehonden in het gebied zou zijn, zal geluidhinder vanuit het gezamenlijke plangebied de vestiging van zeehonden dus niet verhinderen.	Geen wijzigingen in documenten.
14.53	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Bij de gehele geluidsparagraaf zien wij geen onderscheid in gemiddelde belasting of piekbelasting. Wij nemen aan dat het hier om piekbelastingen gaat.	Er is uitgegaan van een gemiddeld geluidniveau (LAeq dag), uitgedrukt in dB(A) op 30 en 150 cm hoogte. Dit is aangegeven in de Passende Beoordeling. De dosis-effect-relaties zijn ook aan dit geluidniveau gerelateerd. Piekgeluiden zijn vooral relevant tijdens de uitvoering van werkzaamheden (bijvoorbeeld tijdens heiwerkzaamheden). Toekomstige projecten in het gezamenlijke plangebied dienen ook een natuurtoets te doorlopen, waarbij piekgeluiden tijdens de aanleg nader aandacht te krijgen. Op projectniveau kunnen voldoende maatregelen worden toegepast om verstoringseffecten te voorkomen of te minimaliseren.	In de Passende Beoordeling is de nadere toelichting omtrent 'aanleg versus exploitatie' opgenomen.
14.54	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	7.4 : Hier missen wij een analyse van de voedseltrek van de lepelaar van Voornes Duin naar Delfland.	De trekbewegingen van de lepelaars zijn inmiddels opgenomen in de passende beoordeling.	De Passende Beoordeling is op dit punt aangevuld.
14.55 t/m 14.58	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	7.5: Veel is al eerder genoemd. Hier vinden wij nog van belang: - Toetsing van de waarden aan het huidig voorkomen van soorten en habitats doet geen recht aan het dynamische karakter van het gebied. Ook op andere plaatsen dan nu moet het bijvoorbeeld mogelijk zijn kalkrijke grijze duinen tot ontwikkeling te laten komen, om het simpele feit dat het een dynamisch systeem is.	Zie ook het antwoord op punt 14.23. De kern van het Natura 2000-beleid is het behoud of herstel van habitats en soorten. Die opgave is door de wetgever vertaald in behoud- en hersteldoelstellingen per Natura 2000-gebied. Daaraan wordt in de beheerplannen uitvoering gegeven door het begrenzen van aanwezige en te ontwikkelen habitats. De Raad is bij de beoordeling gehouden aan de wettelijke systematiek en dienen de mogelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van de betrokken gebieden te toetsen op basis van de habitatgrenzen in de beheerplannen. Voor zover daarin is aangegeven waar welke nieuwe natuurwaarden tot ontwikkeling moeten komen is daarmee rekening gehouden. Een verdergaande beoordeling zou inhouden dat rekening wordt gehouden met ontwikkelingen die niet door de wetgever of beheerder beoogd zijn; daarvoor is geen	Geen wijzigingen documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		- Wij missen in de hele passende beoordeling een overzicht van maatregelen die de Rotterdamse haven zich getroost om de stikstofdepositie terug te dringen. Voor de Natuur- en Milieuorganisaties is het van belang om zicht te krijgen op deze inspanningen. - Stap 3 op pagina 67 is voor ons onbegrijpelijk. Zoals het er nu staat lijkt het ons onzin.	wettelijke basis. Zie voor het antwoord inzake de emissiereductie punt 14.4. Indien de ADW, met inbegrip van de bijdrage uit het gezamenlijke plangebied geen enkele KDW van een habitat in het betrokken Natura 2000-gebied overschrijdt, dan kunnen significante effecten in dat gebied worden uitgesloten en kan dat gebied bij de verdere bepaling en beoordeling van de mogelijke effecten buiten beschouwing blijven.	
14.59 t/m 14.61	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Veel van de in hoofdstuk 8 gestelde zaken dienen op grond van in deze reactie genoemd commentaar nog nadere aanscherping en aanpassing. Los daarvan nog enige opmerkingen: - Beheer is wellicht geregeld tot 2018, misschien tot 2023, maar het moet tot in de eeuwigheid geregeld zijn! Anders moeten ook de activiteiten worden beëindigd. Omdat de betaling van de maatregelen niet is gekoppeld aan de bedrijvigheid lijkt ons dit een riskante constructie. – De kritische depositiewaarden, de schatting van de hoeveelheid N die extra wordt uitgestoten in de haven en de berekeningen hoe deze uitstoot tot extra depositie leiden gaan met de nodige onzekerheid gepaard. Door deze onzekerheden KAN het niet zo zijn dat er nu wel negatieve effecten zijn op de veenmosrietlanden in Nieuwkoopse Plassen, maar dat met additioneel afvoeren van maaisel van 6 ha (=2%!!) van de veenmosrietlanden met ZEKERHEID de kans op negatieve effecten wordt uitgesloten. Dit is aanname op aanname op aanname.	Uit de passende beoordeling blijkt dat, behoudens een enkele uitzondering, geen maatregelen ten behoeve van de verdere ontwikkeling van het plangebied noodzakelijk zijn. De maatregelen waarvan de werking onderzocht is, zijn zonder uitzondering instandhoudingsmaatregelen die ook zonder de verdere ontwikkeling van het plangebied nodig zouden zijn. De uitvoering daarvan wordt wettelijk geregeld in Natura 2000 beheerplannen. De mitigerende maatregel t.b.v. veenmosrietland in het gebied Nieuwkoopse plassen en De Haeck is blijvend geborgd en gefinancierd, tot dat de ADW's onder de KDW's zijn gedaald, of de bijdragen uit het plangebied op andere wijze gesaldeerd zijn. Het gaat daarbij dus niet om een instandhoudingsmaatregel. Bij de effectvoorspellingen is gebruik gemaakt van de best beschikbare kennis. De maatregel in veenmosrietland in het gebied Nieuwkoopse plassen en De Haeck heeft geen betrekking op afvoeren van maaisel, maar op het 'staken branden / afvoeren sluik'. Een roulerend additioneel oppervlak van 4 ha. is voldoende voor de afvoer van de toename van de stikstofbijdrage uit de drie plangebieden. De uitvoering van deze additionele maatregel wordt door de provincie Zuid-Holland meegenomen als onderdeel van het toekomstig beheer van dit habitatype.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen.
14.62	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	8.3: Het lijkt ons tamelijk optimistisch dat we een toename van de stikstofdepositie met 1-50 mol /ha/jaar kunnen opvangen door wat meer beheer en extra maatregelen op 6 ha in de Nieuwkoopse Plassen.	In alle gebieden worden beheermaatregelen getroffen om effecten van autonome stikstofdepositie te voorkomen. In vrijwel alle gevallen zijn deze maatregelen voldoende robuust om ook effecten van de toename van depositie vanuit het gezamenlijke plangebied te voorkomen. In de veenmosrietlanden in het gebied Nieuwkoopse Plassen en De Haeck is	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			dit mogelijk niet het geval. Door het treffen van een mitigerende maatregel in veenmosrietland (staken verbranden / afvoeren sluijk) wordt voorkomen dat de stikstofbelasting in dit habitatype toeneemt, ondanks de depositie vanuit de drie plangebieden op dit habitatype.	MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestedingsplannen.
14.63	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Wij nemen aan dat de tekst in de passende beoordeling betekent dat er geen extra stikstofdepositie uit welke andere bron bij zal komen. Anders zou in de hele stikstofanalyse uit moeten worden gegaan van hogere deposities dan wel meer aanvullende beheerafspraken. Nu worden alle aanvullende beheerafspraken ingezet voor meer N-uitstoot door de haven. Dus geen ruimte voor extra verkeer, uitbreiding landbouw, etc.	Dit is geen correcte aanname. In de Passende Beoordeling wordt wel degelijk rekening gehouden met stikstofdepositie van andere plannen en projecten, zie hiervoor ook tekstbox 2 in paragraaf 2.1 van de Bijlage Effectbeoordeling Stikstofdepositie. Bovendien worden de effecten beoordeeld op basis van het totaal aan deposities, vermeerderd met de toename van de bijdragen uit de drie plangebieden. Het overgrote deel van dat totaal is van andere herkomst.	In de Passende Beoordeling zijn de laatste inzichten inzake de achtergronddepositiewaarden, etc. meegenomen. Deze nieuwe inzichten zijn ook verwerkt in het MER en de plantoelichting van de Ontwerpbestedingsplannen.
14.64	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Voor de toename van de stikstofdepositie vinden wij de inzet in de plannen onvoldoende. Er zal veel meer ingezet moeten worden op een strategie om de N-uitstoot terug te dringen met aanvullend tijdelijke maatregelen om de huidige grote overschotten te mitigeren.	Zie het antwoord op punt 14.4. Emissiereducties zijn mogelijk en daarvoor lopen ook in het havengebied programma's, wat op termijn een bijdrage levert aan de daling van de achtergrondwaarden. Omdat in het havengebied een concentratie van bedrijfsmatige activiteiten plaatsvindt, kan daar echter geen sprake zijn van netto daling van de emissies. Dat wil niet zeggen dat de door de PAS beoogde daling van de ADW's niet haalbaar is, dat zal echter worden bereikt met bronnenbeleid op nationale en Europese schaal.	In hoofdstuk 3 van het Hoofdrapport MER is een nadere toelichting opgenomen van de inspanningen die lopen gericht op duurzaamheid en het verminderen van emissies.
14.65	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Voor zaken als geluid en licht zijn binnen het havengebied vele eenvoudige maatregelen mogelijk die ervoor kunnen zorgen dat de belasting niet toeneemt. Dat lijkt ons een weg die veel meer past binnen het duurzaamheidsstreven van de haven dan de nu gekozen weg van het bagatelliseren van de effecten.	In de Passende Beoordeling en het Deelrapport Natuur zijn de effecten op de (beperkte) toename van geluid en licht in beeld gebracht. Hierin zijn ook diffuse bronnen meegenomen. De bevindingen geven geen aanleiding tot het (zo al mogelijk) voorschrijven van nadere maatregelen in de Ontwerpbestedingsplannen.	Geen wijzigingen in documenten
14.66 t/m 14.69	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Veel opmerkingen die wij hierbij hebben zijn aan de orde gekomen bij ons bovenstaand commentaar op onder meer de passende beoordeling. Wij hebben verder nog de volgende opmerkingen: - Beoordelingstabel 0.1 heeft geen enkele juridische N2000 status. N2000 gaat slechts over significante effecten op een duurzame instandhouding, niet over drempelwaarden en dergelijke. Dit geldt ook voor de onderliggende tabellen. Overigens is dit in passende beoordeling wel volgens de correcte methode aangepakt.	In het Deelrapport Natuur worden de verschillende ruimtelijke scenario's vergeleken op hun natuureffecten. Tabel 0.1 geeft een overzicht van het beoordelingskader en de systematiek, op basis waarvan de verschillende ruimtelijke scenario's zijn beoordeeld vergeleken. Deze tabel en onderliggende tabellen hebben geen betrekking op Natura 2000.	Geen wijziging in documenten
		- Het is een eerste echt integrale procedure voor	In het Deelrapport Natuur zijn ook de effecten ten opzichte van de	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		bestemmingsplannen, incl. toets voor de NB-wet. Dat betekent dat er niet moet worden vergeleken met de autonome ontwikkeling maar met de huidige situatie. En ook huidige situatie moet worden aangepast indien deze significante effecten op natuur heeft.	huidige situatie beschreven. De effecten van de bestaande situatie zijn echter ook in de zin van de Natuurbeschermingswet geen onderwerp van de te nemen planbesluiten en blijven bij de beoordeling buiten beschouwing. Bij de effectbepalingen is echter uiteraard wel rekening gehouden met de achtergrondbelasting, met name de beoordeling van de effecten van stikstofdeposities vindt plaats op basis van de totale achtergrondwaarden (ADW's), vermeerderd met de bijdragen.	
		- Wij missen een bespreking van de effecten voor de flora- en faunawet. In het huidige havengebied zijn belangrijke broedplaatsen voor soorten als kleine mantelmeeuw en zilverbmeeuw. Deze zijn strikt beschermd. Hoe gaat het havenbedrijf om met deze vestigingen?	In het Deelrapport Natuur wordt inzicht gegeven in de effecten van de bestemmingsplannen in relatie tot de Flora- en faunawet. Hieruit blijkt dat de aanwezigheid van belangrijke broedplaatsen voor soorten als de kleine mantelmeeuw en zilverbmeeuw geen belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van de bestemmingsplannen. De gemeente en het Havenbedrijf zijn zich bewust van deze belangrijke broedplaatsen en hebben ook via de bestemmingsplannen maatregelen getroffen ten behoeve van de broedgelegenheid voor deze meeuwen.	In de Ontwerpbestemmingsplannen is broedgelegenheid voor de meeuwen geborgd.
14.70	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Aangegeven wordt dat een monitoring- en evaluatieprogramma (MEP) wordt ontwikkeld dat aansluit op het MEP voor Maasvlakte 2. Met het accent op de thema's verkeer, geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, water en natuur (waaronder ontwikkeling NOx-depositie). Wij achten dit ook belangrijke thema's, gezien ook de aspecten waarop de monitoring zal plaatsvinden (MER-hoofdrapport, p. 232-233).	Wordt voor kennisname aangenomen	Geen wijziging in documenten
14.71	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Wij zijn van mening dat in het MEP ook de duurzaamheidsambities moeten worden opgenomen.	Er vindt jaarlijkse monitoring plaats van de voortgang van de diverse acties die in de uitvoeringsagenda Havenvisie 2030 zijn opgenomen, waaronder met betrekking tot de duurzaamheidsdoelstellingen. Daarvan kan bij de evaluatie van de havenbestemmingsplannen gebruik worden gemaakt.	Geen wijziging in documenten
14.72	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Voorgesteld wordt in het MEP niet de thema's licht, landschap&recreatie, nautische veiligheid, bodem, geur en gezondheid op te nemen gezien de verwachting dat geringe effecten zullen optreden door het in werking treden van de bestemmingsplannen. Wij begrijpen deze redenering, maar zijn van mening dat deze thema's wel aan bod moeten in een meer integrale monitoring.	Het thema geur zal opgenomen worden in het monitorings- en evaluatieprogramma gelet op de afhankelijkheid van de implementatie van het provinciale geurbeleid voor het reduceren van de geurhinder in de regio.	In hoofdstuk 20 van het Hoofdrapport MER is het thema geur opgenomen. Tevens is het thema opgenomen in het raamwerk voor het monitoring- en evaluatieprogramma dat ook ter inzage gelegd zal worden.
14.73	Milieufederatie, milieudefensie, ZHL, Natuurmonumenten,	Wij pleiten ervoor dat er een nauwe afstemming gaat plaatsvinden tussen de monitoring en evaluatie in deze bestemmingsplannen, de monitoring en evaluatie van	Bij de ter inzage legging van de Ontwerpbestemmingsplannen met bijbehorend definitieve MER en Passende Beoordeling wordt ook een raamwerk voor het monitoring- en evaluatieprogramma ter inzage	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
	Staatsbosbeheer, Duinbehoud	Havenvisie 2030 en de monitoring en evaluatie via PMR/TvB ('Visie en Vertrouwen'). Om ook de cumulatieve en stapeling van effecten van de diverse plannen in het havengebied goed in beeld te krijgen. Misschien is een totaal monitoringsplan, waarin alle plannen en ambities binnen de Rotterdamse haven zijn opgenomen wel nodig om alle partijen goed inzicht te geven in effecten en haalbaarheid/sturing op de ambities. Wij hebben begrepen dat al ideeën in ontwikkeling zijn om tot een meer integrale monitoring en evaluatie te komen, en zien dit graag nader toegelicht en uitgewerkt.	gelegd.	
15.1	Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)	ILT verzoekt om een nauwkeurigere omschrijving aan de definitie van functionele binding in het plan en de veiligheidscontour toe te voegen.	De getrapte definitie uit het voorontwerp is aangepast.	Tekstvoorstel JOB is opgenomen in de drie bestemmingsplannen
16.1	Gemeente Brielle	Gemeente Brielle gaat akkoord met het bestemmingsplan en de veiligheidscontour.	De gemeente Rotterdam dankt de gemeente Brielle voor deze reactie.	Geen wijziging in documenten
17.1	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	Veel bedrijven in de haven worden in een nadeligere positie gebracht dan bedrijven die niet in een zeehaven zijn gevestigd. Deltalinqs is dan ook voor het afschaffen van de zeehavenonthefving en verzoekt de gemeente zich daar ook voor in te spannen.	De gemeente Rotterdam neemt actief deel in de discussie omtrent de toepassing van de zeehavenonthefving en kent het standpunt van Deltalinqs. Het al dan niet toepassen van de zeehavennorm speelt evenwel bij het toelaten van geluidgevoelige bestemmingen buiten de betrokken plangebieden en valt daarmee buiten het bestek van deze bestemmingsplannen.	Geen wijziging in documenten
17.2	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	De veranderlocaties geven aanleiding tot opmerkingen. Deltalinqs vraagt om een extra verduidelijking van deze locaties. Voorgesteld wordt om er "mogelijke veranderlocaties" van te maken.	Met het opnemen van veranderlocaties is slechts beoogd veranderingen te faciliteren. Er bestaat geen verplichting tot veranderen, noch is het een gegeven dat (zonder meer) wordt veranderd.	Geen wijziging in documenten
17.3	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	Deltalinqs stelt een tekstuele aanpassing voor in paragraaf 4.6.1. Huidige zin: "Zolang het bedrijf voldoet aan de MTG's en de bedrijfsvoering voldoet aan BBT, kan een aanvraag voor een omgevingsvergunning op het aspect geluid niet zomaar worden geweigerd". Voorstel is: "Zolang het bedrijf voldoet aan de zonegrenswaarde (50 dB(A)) en de bedrijfsvoering voldoet aan BBT...."	De tekst in paragraaf 4.6.1. is aangepast.	In de toelichting van het Ontwerpbestemmingsplan Botlek / Vondelingenplaat is de aangepaste tekst overgenomen
17.4	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	Bij het onderdeel water wordt een zeer ruime omschrijving van de bestemming gegeven. De vraag is of er voldoende afstemming met de Havenbeheersverordening heeft plaatsgevonden en	In het bestemmingsplan zijn steigers bewust niet per stuk positief bestemd, maar in de bestemming water in algemene zin toegelaten. Dit is gedaan om steigers waar nodig en gewenst inpasbaar te maken. Het is niet duidelijk waarom de gevraagde afstemming tussen de	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		aangegeven kan worden waar het talud aan de hoge zijde eindigt/ophoudt. In de verbeelding van het plan zijn steigers e.d. niet specifiek als laag opgenomen en maken onderdeel uit van de laag "ondergrond". Voorkeur heeft om de steigers op te nemen in laag "water" met een verwijzing naar de daarop van toepassing zijnde Havenbeheersverordening.	Havenbeheersverordening en de bestemmingsplannen nodig zou zijn voor zover het betreft de hoogte van het talud.	
17.5	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	Vraag is of de ontgassingsboei Geulhaven opgenomen moet worden of dat deze boei onder het regime van de Havenbeheersverordening valt. Dit geldt ook voor locaties waar boord/boord overslag plaatsvindt of kan vinden. Dit kan een plaats in de toelichting op het bestemmingsplan krijgen.	Ontgassen en boord-boord overslag zijn activiteiten die in de bestemming Water zijn toegelaten. Afzonderlijke vermelding is dan ook niet nodig. Dat neemt niet weg dat aan dergelijke activiteiten via andere regelgeving waaronder de Havenbeheersverordening aanvullende eisen kunnen worden gesteld.	Geen wijziging in documenten
17.6	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	Er ontbreken begrippen in hoofdstuk 1 graag toevoegen: Bevi, bouwhoogte van de windturbine, risicovolle inrichtingen.	De begripsbepaling Bevi ontbrak in artikel 1 van de regels, dit geldt ook voor de bouw- (c.q. tip)hoogte van de windturbine. Beide zijn toegevoegd. De term 'risicovolle inrichtingen' komt niet voor in de regels van het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat en hoeft dus ook niet in de lijst van definities opgenomen te worden.	De onderstaande definitie Bevi en bouwhoogte van de windturbine zijn toegevoegd aan artikel 1 van de regels. <i>Bevi: het Besluit externe veiligheid inrichtingen zoals dat luidt ten tijde van vaststelling van dit bestemmingsplan.</i> <i>Tiphoogte van een windturbine: de bouwhoogte van een windturbine inclusief het uiteinde van de rotorbladen in verticale stand.</i> De definitie bouwhoogte van een windturbine is komen te vervallen, omdat in de planregels enkel gesproken wordt over de tiphoogte.
17.7	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	Er is een onvolledige omschrijving van gevaarlijke stoffen in artikel 1.21 opgenomen.	De definitie is aangepast; er wordt verwezen naar de definitie in het Bevi.	In het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat zal de definitie voor gevaarlijke stof luiden: <i>gevaarlijke stoffen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.</i>
17.8	Deltalinqs (Botlek –	Het havengebied" wordt in artikel 1.24 onvolledige omschreven.	De term 'havengebied' is nader aangevuld.	In de bestemmingsplannen is de volgende definitie van havengebied

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
	Vondelingenplaat)			opgenomen: <i>Het gebied omvattend de gebieden Maasvlakte 2, Maasvlakte 1, Europoort, Botlek-Vondelingenplaat, Waal/Eemhaven en Merwe/Vierhavens.</i>
17.9	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	Men verzoekt om een definitie van "havengerelateerde activiteiten" op te nemen in hoofdstuk 2.	De definitie van "(andere) havengerelateerde activiteiten" is toegevoegd in artikel 1 van de bestemmingsplannen.	In artikel 1 is opgenomen: andere havengerelateerde activiteiten - <i>het leveren van diensten en producten (met de bijbehorende productie en opslag) ten behoeve van andere bedrijven en activiteiten in het havengebied.</i>
17.10	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	De activiteiten van Chevron Oronite Technology op kavel 26 aan de Petroleumweg 32 zijn aangemerkt als veranderlocatie. Het bedrijf wenst voortzetting van de huidige bestemmingen waarbij geluidproducerende activiteiten niet beperkt worden tot de dag. Ook vraagt men of kavel 26 in het deelrapport Geluid (4.2) hetzelfde kavel is als Chevron Oronite Technology in het bestemmingsplan.	De geluidverkavelingssystematiek zoals opgenomen in het bestemmingsplan maakt geen onderscheid tussen de dag- en nachtperiode. Het toegekende budget van 70 dB(A)/m ² wordt geacht toereikend te zijn voor de voortzetting van de bedrijfsactiviteiten van Chevron. Eventuele beperkingen gedurende de nachtperiode om milieuhygiënische redenen maken geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.	De geluidverkaveling behorend bij het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is aangepast
17.11	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	De activiteiten op de kavel van Argos aan de Petroleumweg 56 omvat meerdere marktsegmenten. Kavel 28 is een veranderlocatie met de bestemmingsaanduiding "Bedrijf-opslag chemische producten" Argos wil deze locatie ook benutten voor "Bedrijf-opslag minerale producten", hiermee is deze aanduiding beter.	Aangezien deze wijziging in feite een wijziging naar het huidige gebruik van het kavel betreft en met dit huidige gebruik ook rekening is gehouden in het MER Havenbestemmingsplannen, is het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat conform het verzoek aangepast.	Het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is conform het verzoek gewijzigd.
17.12	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	De kavel "Ruwe olie en raffinage" van British Petroleum aan de Petroleumweg 30 wordt niet meer als zodanig gebruikt. Deze heeft nu de functie van op- en overslag minerale producten en bijbehorende be- en verwerking. Verzoek is om de bestemming te wijzigen.	Aangezien deze wijziging in feite een wijziging naar het huidige gebruik van het kavel betreft en met dit huidige gebruik ook rekening is gehouden in het MER Havenbestemmingsplannen, is het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat conform het verzoek aangepast.	Het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is conform het verzoek gewijzigd.
17.13	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	De kavel van Odfjell Terminals Rotterdam aan de Oude Maas 6 is een voortzettingslocatie voor onafhankelijke tankopslag en heeft de aanduiding "Bedrijf- opslag chemische producten" terwijl het huidig gebruik tevens	Er is sprake van een huidig/vergund gebruik dat niet op de juiste wijze in het bestemmingsplan is opgenomen. Dit is aangepast. De betreffende locatie is nu bestemd voor 'Bedrijf – opslag chemische producten' en 'Bedrijf – opslag minerale producten'.	Het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is conform het verzoek gewijzigd.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		op- en overslag van minerale producten en de bijbehorende be- en verwerking omvat. De aanduiding "Bedrijf- 14" past beter op deze kavel. Mede om de reden dat deze aanduiding tevens gelijk is aan de kavel van Odfjell Terminals Maritiem aan de Oude Maas 5 die in juridische zin als één inrichting moet worden aangemerkt. Ook heeft Odfjell gevraagd of bepaalde activiteiten zoals blenden, butaniseren, verwarming middels stoomketels onder het begrip "bijbehorende be- en verwerking" vallen? Idem voor bebouwing/bouwwerken zoals een ketelhuis, ketelpark, werkplaats, petrochemical industrial distillation en de waterzuivering onder het begrip "gebouwen ten behoeve van de bestemming" vallen.	De be- en verwerking omvat ook de genoemde activiteiten. De betrokken planregels (33.2 en 34.2) reguleren het bouwen ten behoeve van de bestemming. Daaronder valt ook het bouwen van de bouwwerken dat inspreker als voorbeeld aanhaalt.	
17.14	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	De kavel B-RoRo (artikel 39) is onvolledig omschreven. De op meer dan de helft van deze kavel liggende car-terminal zou in de beschrijving moeten worden gepreciseerd of misschien zelfs apart benoemd moeten worden.	De definitie is aangepast:	In het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is de definitie als volgt aangepast: <i>Bedrijven die veerdiensten onderhouden waarbij passagiers en/of personenauto's en/of vrachtovertuigen het schip op- en afrijden en een carterminal .-</i>
17.15	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	Over hoofdstuk 3 artikel 58.2 wordt opgemerkt dat het aan de gronden toe te rekenen geluid van activiteiten zoals laad- en losactiviteiten van aan de kade liggende schepen alleen geldend is voor het geluid van het laden en of lossen van het schip zelf en dan nog alleen dat geluid, waar de drijver van een inrichting zelf invloed op heeft. Volgens staande jurisprudentie kunnen geluidsvoorschriften voor een inrichting zich nooit uitstrekken tot de bedrijfsvoering van een bij de inrichting afgemeerd schip. Daardoor kan het geluid ook niet aan de geluidskavel worden toegerekend.	De geluidverkaveling is enkel bedoeld voor de activiteiten die tot de inrichting gerekend kunnen worden en niet voor activiteiten die daarvan geen onderdeel uitmaken. Duidelijkheidshalve zijn de betrokken planregels aangevuld door toe te voegen dat het moet gaan om gebruik van gronden <i>door inrichtingen</i> .	In het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is het artikel 'Geluidverkaveling' conform aangepast.
17.16	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	Artikel 58.2 onderdeel c gaat uit van het moeten voldoen aan het laagste getal van de geluidsemissienorm per vierkante meter van het betrokken kavel. Men voldoet dan in ieder geval aan die norm, maar de vraag	Het doorvoeren van het gegeven tekstvoorstel zou betekenen dat de bandbreedte aan betekenis verliest. Daarmee is met de geluidverkaveling nog wel voldaan aan het doel om voor het gehele plangebied te waarborgen dat er in de toekomst voldoende	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		kan dan wel worden gesteld waarom er sprake is van een brandbreedte voor de gemiddelde geluidsemissienorm. In dit onderdeel moet halverwege achter ".....zo laag als redelijkerwijs mogelijk is gehouden" een punt worden geplaatst. Ook kan worden gekozen voor een (vervangende) aanvulling in dit onderdeel in de zin van dat "die waarde nooit hoger mag zijn dan de voor het kavel bepaalde hoogste getal van de bandbreedte."	geluidruimte beschikbaar is en dat deze niet door slechts enkele bedrijven wordt verbruikt. Het andere doel, het optimaliseren van de totaal gebruikte geluidruimte, wordt dan echter niet meer bereikt. Om die reden wordt het voorstel niet overgenomen.	
17.17	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	Deltalinqs vindt het spijtig te moeten constateren dat de PR risicocontouren nog niet volledig in beeld zijn gebracht en veel BRZO/BEVI bedrijven nog niet in de risicoberekeningen zijn meegenomen. Daardoor zijn de risico's nog niet volledig in kaart gebracht.	De PR-contouren zijn wel degelijk in beeld gebracht in het MER en Deelrapport Externe Veiligheid. Indien Deltalinqs bedoeld heeft aan te geven dat de Groepsrisicoverantwoording nog onvolledig was, dan stelt Deltalinqs terecht dat de analyse van de inrichtingen ten behoeve van de verantwoording van het groepsrisico ten tijde van het voorontwerp nog niet compleet was. De analyse is inmiddels compleet.	De Groepsrisicoverantwoording is aangevuld en bevat het volledige beeld.
17.18	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	Het is goed te lezen dat op advies van de VRR extra aandacht wordt besteed aan de risicocommunicatie binnen het HIC. Deltalinqs is graag betrokken bij het opstellen van de folder "als de sirene binnen de haven gaat" alsook bij de folder "bouwen naast de fabriek".	De gemeente Rotterdam waardeert de bereidheid van Deltalinqs om actief mee te helpen aan het behouden van het hoge veiligheidsniveau in de haven en zal Deltalinqs betrekken bij de vervolgactiviteiten.	Geen wijzigingen in documenten
17.19	Deltalinqs (Botlek – Vondelingenplaat)	Deltalinqs merkt op dat zij geen alarmeringssysteem heeft waar een koppeling met het CIN van de overheid plaatsvindt.	Naast de maatregelen die geborgd zijn via artikel 59 (en de gelijkkluidende andere artikelen in de andere bestemmingsplannen) wordt in een apart kader onderzoek gedaan naar de (on)mogelijkheden voor aanvullende maatregelen die een positieve uitwerking kunnen hebben op het veiligheidsniveau. Om inzicht te bieden in de maatregelen die nader verkend worden, wordt verwezen naar de bijlage Groepsrisicoverantwoording die bij de ter inzage legging opgenomen is.	Geen wijzigingen in documenten
18.1	Deltalinqs (Europoort)	Veel bedrijven in de haven worden in een nadeligere positie gebracht dan bedrijven die niet in een zeehaven zijn gevestigd. Deltalinqs is dan ook voor het afschaffen van de zeehavenonthefing en verzoekt de gemeente zich daar ook voor in te spannen.	Zie het gestelde onder 17.1	Geen wijziging in documenten
18.2	Deltalinqs (Europoort)	De veranderlocaties geven aanleiding tot opmerkingen. Deltalinqs vraagt om een extra verduidelijking van deze	Zie het gestelde onder 17.2	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		locaties. Voorgesteld wordt om er "mogelijke veranderlocaties" van te maken.		
18.3	Deltalinqs (Europoort)	Deltalinqs stelt een tekstuele aanpassing voor in paragraaf 4.6.1. Huidige zin: "Zolang het bedrijf voldoet aan de MTG's en de bedrijfsvoering voldoet aan BBT, kan een aanvraag voor een omgevingsvergunning op het aspect geluid niet zomaar worden geweigerd". Voorstel is: "Zolang het bedrijf voldoet aan de zonegrenswaarde (50 dB(A)) en de bedrijfsvoering voldoet aan BBT...."	Zie het gestelde onder 17.3	In de toelichting van het Ontwerpbestemmingsplan Europoort is de aangepaste tekst overgenomen
18.4	Deltalinqs (Europoort)	Bij het onderdeel water wordt een zeer ruime omschrijving van de bestemming gegeven. De vraag is of er voldoende afstemming met de Havenbeheersverordening heeft plaatsgevonden en aangegeven kan worden waar het talud aan de hoge zijde eindigt/ophoudt. In de verbeelding van het plan zijn steigers e.d. niet specifiek als laag opgenomen en maken onderdeel uit van de laag "ondergrond". Voorkeur heeft om de steigers op te nemen in laag "water" met een verwijzing naar de daarop van toepassing zijnde Havenbeheersverordening.	Zie het gestelde onder 17.4	Geen wijziging in documenten
18.5	Deltalinqs (Europoort)	De vraag is of de locaties waar boord/boord overslag plaatsvindt of kan vinden (paal en boeimeringen) in dit plan opgenomen zouden moeten worden of dat deze locaties onder het regime van de Havenbeheersverordening vallen? Dit kan een plaats krijgen in de toelichting op het bestemmingplan.	Boord-boord overslag zijn activiteiten die in de bestemming Water zijn toegelaten. Afzonderlijke vermelding is dan ook niet nodig. Dat neemt niet weg dat aan dergelijke activiteiten via andere regelgeving waaronder de Havenbeheersverordening aanvullende eisen kunnen worden gesteld.	Geen wijziging in documenten
18.6	Deltalinqs (Europoort)	Er ontbreken begrippen in hoofdstuk 1 graag toevoegen: milieudeskundige en schroot.	In de begripsbepalingen ontbrak inderdaad een definitie voor milieudeskundige, deze is alsnog opgenomen. De term schroot komt in de planregels niet voor zodat een definitie daarvan niet nodig is.	In artikel 1 van de planregels behorende bij het Ontwerpbestemmingsplan Europoort is de definitie voor milieudeskundige opgenomen.
18.7	Deltalinqs (Europoort)	De tiphoogte van de windturbine (artikel 1.39) moet worden genoemd doordat dit bij artikel 1.13 tussen haken staat vermeld. De bewoording is niet gelijk aan de bewoording die het plan Botlek / Vondelingenplaat wordt gebruikt namelijk: "De bouwhoogte van een windturbine inclusief de rotor in verticale stand."	De bewoording is aangepast aan hetgeen ook in het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is opgenomen.	De onderstaande definitie "bouwhoogte van de windturbine" is toegevoegd aan artikel 1 van de regels. <i>Tiphoogte van een windturbine: de</i>

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
				<i>bouwhoogte van een windturbine inclusief het uiteinde van de rotorbladen in verticale stand.</i> De definitie bouwhoogte van een windturbine is komen te vervallen, omdat in de planregels enkel gesproken wordt over de tiphoogte.
18.8	Deltalinqs (Europoort)	Er is een onvolledige omschrijving van het begrip "gevaarlijke stoffen" in artikel 1.23.	Zie het gestelde onder 17.7	In het Ontwerpbestemmingsplan Europoort zal de definitie voor gevaarlijke stof luiden: <i>a. gevaarlijke stof als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.</i>
18.9	Deltalinqs (Europoort)	Het "havengebied" wordt in artikel 1.26 onvolledige omschreven.	Zie het gestelde onder 17.8	
18.10	Deltalinqs (Europoort)	Men verzoekt om een definitie van "havengerelateerde activiteiten" op te nemen in hoofdstuk 2.	Zie het gestelde onder 17.9	In artikel 1 is opgenomen: andere havengerelateerde activiteiten - <i>het leveren van diensten en producten (met de bijbehorende productie en opslag) ten behoeve van andere bedrijven en activiteiten in het havengebied.</i>
18.11	Deltalinqs (Europoort)	De activiteiten op de kavel van Greif NL BV aan de Isarweg 10 passen niet in de bestemmingsplanomschrijving. Huidige situatie op kavel 21 is aangeduid met "aha". Deze kavel is een veranderlocatie, waar bestemming "Bedrijf-13" op komt te liggen. De omschrijving daarvan staat in artikel 15, waar ook de bestemming "het verrichten van andere havengerelateerde activiteiten, waaronder havenfacilitaire diensten" staat opgenomen. Greif is een fabrikant van stalen vaten en is in die zin wellicht het meest juist te duiden als "logistieke dienstverlener". Voorgesteld wordt op in artikel 15.1 ^e op te nemen "het verrichten van andere havengerelateerde activiteiten, waaronder logistieke dienstverlening".	Na aanpassing van de definitie van '(andere) havengerelateerde activiteiten' (zie het antwoord op reactie 18.10), passen de activiteiten van Greif binnen de bestemming 'Bedrijf – andere havengerelateerde activiteiten'.	In artikel 1 is opgenomen: andere havengerelateerde activiteiten - <i>het leveren van diensten en producten (met de bijbehorende productie en opslag) ten behoeve van andere bedrijven en activiteiten in het havengebied</i>

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
18.12	Deltalinqs (Europoort)	In hoofdstuk 3 artikel 54.2 wordt opgemerkt dat het aan de gronden toe te rekenen geluid van activiteiten zoals laad- en losactiviteiten van aan de kade liggende schepen alleen geldend is voor geluid van het laden en of lossen van het schip zelf en dan nog alleen dat geluid, waar de drijver van een inrichting zelf invloed op heeft. Volgens staande jurisprudentie kunnen geluidvoorschriften voor een inrichting zich nooit uitstrekken tot de bedrijfsvoering van een bij de inrichting afgemeerd schip. Daardoor kan dat geluid ook niet aan de geluidkavel worden toegerekend.	Zie het gestelde onder 17.15	Artikel 58.2 van het Ontwerpbestemmingsplan Europoort is als volgt aangepast: <i>“Ter plaatse van de aanduiding ‘geluidverkaveling’ gelden voor het gebruik van gronden door inrichtingen, inclusief de daaraan toe te rekenen activiteiten zoals laad- en losactiviteiten van aan de kade liggende schepen, de volgende regels:...”</i>
18.13	Deltalinqs (Europoort)	Artikel 54.2 onderdeel c gaat uit van het moeten voldoen aan het laagste getal van de geluidsemissienorm per vierkante meter van het betrokken kavel. Men voldoet dan in ieder geval aan die norm, maar de vraag kan dan wel worden gesteld waarom er sprake is van een brandbreedte voor de gemiddelde geluidsemissienorm. In dit onderdeel moet halverwege achter “.....zo laag als redelijkerwijs mogelijk is gehouden” een punt worden geplaatst. Ook kan worden gekozen voor een (vervangende) aanvulling in dit onderdeel in de zin van dat “die waarde nooit hoger mag zijn dan de voor het kavel bepaalde hoogste getal van de bandbreedte.”	Zie het gestelde onder 17.16	Geen wijziging in documenten
18.14	Deltalinqs (Europoort)	Deltalinqs vindt het spijtig te moeten constateren dat de PR risicocontouren en veel BRZO/BEVI bedrijven nog niet in de risicoberekeningen zijn meegenomen. Daardoor zijn de risico's nog niet volledig in kaart gebracht.	Zie het gestelde onder 17.17	De Groepsrisicoverantwoording is aangevuld en bevat het volledige beeld.
18.15	Deltalinqs (Europoort)	Het is goed te lezen dat op advies van de VRR extra aandacht wordt besteed aan de risicocommunicatie binnen het HIC. Deltalinqs is graag betrokken bij het opstellen van de folder "als de sirene binnen de haven gaat" alsook bij de folder "bouwen naast de fabriek".	Zie het gestelde onder 17.18	Geen wijzigingen in documenten
18.16	Deltalinqs (Europoort)	Deltalinqs merkt op dat zij geen alarmeringssysteem heeft waar een koppeling met het CIN van de overheid plaatsvindt.	Zie het gestelde onder 17.19	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
19.1	Gemeente Westvoorne	In de havenvisie 2030 zijn hoge ambities genoemd voor de verduurzaming van het HIC. Dit aspect komt echter onvoldoende terug in de toelichtingen op de plannen. Er wordt vooral gedacht aan een optimale opvulling van de nu nog beschikbare percelen industriegebied en veel minder aan ambities om bij nieuwe ontwikkelingen en kaalslag en herinvesteringen uit te gaan van duurzaamheidsprincipes.	In de havenbestemmingsplannen zijn de duurzaamheidsdoelstellingen uit de Havenvisie 2030 nader ingevuld en uitgewerkt. Tevens is in de bestemmingsplannen, door gebruik te maken van de aanwijzing als ontwikkelingsgebied in het kader van de Crisis- en herstelwet, een nieuw instrument opgenomen: de geluidverkaveling. Door het leggen van geluidbudgetten op kavels is het bevoegd gezag beter in staat om te sturen op de geluidproductie bij bedrijven. Dit leidt tot een verdere optimalisering van de milieugebruiksruimte van het haven- en industriegebied. Aanvullend worden in het kader van de uitvoeringsagenda Havenvisie 2030 projecten uitgevoerd, gericht op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en beperken van milieu-emissies.	Tekstwijzigingen zijn doorgevoerd in het Hoofdrapport MER, paragraaf 3.3. Tevens is de geluidverkaveling verankerd in de regels van de Ontwerpbestemmingsplannen.
19.2	Gemeente Westvoorne	De gemeente Westvoorne is niet gelukkig met de plannen die momenteel ontwikkeld worden voor de zogenaamde Hartelstrook. Gezien de perceelsgewijze bestemmingsplanlegging van deze gehele strook mist men de planologische overall visie op dit deel van het plangebied. Dit grenst aan de noord oever van het Oostvoornse meer met een recreatieve bestemming en zou daarom meer een soort bufferfunctie moeten vervullen ten opzichte van zwaardere toegestane industriële ontwikkelingen ten noorden van de Hartelstrook en het Krabbeterrein in het plangebied. Ook is geconstateerd dat sommige kavels ruim bestemd zijn van enerzijds op- en overslag van stukgoed, chemische en minerale producten tot anderzijds havengerelateerde activiteiten zoals havendiensten. Op basis van deze ruime bestemmingslegging zijn tal van industriële activiteiten mogelijk die kunnen variëren in milieubelasting. De ontwikkelingen op de Hartelstrook en het Krabbeterrein die op basis van deze bestemmingsplannen mogelijk zijn zullen derhalve zonder specifieke maatregelen leiden tot een belangrijke toename van de bestaande milieubelasting in Westvoorne. Bovendien vreest men voor een toename van "horizonvervuiling" in de directe nabijheid van Westvoorne.	In het VKA is specifiek voor de inrichting van de gedempte Hartelstrook en het Krabbeterrein de balans gezocht tussen de ambitie om het havengebied intensiever te gebruiken en het belang van een goede leefomgevingskwaliteit in Oostvoorne. Dit heeft bijvoorbeeld geresulteerd in een invulling met minder milieubelastende activiteiten aan de oostkant van het Krabbeterrein. De activiteiten die voorzien worden op de gedempte Hartelstrook betreffen enerzijds reeds bestaande activiteiten en een reservering voor activiteiten van EMO (hiervoor wordt momenteel een vergunningprocedure doorlopen) dat terrein ten noorden van de gedempte Hartelstrook heeft afgestaan om de grootschalige container op- en overslag optimaler te kunnen laten plaatsvinden op Maasvlakte 1. Anderzijds worden op de gedempte Hartelstrook ook activiteiten mogelijk gemaakt die bijvoorbeeld minder geluid produceren, denk aan tankopslag, maritieme dienstverlening en andere havengerelateerde activiteiten. In het MER is de milieubelasting van de meest maatgevende deelsegmenten die ruimtelijk mogelijk worden gemaakt op deze locaties onderzocht. Hieruit blijkt dat er geen overschrijding van wettelijke normen plaatsvindt. Naar het oordeel van de Raad is van toename van "horizonvervuiling" geen sprake.	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
19.3	Gemeente Westvoorne	De gemeente is op de hoogte van het feit dat de eindcontour op dit moment nog niet is bereikt met name nabij de Hartelstrook en Krabbeterrein. Uit de stukken is ook duidelijk geworden dat de zware bestemmingen in het totale plangebied zullen leiden tot een verdere overschrijding van deze eindcontour. Gesteld wordt dat in de huidige situatie de eindcontour op een 3 tal punten wordt overschreden. In de VKA is de verwachting voor ontwikkeling van Maasvlakte en Europoort dat in 2023 op 15 punten een overschrijding van de eindcontour is. Hiermee wordt duidelijk dat de afspraken uit het geluidconvenant niet worden nagekomen. De gemeente vraagt zich af wat de waarde is van de afspraken uit het geluidconvenant. Met betrekking tot de eindcontour 2025 uit het Rijnmond Convenant wordt voorts aangegeven dat het bevoegd gezag hieraan zal “toetsen” bij toekomstige beoordelingen van vergunningaanvragen. Er wordt niet aangegeven hoe bij de toets van toekomstige vergunningaanvragen rekening wordt gehouden met bestuurlijke afspraken en welke instrumenten worden ingezet om de overschrijding van de eindcontour te beperken. Dit geldt met name voor de toekomstige invulling voor de nog open percelen industriegebied.	Het MER Havenbestemmingsplannen laat zien dat de in het kader van de Bestuursovereenkomst Rijnmond-West verwachtte eindresultaten van de geluidsanereringen (de zogenaamde eindcontour) in het voorkeursalternatief in 2023 gehaald of benaderd worden. Op een aantal plaatsen wordt echter naar verwachting de eindcontour niet volledig of niet binnen de planning (2025) gehaald. Dit is ook geconcludeerd in het kader van de evaluatie van de “Beleidsregel zonebeheerplan industrielaan Rijnmond-West”. Eén van de oorzaken is dat de ten tijde van het convenant verwachte vervanging van ‘oud voor nieuw’ (‘kaalslag-herbouw’) zich langzamer voltrekt dan gedacht. Andere oorzaken zijn de economische ontwikkelingen en de algehele intensivering van het grondgebruik. Daarnaast heeft de evaluatie van de “Beleidsregel zonebeheerplan industrielaan Rijnmond-West” uitgewezen dat het bestaande wettelijke instrumentarium niet toereikend is om effectief invulling te geven aan de beleidsambities op het gebied van geluid. In de havenbestemmingsplannen wordt daarom een nieuw ruimtelijk instrumentarium opgenomen, waarmee meer sturing kan worden gegeven aan het geluidruimtegebruik: d.w.z. het in het bestemmingsplan vastleggen van geluidemissiebudgetten per bedrijfskavel in de vorm van een bovengrens en ondergrens. De positie ten aanzien van de sturing op geluid is hiermee zowel inhoudelijk als procesmatig beter, waardoor naar verwachting de toekomstige geluidbelasting de eindcontour nog meer benadert. Het vaststellen van de havenbestemmingsplannen staat deze eindsituatie niet in de weg.	De werking van het instrument ‘Geluidverkaveling’ is nader toegelicht in het MER en de Ontwerpbestemmingsplannen.
19.4	Gemeente Westvoorne	Binnen de planperiode wordt rekening gehouden met een ruimteproductiviteitsgroei en emissiegroei van 1%. Hierbij wordt vermeld dat door het feit dat altijd de Best Beschikbare Technieken zullen worden toegepast de verwachting is dat een ruimteproductiviteitsgroei niet betekent dat ook sprake zal zijn van 1% emissietoename, maar minder. Dit geldt ook voor geluid. Echter uit de stukken blijkt dat op basis van jurisprudentie het principe van BBT kan worden geblokkeerd. Hierdoor worden de uiteindelijke wettelijke geluidscontouren rond MV1 en Europoort toch weer van toepassing. Men concludeert dan ook dat voor het aspect geluid dat zeer bepalend is voor de milieubelasting deze redenering niet	Zie het gestelde onder 19.3	De werking van het instrument ‘Geluidverkaveling’ is nader toegelicht in het MER en de Ontwerpbestemmingsplannen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		opgaat.		
19.5	Gemeente Westvoorne	Bij het onderdeel wegverkeer wordt aangegeven dat de verkeersveiligheid op de A15 ter hoogte van de N57 slecht scoort. Aangegeven wordt dat verbeteringen kunnen liggen in aanpassingen van de infrastructuur, maar dit wordt niet verder onderbouwd. Hetzelfde geldt voor de situatie ter plaatse van de N218.	In het Deelrapport Verkeer is in paragraaf 4.6 en 10.2 een toelichting gegeven op de wegverkeersveiligheid in de Huidige Situatie en de ruimtelijke scenario's inclusief het VKA. De N57 kent vooral hoge risicocijfers tussen de Haringvlietdam en de aansluiting met de N218. De gelijkvloerse kruisingen met de N218 en de N496 dragen in negatieve zin bij aan de verkeersveiligheid. Met de omvorming van het kruispunt N57/N496 naar een rotonde, de toepassing van verkeersmanagement bij de aansluiting met de N218 en de plaatsing van de betonnen barrière als rijrichtingscheiding is hier een verbetering van de verkeersveiligheid ontstaan. Tevens is de ombouw van het kruispunt N57/N218 in 2014 voorzien wat ten goede zal komen aan de verkeersveiligheid. Middels de lopende uitvoering van het convenant HbR-Westvoorne (maart 2010) wordt ook gewerkt aan het verbeteren van de verkeerssituatie op het Stenenbaakplein. Hiervoor is BRG-geld beschikbaar en wordt momenteel gezien welke verkeerskundige oplossing nu mogelijk is. Dit moet voor de zomer helder zijn.	In het Deelrapport Verkeer en het Hoofdrapport MER is de nadere toelichting omtrent de verkeersveiligheid en N218-situatie opgenomen.
19.6	Gemeente Westvoorne	In het MER wordt aangegeven dat laag frequent geluid een bestaande hinderbron is die leidt tot overlast. Dit is zeker het geval in Westvoorne, waar het achtergrondniveau laag is. Ook wordt in het beoordelingskader voor laagfrequent geluid aangegeven dat de onderzoeksanpak voor laag frequent geluid geënt is op het vermijden van hinder door laagfrequent geluid door de ontwikkel- en veranderlocaties. De gemeente vraagt zich dan ook af hoe hier vervolgens inhoud aan zal worden gegeven bij de voorgestane ontwikkelingen van de Hartelstrook.	Op de Hartelstrook zijn geen deelsegmenten voorzien met (extra) bronnen voor laagfrequent geluid zoals condensorbanken. De scheepvaart kan ook een mogelijke bron van laagfrequent geluid zijn. De ontwikkeling van de Hartelstrook zal echter in beperkte mate leiden tot een toename van de scheepvaart in het deelgebied Maasvlakte 1 en Europoort.	Geen wijzigingen in documenten
19.7	Gemeente Westvoorne	De gemeente vindt dat de veiligheidscontour een onlogische puntvormige uitstulping heeft ter hoogte van de N218 Oostvoorns Meer. Dit is volgens de gemeente een bestuurlijke keus. De ligging van dit deel van de contour wordt veroorzaakt door nieuwe risicovolle bedrijfsbestemmingen op de Hartelstrook en het Krabbeterrein. Wij vinden dit onjuist.	In de huidige situatie liggen de plaatsgebonden risicocontouren van een aantal bedrijven al erg dicht bij de gemeentegrens. De veiligheidscontour moet minimaal ruimte bieden aan de huidige risico's (wettelijke verplichting). Vervolgens is rekening gehouden met de risicocontouren van de deelsegmenten die ruimtelijk mogelijk worden gemaakt op de verander- en ontwikkellocaties. Deze risicocontouren liggen deels over de gemeentegrens heen. Tenslotte is rekening gehouden met de gewenste intensivering bij de bestaande bedrijven en mogelijke toekomstige wijzigingen in de rekenmethodiek en/of rekenregels voor het bepalen van de	De aangepaste ligging van de veiligheidscontour is opgenomen in het MER, de plantoelichting van het Bestemmingsplan Maasvlakte 1 en het tegelijk met de ontwerpbestemmingsplannen ter visie gelegde Ontwerpbesluit Veiligheidscontour Maasvlakte 1 en 2.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			risicocontouren. In het verleden is gebleken dat met name dit soort wijzigingen kunnen leiden tot wijziging in de ligging van de risicocontouren zonder dat hier een wijziging aan activiteit van het betreffende bedrijf aan ten grondslag ligt. Een te krappe veiligheidscontour kan leiden tot onvergunbare en wellicht zelfs te saneren situaties. In het voorstel voor de ligging van de veiligheidscontour is rekening gehouden met de bekende ontwikkelingsplannen in de omgeving. De voorgestelde ligging leidt niet tot beperking van de in het Ontwerpbestemmingsplan Zeegebied Westvoorne 2013 opgenomen recreatieve voorzieningen.	
19.8	Gemeente Westvoorne	De gemeente is teleurgesteld dat de contacten inzake de schietbaan niet verlengd worden, waardoor de huidige recreatieve voorziening op het Krabbeterrein zal verdwijnen.	De gemeente neemt deze reactie ter kennisgeving aan	Geen wijziging in documenten
20.1	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Veel bedrijven in de haven worden in een nadeligere positie gebracht dan bedrijven die niet in een zeehaven zijn gevestigd. Deltalinqs is dan ook voor het afschaffen van de zeehavenonthefing en verzoekt de gemeente zich daar ook voor in te spannen.	Zie het gestelde onder 17.1	Geen wijziging in documenten
20.2	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	De veranderlocaties geven aanleiding tot opmerkingen. Deltalinqs vraagt om een extra verduidelijking van deze locaties. Voorgesteld wordt om er "mogelijke veranderlocaties" van te maken.	Zie het gestelde onder 17.2	Geen wijziging in documenten
20.3	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Deltalinqs stelt een tekstuele aanpassing voor in paragraaf 4.6.1. Huidige zin: "Zolang het bedrijf voldoet aan de MTG's en de bedrijfsvoering voldoet aan BBT, kan een aanvraag voor een omgevingsvergunning op het aspect geluid niet zomaar worden geweigerd". Voorstel is: "Zolang het bedrijf voldoet aan de zonegrenswaarde (50 dB(A)) en de bedrijfsvoering voldoet aan BBT...."	Zie het gestelde onder 17.3	In de toelichting van het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is de aangepaste tekst overgenomen
20.4	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Bij het onderdeel water wordt een zeer ruime omschrijving van de bestemming gegeven. De vraag is of er voldoende afstemming met de Havenbeheersverordening heeft plaatsgevonden en aangegeven kan worden waar het talud aan de hoge zijde eindigt/ophoudt. In de verbeelding van het plan zijn steigers e.d. niet specifiek als laag opgenomen en maken	Zie het gestelde onder 17.4	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		onderdeel uit van de laag "ondergrond". Voorkeur heeft om de steigers op te nemen in laag "water" met een verwijzing naar de daarop van toepassing zijnde Havenbeheersverordening.		
20.5	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	In paragraaf 5.2.2 is een onjuist figuur opgenomen (5.2.3). Verzoek om dit aan te passen.	Figuur 5.2.3 is inderdaad niet juist. Dit is aangepast.	In het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is de juiste figuur ingevoegd.
20.6	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Er ontbreken in hoofdstuk 1 artikel 1 enkele begrippen. Dat zijn Bevi, bouwhoogte van een windturbine en risicovolle inrichtingen. Verzoek om deze toe te voegen.	Zie het gestelde onder 17.6	De onderstaande definitie Bevi en bouwhoogte van de windturbine zijn toegevoegd aan artikel 1 van de regels. <i>Bevi: het Besluit externe veiligheid inrichtingen zoals dat luidt ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.</i> <i>Tiphoogte van een windturbine: de bouwhoogte van een windturbine inclusief het uiteinde van de rotor in verticale stand.</i> De definitie bouwhoogte van een windturbine is komen te vervallen, omdat in de planregels enkel gesproken wordt over de tiphoogte.
20.7	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	De tiphoogte van een windturbine artikel 1.38 moet worden gelijkgesteld aan de bewoording die in het plan Botlek / Vondelingenplaat wordt gebruikt, namelijk: "de bouwhoogte van een windturbine inclusief de rotor in verticale stand"	Zie het gestelde onder 18.7	De bewoording is aangepast aan hetgeen ook in het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is opgenomen.
20.8	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Er is een onvolledige omschrijving van het begrip gevaarlijke stoffen in artikel 1.21 opgenomen.	Zie het gestelde onder 17.7	Zie 17.7
20.9	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Het "havengebied" in artikel 1.24 is onvolledig omschreven.	Zie het gestelde onder 17.8	Zie 17.8
20.10	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Men verzoekt om een definitie van "havengerelateerde activiteiten" op te nemen in hoofdstuk 2.	Zie het gestelde onder 17.9	Zie 17.9

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
20.11	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Veranderlocaties 5 en 6, die aansluiten op het terrein van Nestle Oil Netherlands, aan de Antarticaweg 185, worden door Nestle Oil gezien als potentiële uitbreidingslocaties. Verzoek is om voor beide locaties de bestemming "Chemie en Biobased industry" te geven. De omschrijving in onderdeel a van de artikelen 14.1 en 15.1 zijn te beperkend voor Nestle Oil. Er wordt op de locatie bijvoorbeeld ook bio-naphta en bio-propaan geproduceerd. Ter voorkoming van deze beperking is een omschrijving bij 14.1a: "de productie uit biomassa en op- en overslag van daaruit geproduceerde stoffen". Te verkiezen boven het noemen van specifieke producten. Bij 15.1a heeft dan: "chemische industrie en productie uit biomassa en op- en overslag van daaruit geproduceerde stoffen" de voorkeur.	In tabel 4.1 is per abuis een verkeerde bestemming opgenomen dit moet voor locatie 5 ook 'Bedrijf – Chemie en biobased industry' zijn. Het tekstvoorstel om de bestemmingsomschrijving van biobased industry aan te passen zal overgenomen worden. Dit leidt ook tot de aanpassing van de bestemming 'Bedrijf – chemie en biobased industry'.	In het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is dit overeenkomstig aangepast. De bestemmingsomschrijving voor 'biobased industry' zal aangepast worden naar: <i>de productie van biochemische producten met de bijbehorende op- en overslag.</i> De bestemmingsomschrijving voor 'Chemie en biobased industry' zal aangepast worden naar: <i>chemische industrie en de productie van biochemische producten met de bijbehorende op- en overslag.</i>
20.12	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	APMT Terminals Rotterdam gelegen aan de Coloradoweg 50 geeft aan dat de in de concept-groepsrisicoverantwoording opgenomen contouren die op APM TR van toepassing zouden zijn, gezien de ligging niet bij APM TR lijken te horen. Aanbevolen wordt om de invoergegevens van APM TR in het model te controleren en aan te passen zodat een correcte berekening uitgevoerd wordt. Uit de groepsrisicoverantwoording kan ook niet opgemaakt worden in hoeverre rekening is gehouden met de truckbuffer op het terrein van APM TR (betreft maximaal 200 vrachtwagens met chauffeur). De aanwezigheid en dichtheid van personen op dit terrein is wezenlijk anders dan in het overige deel van de containerterminal. Verzocht wordt om de truckbuffer(s) voor de duidelijkheid in de verantwoording te behandelen. Tevens verzoekt APMT Terminals betreffende ontwikkellocatie 8 tot omzetting naar bestemming non-bulk. Dit zou "Bedrijf-4" kunnen zijn maar dan zonder de daar onder artikel 6.1b genoemde activiteit.	In de berekeningen was inderdaad niet de juiste locatie van APM TR opgenomen. Dit is in de aangepaste groepsrisicoverantwoording gecorrigeerd. De truckbuffer maakt onderdeel uit van de AMPT inrichting en is daarmee een functioneel gebonden activiteit. In de groepsrisicoverantwoording is aangegeven dat functioneel gebonden activiteiten, ook bij een verhoogd groepsrisico, verantwoord zijn Locatie 8 heeft wel degelijk een bestemming. Het terrein is namelijk bestemd als 'Bedrijf – 4' zodat de op- en overslag van containers en agribulk mogelijk is.	De Groepsrisicoverantwoording is aangevuld met de berekeningen van de diverse bedrijven.
20.13	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	GDF SUEZ Energie Nederland, gelegen aan de Missouriweg 69, merkt op dat op de kavel van GDF SUEZ	De dubbelbestemming 'Leiding – Gas' zal niet verwijderd worden aangezien de bestaande leiding net een deel van het kavel van GDF	Geen wijzigingen documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		uit de verbeelding op te maken is dat er deels een dubbelbestemming ligt voor "Leidingen-gas" en "Leidingen-hoogspanning". Men verzoekt de dubbelbestemming "Leidingen-gas" weg te nemen. Specifieke reactie, bijlage 3 horend bij de brief: 1. Naar de mening van GDF Suez is dit de dubbelbestemming onterecht aangezien op het terrein geen leidingen zijn gelegen die vallen onder het bereik van het Handboek Leidingen. In de leden 27.4.1 onder c en 28.4.1 onder d is een verbod tot het aanleggen van gesloten bestratingen opgenomen. GDF SUEZ heeft over een deel van deze bestemmingen reeds geasfalteerde wegen liggen. GDF SUEZ is van mening dat zij door deze dubbelbestemming onnodig beperkt worden in hun terreinafwerking. Dit geldt zeker voor de dubbelbestemming "Leiding-hoogspanning", omdat het de eigen hoogspanningsleiding voor de aansluiting op het hoogspanningsnet betreft. GDF SUEZ verzoek om de verwijdering van de dubbelbestemming op hun perceel.	Suez doorkruist. Juist om het belang van deze leiding te beschermen rust op het tracé de genoemde dubbelbestemming. Overigens is het aanbrengen van bestrating niet per definitie verboden. Er moet alleen een vergunning voor worden aangevraagd. Reeds (legaal) aanwezige bestrating wordt door het overgangsrecht beschermd.	
20.14	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	GDF SUEZ is van mening dat hen ten onrechte via het bestemmingsplan minder geluidruimte wordt toegekend dan dat zij bij de vergunning toegekend heeft gekregen. Ook is de toegekende geluidruimte significant lager dan aan de andere locaties toebedeelde ruimte met de bestemming "Bedrijf- power". Verzoek is om vergunde geluidruimte op te nemen. Specifieke reactie, bijlage 3 horend bij de brief: 2a. GDF SUEZ is het niet eens met de aan hun toegekende geluidruimte van 64,2 – 64,7 dB(A)/m² in bijlage 1. Dit is 2 dB(A) minder dan de aan ons recent vergunde geluidruimte en 4 dB(A) minder dan de destijds aanwezige geluidruimte in het geluidbeheermodel SI². De toegekende geluidruimte is tevens niet in overeenstemming met de contractuele afspraken die door GDF SUEZ met het Havenbedrijf Rotterdam zijn gemaakt over de pacht van de grond.	Het toegekende geluidbudget is in overeenstemming gebracht met de vergunde geluidruimte en de daarover met het Havenbedrijf gemaakte afspraken. Voorts voorziet het budget in de groei van de bedrijfsactiviteiten met 1% per jaar, reden waarom het budget met 0,5 dB(A) is opgehoogd. Het kan zijn dat het aan GDF SUEZ toegekende geluidbudget afwijkt van de budgetten die gelden voor vergelijkbaar bestemde locaties. Dat komt doordat de afstand tot de geluidzone niet overal gelijk is. De omvang van de beschikbare geluidruimte kan daarom variëren.	De geluidverkaveling behorend bij het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is aangepast.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		Aangezien bij de vergunningverlening (deze dateert van 2008 en is dus van recente datum) getoetst is aan BBT, vinden wij deze aanscherping onnodige bezwarend. Verder is de toegekende geluidruimte significant lager dan de aan andere locaties binnen het plangebied toebedeelde ruimte met de bestemming "Bedrijf-power". Naar onze mening is hier geen grond voor. Wij verzoeken u de vergunde geluidruimte in de bijlage op te nemen.		
20.15	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de opmerking van GDF SUEZ ten aanzien van de toepassing van de Crisis- en herstelwet in een situatie waarin eigenlijk sprake is van relatief weinig veranderingen en ontwikkelingen. Specifieke reactie, bijlage 3 horend bij de brief: 2b. GDF SUEZ is het principieel niet eens met de opname van deze planregel in het bestemmingsplan. U geeft in de toelichting aan dat u met dit voorschrift invulling wilt geven aan hoofdstuk 2, afdeling 2 van de permanente Crisis- en herstelwet (ontwikkelingsgebied). Naar onze mening is dit voor dit bestemmingsplan onnodig, aangezien u zelf al aangeeft dat er in het plangebied relatief weinig veranderingen en ontwikkelingen zijn, en u ook geen redenen heeft deze te ambiëren (p.31). Verder is naar onze mening de wijze waarop u middels artikel 36 invulling geeft aan genoemde afdeling in strijde met hetgeen in de Crisis- en herstelwet wordt beoogd. Tot slot zijn wij van mening dat de beschikbare geluid- en milieuregelgeving, en zeker de wijze waarop de gemeente Rotterdam met behulp van het Havenbedrijf als verpachter van de grond hier invulling aan geeft, voldoende om het milieu te beschermen. Het opleggen van (extra) milieueisen via het bestemmingsplan is volgens ons dan ook onnodig en in strijd met de wetsystematiek.	De Crisis- en herstelwet (Chw) is van toepassing doordat de betrokken plangebieden onderdeel uitmaken van een op grond van de Chw aangewezen ontwikkelingsgebied. De mogelijkheden die de Chw biedt, zijn gericht op het optimaliseren van de milieugebruiksruimte. Dat gebeurt niet alleen met het oog op het faciliteren van veranderingen en ontwikkelingen, maar ook ter optimalisering van de huidige situatie. De gekozen plansystematiek achten wij passend voor dit gebied en passend binnen het wettelijk kader.	Geen wijzigingen in documenten
20.16	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	GDF SUEZ plaatst kanttekeningen bij het Deelrapport Geluid van het MER, dit mede in relatie tot het	Het MER Havenbestemmingsplannen laat zien dat de in het kader van de Bestuursovereenkomst Rijnmond-West verwachte eindresultaten	De werking van het instrument 'Geluidverkaveling' is nader

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		bereiken/sturen op de eindcontour. Met GDF SUEZ is Deltalinqs van mening dat er inderdaad nog sprake is van discussie tussen de stakeholders of het bereiken van de (of een) eindcontour haalbaar is. Specifieke reactie, bijlage 3 horend bij de brief: 3a. In tabel 3.1 “overzicht emissiebandbreedte” wordt per marktsegment een emissiebandbreedte gegeven. Het valt ons op dat voor “power” het verschil tussen vergund en eindcontour veel groter is dan bij de andere marktsegmenten. GDF SUEZ is het hier niet mee eens en zien niet in dat van GDF SUEZ een extra inspanningsverplichting wordt verlangd, gezien ons perceel omringd wordt door andere percelen met een significant hogere emissieruimte, waardoor GDF SUEZ een verwaarloosbare bijdragen geeft op de zonecontour. Deze extra inspanningsverplichting levert geen wezenlijke bijdrage aan het bereiken van de eindcontour en daarom vinden wij deze inspanningsverplichting onredelijk bezwarend. GDF SUEZ verzoekt de gemeente om hun emissiebandbreedte gelijk te stellen aan die van de omringende percelen. 3b. In het deelrapport wordt gesuggereerd dat binnen de planperiode gewerkt wordt aan het nemen van maatregelen om de eindcontour te bereiken. Dit terwijl de discussies in relatie tot het toepassen van een eindcontour tussen de diverse stakeholders in het plangebied nog volop in beweging zijn en onduidelijk is of de eindcontour haalbaar is. Wij zien het opnemen van een eindcontour in het bestemmingsplan als verwarrend en – zeker op dit moment – niet van toegevoegde waarde.	van de geluidsaneringen (de zogenaamde eindcontour) in het voorkeursalternatief in 2023 gehaald of benaderd worden. Op een aantal plaatsen wordt echter naar verwachting de eindcontour niet volledig of niet binnen de planning (2025) gehaald. Dit is ook geconcludeerd in het kader van de evaluatie van de “Beleidsregel zonebeheerplan industrielaan Rijnmond-West”. Eén van de oorzaken is dat de ten tijde van het convenant verwachte vervanging van ‘oud voor nieuw’ (‘kaalslag-herbouw’) zich langzamer voltrekt dan gedacht. Andere oorzaken zijn de economische ontwikkelingen en de algehele intensivering van het grondgebruik. Het systeem van geluidverkaveling is niet bedoeld als antwoord op de in het MER voorspelde overschrijding van de eindcontour. Het staat los van het convenant en de lopende evaluatie daarvan. Het systeem is bedoeld om voor het gehele plangebied te waarborgen dat er in de toekomst voldoende geluidruimte beschikbaar is en dat deze niet door slechts enkele bedrijven wordt verbruikt. Het systeem stuurt op een zo laag mogelijke (maar wel realistische) geluiduitstoot per kavel met als doel de totaal gebruikte geluidruimte te optimaliseren. De positie ten aanzien van de sturing op geluid is hiermee zowel inhoudelijk als procesmatig beter, waardoor naar verwachting de toekomstige geluidbelasting de eindcontour nog meer benadert. Het vaststellen van de havenbestemmingsplannen staat deze eindsituatie niet in de weg. De bandbreedte die voor de diverse deelsegmenten opgenomen is in de geluidverkaveling, is afgeleid van de kentallen behorend bij het meest maatgevende deelsegment dat ruimtelijk mogelijk gemaakt wordt op het betreffende kavel (en/of de vergunde geluidruimte inclusief 0,5 dB groei indien dit getal hoger ligt dan het maximum kental). Deze emissiebandbreedte staat los van de milieu hygiënische toets op de geluidzone die plaats vindt in het kader van de vergunningverlening.	toegelicht in het MER en de Ontwerpbestemmingsplannen.
20.17	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	1. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op pagina 8 wordt melding gemaakt van overslagfaciliteiten voor gebruik door meerdere partijen ECT zou graag uitleg hebben hoe HbR zich dat voorstelt. Welke partijen exploiteert de faciliteiten en wie is	Deze tekst is niet juist en abusievelijk opgenomen in het document. De passage is geschrapt.	Deze zin is geschrapt uit het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		verantwoordelijk? Wie draagt verantwoordelijkheid voor het aanvragen van de voor exploitatie vereiste vergunningen.		
20.18	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	2. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Het Convenant Realisatie Windenergie in de Rotterdamse haven, zoals vermeld op pagina 13, gaat over gesteld vermogen op publieke terreinen. Ook binnen de aan bedrijven uitgegeven gronden zijn er mogelijkheden windturbines te plaatsen. Met die mogelijkheid wordt echter in het gehele plan geen rekening gehouden. Ook niet in de verbeelding. Hoe verhoudt zich dit met duurzaamheidsambitie die onder 1.5.1 wordt vermeld?	De komst van windturbines op kavels van bedrijven is thans niet toegestaan. Dat neemt overigens niet weg dat de gemeente positief staat tegenover windenergie in het havengebied. In dat kader zal nader onderzoek uitgevoerd moeten worden naar de inpasbaarheid, waarbij dan ook de specificaties van de te plaatsen turbines goed meegenomen kunnen worden. Er zijn namelijk grote verschillen in effecten per merk en type windturbine, waardoor het generiek in beeld brengen van de effecten van windturbines op bedrijfskavels in het gezamenlijke plangebied niet goed mogelijk is. Deze nieuwe ontwikkelingen zullen dan ook via een aparte procedure worden vergund.	Geen wijziging in documenten
20.19	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	3. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. De ruimte voor bedrijven uit de Hogere Milieu Categorie, waar over wordt gesproken op pagina 13, moet worden gewaarborgd door de integrale uniforme afstemming met de rond het HIC gelegen gemeenten. Goed verwachtingsmanagement richting burgers is belangrijk. Nu verwachten zij nog steeds dat de belasting vanuit de industrie afneemt.	Het provinciaal beleid ondersteunt de Havenvisie 2030 waarin ook de ambitie is uitgesproken dat de Rotterdamse haven groeit binnen grenzen. Deze ambitie is, naast de verbetering van de leefomgevingskwaliteit, ook de leidraad voor de havenbestemmingsplannen. De gemeente (en overigens ook het Havenbedrijf) erkent dat goed verwachtingsmanagement richting de omgeving van groot belang is om de bovengenoemde ambitie te realiseren. Om deze reden is er in het kader van de uitvoeringsagenda Havenvisie 2030 en specifiek het onderdeel Duurzame Dialoog ook veel contact met de diverse stakeholders in de omgeving van het haven- en industriegebied.	Geen wijziging in documenten
20.20	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	4. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Kabels en leidingen als verbinding tussen bedrijven en naar het achterland zijn van groot belang voor de industrie. Daarnaast worden Maasvlakte 1 en Maasvlakte 2 samen aangeduid als "Energyport". Dit betekent dat de infrastructuur, waaronder buisleidingen daarop aangepast moeten worden. Is er in de huidige leidingstroken en straten nog voldoende capaciteit aanwezig of moeten er nieuwe verbindingen worden geprojecteerd?	Afgezet tegen de huidige groeiprognoses is de capaciteit toereikend. Periodiek wordt door het Havenbedrijf in samenwerking met de gemeente onderzocht of de toekomstige vraag nog geacommodeerd kan worden zodat tijdig actie ondernomen kan worden.	Geen wijzigingen in documenten
20.21	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	5. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Onder 2.3.2. op pagina 17 wordt vermeld dat afvang van CO ₂ wordt gestimuleerd. Is er hierbij rekening gehouden met de sterk verlaagde prijs van emissierechten?	In het (ontwerp) bestemmingsplan Maasvlakte 1 wordt ruimtelijk mogelijk gemaakt dat CO ₂ -afvang kan plaatsvinden. De marktontwikkelingen zullen uiteindelijk bepalen of deze activiteit ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Niet uitgesloten wordt dat de	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			prijstelling gedurende de planperiode alsnog tot realisering leidt.	
20.22	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	6. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op pagina 23 wordt gesproken over de gasproefboorlocaties die wordt omgevormd tot een gaswinlocatie. Dit geeft de nodige ruimtelijke inpassingsproblemen met betrekking tot (externe) veiligheid, geluid en warmteontwikkeling. Waarom?	Uit de proefboringen die het bedrijf Oranje-Nassau Energie B.V. heeft uitgevoerd, is gebleken dat gaswinning op deze locatie haalbaar is. Uit het MER-onderzoek, waarin met deze activiteit rekening is gehouden, blijkt ook dat gaswinning wat effecten betreft inpasbaar is in de omgeving. Daarom wordt na de proefboringen nu ook gaswinning planologisch toegelaten.	Geen wijzigingen in documenten
20.23	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	7. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Bij de beschrijving van de schiereilanden op pagina 23 is geen melding gemaakt van de energiecluster op het zuidelijk schiereiland. Te denken valt aan GDF SUEZ en Gasunie.	In het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is deze tekstwijziging doorgevoerd.	Het energiecluster is toegevoegd in het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1.
20.24	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	8. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. In het Sluftergebied, zoals besproken op pagina 24, vindt ook de opslag van Categorie 3 bouwstoffen plaats en worden Categorie 2 bouwstoffen geïmmobiliseerd en opgeslagen. Juist deze opslag van Categorie bouwstoffen heeft een duidelijke ruimtelijke component.	In de beschrijving van het gebied ontbrak inderdaad een beschrijving van de opslag van genoemde stoffen; dit is verholpen.	In het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is in de beschrijving van het Sluftergebied opgenomen dat binnen dit gebied ook een opslag voor bouwstoffen gesitueerd is.
20.25	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	9. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. In de opsomming van de deelsegmenten van het marktsegment Containers op pagina 27 zou naar de mening van ECT een aanpassing moeten plaatsvinden. Een deepsea container terminal heeft altijd een deel shortsea en een deel empty depot. Een shortsea terminal heeft geen deepsea rederijen onder zijn klanten, maar doet vaak nog wel een deel empty depot. Een empty depot heeft geen volle containers van shortsea of deepsea rederijen.	De beschrijvingen die opgenomen zijn in paragraaf 4.2. beschrijven de activiteiten van de betreffende deelsegmenten op hoofdlijnen. In de bestemmingen heeft dit geleid tot een tweetal bestemmingen. Binnen de bestemming 'Bedrijf – containers' is de op- en overslag van containers toegestaan en binnen de bestemming 'Bedrijf – empty depots' is aangegeven dat het de op- en overslag van lege containers betreft.	Geen wijziging in documenten
20.26	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	10. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Overigens staat bij het marktsegment containers dat het uit vier deelsegmenten bestaat, maar zijn er slechts drie genoemd. Welke is de vierde?	In de tekst was abusievelijk opgenomen dat het om vier deelsegmenten gaat, dit zijn er wel degelijk drie.	In de toelichting van de bestemmingsplannen is dit aangepast.
20.27	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	11. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. De beschrijving bij het deelsegment RoRo is feitelijk die van ferries als North Sea Ferries. Een RoRo- bedrijf als CdMR heeft de focus op trailers en cassettes die rijdend aan boord worden gezet en groot automotive transport	De gebruikte definitie van RoRo was inderdaad te beperkt en is aangepast.	In het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is de definitie als volgt aangepast: <i>Bedrijven die veerdiensten onderhouden waarbij passagiers</i>

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document <i>en/of personenauto's en/of vrachtovertuigen het schip op- en afrijden.</i>
20.28	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	12. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op pagina 31 worden de ontwikkel- en veranderlocaties aangegeven. De begrenzing van 3a en 3b komt niet overeen met de huidige uitgiftegrenzen.	In de betreffende kaartbeelden is de juiste begrenzing opgenomen.	Op de verbeelding behorend bij het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is deze begrenzing overgenomen.
20.29	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	13. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op pagina 32 is een overzicht gegeven van de bestemmingen van de ontwikkel- en veranderlocaties. Daarin wordt afgewisseld een liggend streepje gebruikt en een schuine streep. Wat is het verschil tussen de twee scheidingstekens?	Door middel van het gebruik van de schuine streep zijn deelsegmenten die bij hetzelfde markt- danwel hoofdsegment behoren gegroepeerd. De komma's worden gebruikt tussen deelsegmenten in hetzelfde markt- danwel hoofdsegment.	In de toelichting bij de Ontwerpbestemmingsplannen is nader verduidelijkt dat: Door middel van het gebruik van de schuine streep deelsegmenten die bij hetzelfde markt- danwel hoofdsegment behoren, zijn gegroepeerd. De komma's worden gebruikt tussen deelsegmenten in hetzelfde markt- danwel hoofdsegment.
20.30	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	14. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. In de opsomming op pagina 32 wordt deelgebied 3 leeg verondersteld, maar een deel ervan is al uitgegeven aan in gebruik bij ECT.	Een deel van de locatie is inderdaad reeds in gebruik daarom is aangegeven dat er in de huidige situatie sprake is van leeg, divers gebruik.	Geen wijzigingen in documenten
20.31	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	15. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Verdeling van de geluidsruimte gebeurde binnen het HIC tot op dit moment met het instrument I ² . Wordt met het opnemen van dergelijke gedetailleerde voorschriften in het nieuwe bestemmingsplan Maasvlakte 1 een nieuw instrument geïntroduceerd? Betekent dit een extra toetsingsslag bij het uitgeven van een kavel en de vergunningverlening?	De budgettering staat in beginsel los van I-kwadraat, al heeft dat systeem vanzelfsprekend wel belangrijke input geleverd om de hoogte van de budgetten uit af te leiden. I-kwadraat zal zijn functie behouden voor het verrichten van de milieu-hygiënische toets in het kader van omgevingsvergunningverlening. De geluidbudgettering in het bestemmingsplan beoogt ruimtelijk te verankeren dat er op de langere termijn voor iedereen voldoende geluidruimte beschikbaar is.	Geen wijzigingen in documenten
20.32	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	16. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op pagina 34 wordt aangegeven dat het plaatsgebonden risico kan (en mag) groeien tot de veiligheidscontour. Dit heeft ook gevolgen voor het groepsrisico. Gebieden die tot op heden nog niet binnen de voor groepsrisico indicatieve 10 ⁻⁸ vielen komen daar bij het vullen van de veiligheidscontour wel binnen te liggen. De gevolgen voor het groepsrisico zouden nader toegelicht moeten	De gevolgen voor het groepsrisico zijn nader in beeld gebracht in het Deelrapport Externe veiligheid en het Hoofdrapport MER. Tevens is de Groepsrisicoverantwoording aangevuld (ten opzichte van de voorontwerpfase). Deze wijzigingen zijn ook doorgevoerd in het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 (en de andere bestemmingsplannen).	In de plantoelichting van het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is de nadere toelichting inzake het groepsrisico opgenomen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		worden in het bestemmingsplan.		
20.33	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	17. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. De beperking van de maximale kantooroppervlakte tot 3.000 m ² kan remmend werken bij het verplaatsen van kantoorfaciliteiten die gelegen zijn binnen de 10 ⁻⁵ of 10 ⁻⁶ van een bedrijf naar een centrale locatie gelegen buiten de hoogste risicogebieden.	De constatering dat het stellen van een maximum aan kantooroppervlakte remmend kan werken indien kantoren worden verplaatst, is juist. Voor de verplaatsing van kantoren die behoren tot risicoveroorzakende inrichtingen is dat overigens niet het geval. De betrokken planregel biedt overigens wel de nodige flexibiliteit indien de bedrijfseconomische noodzaak voor een groter kantoor kan worden aangetoond.	Geen wijziging in documenten
20.34	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	18. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op pagina 36 worden de functieaanduidingen verder uitgelegd. Bij de aanduiding brandweerkazerne geeft ECT de voorkeur aan "Hulpdiensten" in plaats van Brandweer. Op één van de kazernes is namelijk ook de ambulance gestationeerd en geeft de mogelijkheid ook in deze functies te clusteren.	De functieaanduiding 'brandweerkazerne' is gehandhaafd. De bestemmingsomschrijving van het betreffende artikel is uitgebreid in die zin dat bij een brandweerkazerne ook overige hulpdiensten zijn toegelaten.	De functieaanduiding 'brandweerkazerne' is gehandhaafd. In de bestemmingsomschrijving van het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is opgenomen dat het een brandweerkazerne betreft met overige hulpdiensten.
20.35	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	19. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. De functieaanduiding Horeca maakt duidelijk dat horeca mogelijk is binnen de bestemming Groen, dat is echter niet in de beschrijving van de bestemming Groen opgenomen.	De functieaanduiding 'horeca' is wel degelijk in de betreffende bestemming opgenomen, te weten in artikel 23, eerste lid, onder c, van het artikel 'Groen'.	Geen wijziging in documenten
20.36	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	20. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op pagina 37 worden de windturbines besproken. De ontwikkeling van windturbines gaat nog steeds verder. Daardoor worden de windturbines steeds hoger en met een steeds hoger vermogen. Aangezien die bestemmingsplan een horizon heeft van 2023 is het raadzaam iets meer ruimte te scheppen voor ontwikkeling. Oude turbines worden namelijk vaak vervangen door nieuwe turbines met een hoger vermogen en grotere wielengte.	Zie antwoord bij reactie 20.18	
20.37	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	21. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. In hoofdstuk 5 wordt in het plangebied Europoort bedoeld. Is het juiste hoofdstuk wel in het plan ingevoegd?	Abusievelijk is hier Europoort opgenomen; dit is gewijzigd in Maasvlakte 1.	Tekst is aangepast in het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1
20.38	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	22. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. In het gedeelte over geluid wordt vooruitgelopen op de resultaten van Geluidsconvenant West. Dit is nogal prematuur, aangezien dit convenant nog moet worden	Zie antwoord bij 20.16.	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		geëvalueerd en eerste resultaten aangeven dat het halen van de in het convenant geschetste eindcontour niet haalbaar is doordat de verwachte kaalslag/herbouw op Maasvlakte niet heeft plaatsgevonden. In plaats daarvan is er een geleidelijke progressie door vervanging van verouderd equipment.		
20.39	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	23. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op pagina 48 worden de knelpunten voor het wegverkeer opgesomd. Het grootste knelpunt ligt op de N218 en dat wordt niet genoemd.	De N218 is aan de opsomming in de plantoelichting toegevoegd.	Geen wijzigingen in documenten
20.40	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	24. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Spoorgeluid is al jaren een grote bron van ergernis voor de bewoners van Oostvoorne. Daar zijn dan ook hevige discussies over. Het gaat enigszins ver om te vermelden dat er geen probleem is.	Uit het MER blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding van de normstelling en dat het spoorgeluid als gevolg van de havenbestemmingsplannen slechts zeer beperkt toeneemt. In het kader van de uitvoeringsagenda Havenvisie 2030 en de duurzame dialoog als onderdeel hiervan, is de ervaren geluidoverlast een prominent aandachtspunt en worden concrete stappen gezet om deze uiteindelijk te verminderen.	Geen wijzigingen in documenten
20.41	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	25. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Bij de vergunningverlening wordt een toename van 0,1 dB(A) nog steeds als toename gezien. In dit plan wordt voor enkele segmenten een toename van 1,1 dB(A) voorzien en dat wordt afgedaan als neutraal. Dat verdient iets meer toelichting voor de niet met geluid bekende lezer.	In het MER is in het beoordelingskader voor de verschillen tussen de ruimtelijke scenario's de grens van 1,5 dB gehanteerd als afwegingscriterium. Bij de formele toetsing aan de MTG-contour, die heeft plaatsgevonden, is wel degelijk exact getoetst.	Geen wijzigingen in documenten
20.42	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	26. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op pagina 60 wordt gesproken over een toename van het transport van LPG door de gaswinlocaties op de Maasvlakte. Waarschijnlijk heeft hier een begripsverwisseling plaatsgevonden met LNG. LPG is een bijproduct van raffinage en LNG is cryogeen opgeslagen en vervoerd aardgas.	De tekst op pagina 60 is wel degelijk juist. Uit de proefboringen die hebben plaatsgevonden is gebleken dat er ook lpg aanwezig is. De eerste jaren van gaswinning zal er dan ook lpg vrijkomen. Dit zal afgevangen worden en vervolgens getransporteerd.	Geen wijziging in documenten
20.43	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	27. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op pagina 61 wordt vermeld dat het door ontbreken van voorgeschreven rekenmethoden niet opportuun is om inzicht te geven in het huidige en toekomstige groepsrisico in verband met buisleidingen. Betekent dit dat dit risico buiten beschouwing wordt gelaten?	De gevolgen van buisleidingen voor het groepsrisico zijn nader in beeld gebracht in het Deelrapport Externe veiligheid en het Hoofdrapport MER. Tevens is de Groepsrisicoverantwoording ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan aangevuld. Deze wijzigingen zijn ook doorgevoerd in het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 en overige bestemmingsplannen.	In de plantoelichting van het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is de nadere toelichting inzake het groepsrisico opgenomen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
20.44	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	28. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Het is verwonderlijk dat waar op pagina 71 wordt gesproken over een afname van het aantal windturbines van 19+6 naar 7+5 er toch wordt gesproken over een mogelijke toename van de kans op aanvaarding.	In de toelichting (op pagina 71 of elders) wordt niet gesteld dat er ondanks een afname van het aantal turbines een mogelijke toename van de kans op aanvaarding is.	Geen wijziging in documenten
20.45	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	29. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. ECT mist in de gehele beoordeling van de nautische veiligheid een beoordeling en uitspraak over de nautische veiligheid van Yangtzehaven en Beerkanaal door de toegenomen scheepsintensiteit door Maasvlakte 2 en de vestiging van de LNG terminal.	In het Deelrapport Nautische Veiligheid zijn in de “Bijlage Nautische veiligheid en bereikbaarheid” de verwachte effecten op de nautische veiligheid en bereikbaarheid van de aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2 beschreven. Het uitgangspunt is dat de nautische veiligheid op het huidige niveau wordt gehandhaafd. Dat wordt gerealiseerd door het treffen van een pakket aan maatregelen, dat onder meer bestaat uit aanpassingen en verruiming van de nautische infrastructuur en het verbeteren van de nautische processen en verkeersbegeleiding.	Geen wijziging in documenten
20.46	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	30. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Al enige tijd is ECT in gesprek over de mogelijke plaatsing van een aantal windturbines op haar terminals. Daarom ziet ECT graag die mogelijkheid opgenomen bij de medebestemming. Daarnaast is het opwekken van energie anders dan door de verbranding van minerale en biobrandstoffen sterk in beweging. In dit plan, dat een horizon heeft van 10 jaar zou ruimte moeten worden gelaten om in deze ontwikkelingen te investeren en onderzoeken.	Zie het gestelde onder 20.18.	Geen wijziging in documenten
20.47	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	31. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Bij de beschouwing van windenergie wordt een maximum vermogen van 1.5 MW per turbine genoemd. Dat is in de huidige markt erg laag en daardoor niet rendabel. Voor plaatsing in omstandigheden als op de Maasvlakte wordt gedacht aan turbines met een vermogen tot 6 á 7 MW.	In de planregels stond inderdaad een maximaal vermogen per windturbine. Dit is niet nodig, aangezien de maximale hoogte met name bepalend is voor de interactie met de externe veiligheidsrisico's van buisleidingen. Dit is aangepast.	In de betreffende planregels van het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is het maximaal vermogen per windturbine verwijderd.
20.48	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	32. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op pagina 141 onder 30.2 is vermeld dat op een leidingstrook niet mag worden gebouwd. Is dit niet enkel van toepassing indien het een leiding betreft waarop het Besluit externe veiligheid buisleidingen van toepassing is.	Voor de gehele leidingstrook geldt hetzelfde regime, namelijk dat bebouwing in beginsel is uitgesloten. In de planregel is bepaald dat afwijken van het bouwverbod mogelijk is, indien het belang van de leidingen niet wordt geschaad.	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
20.49	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	33. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op pagina 148 staat: "behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen" wordt daar dan mee bedoeld dat de bestemming veiligheidszone met de daar bij behorende beperkingen niet geldt voor de andere daar aangeduid bestemmingen.	Het betreffende artikel maakt duidelijk dat voor de bestemmingsvlakken waar de veiligheidszone overheen ligt het artikel 'veiligheidszone – vuurwerk' ook van toepassing is naast de andere voorkomende bestemmingen. Uit lid 2 van dat artikel vloeit voort dat gebouwen binnen die zone zijn uitgesloten. Dit geldt dus ook als onder andere bestemmingen ter plaatse wel gebouwen zijn toegelaten.	Geen wijziging in documenten
20.50	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	34. Vanuit ECT is de volgende vraag ontvangen. Op verschillende kaarten in het plan staan de kavelgrenzen bij de ingang van ECT en APMTR niet juist aangegeven.	De aangegeven wijzigingen zijn op de verbeelding doorgevoerd.	De verbeelding van het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is conform het verzoek gewijzigd.
20.51	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Hoofdstuk 3 artikel 36.2 wordt opgemerkt dat het aan de gronden toe te rekenen geluid van activiteiten zoals laad- en losactiviteiten van aan de kade liggende schepen alleen geldend is voor geluid van het laden en of lossen van het schip zelf en dan nog alleen dat geluid, waar de drijver van een inrichting zelf invloed op heeft. Het geluid kan dan ook niet aan de geluidkavel worden toegerekend.	Zie het gestelde onder 17.15	Het artikel 'Geluidverkaveling' is onder andere op dit punt aangepast.
20.52	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Artikel 36.2 onderdeel c gaat uit van het moeten voldoen aan het laagste getal van de geluidemissienorm. Voorstel is om nazo laag als redelijkerwijs mogelijk is gehouden" een punt te plaatsen. Of men kiest voor een vervangende aanvulling "dat de waarde nooit hoger mag zijn dan de voor dat kavel bepaalde hoogste getal van de brandbreedte".	Zie het gestelde onder 17.16	Geen wijziging in documenten
20.53	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Er is één gezamenlijke contour voor Maasvlakte 1 en 2. Hoe werkt dit door in het bestemmingsplan MV2? Komt er ook een groepsrisicoverantwoordingsdocument voor MV2 net als bij MV1?	Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 heeft reeds een verantwoording van het groepsrisico plaatsgevonden.	
20.54	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Deltalinqs vindt het spijtig te moeten constateren dat de PR risicocontouren en veel BRZO/BEVI bedrijven nog niet in de risicoberekeningen zijn meegenomen. Daardoor zijn de risico's nog niet volledig in kaart gebracht.	Zie het gestelde onder 17.17	De Groepsrisicoverantwoording is aangevuld en bevat het volledige beeld.
20.55	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	APMT aan de Coloradoweg 50 is van mening dat zij niet juist op blz 91 in bijlage 3 is opgenomen en verzoekt dit te controleren. Ook vragen zij zich af of de truckbuffer (voor max. 200 vrachtwagens met chauffeur) is meegenomen in de berekeningen? En moet het niet	Een activiteit op het terrein van een Bevi-inrichting, zoals een truckbuffer, maakt inderdaad onderdeel uit van de inrichting. De truckbuffer is dus meegenomen in de berekeningen.	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		worden gezien als personeel behorende tot de BEVI inrichting.		
20.56	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Deltalinqs is graag betrokken bij het opstellen van de folder "als de sirene binnen de haven gaat" alsook bij de folder "bouwen naast de fabriek".	Zie het gestelde onder 17.18	Geen wijzigingen in documenten
20.57	Deltalinqs (Maasvlakte 1)	Deltalinqs heeft geen alarmeringssysteem waar een koppeling met het CIN plaatsvindt.	Zie het gestelde onder 17.19	Geen wijzigingen in documenten
21.1	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Men vindt de veiligheidsgrenzen nogal ruim getrokken. Men denkt hierbij aan de begrenzing tot of t/m de horecagebouwen aan de noordzijde van het Oostvoornse meer, het strandhuis van de golfvereniging Kleiburg, het clubhuis van de watersportvereniging etc. Met name de stippelcontouren aan de noordzijde van het Oostvoornse meer gaan erg ver. Datzelfde geldt voor de "puntzak" tussen het Oostvoornse meer en het Brielse meer. Men kan er ook voor kiezen om een minder risicovolle invulling aan de zuidzijde van het aangrenzende haven- en industriegebied.	In de huidige situatie liggen de plaatsgebonden risicocontouren van een aantal bedrijven al erg dicht bij de gemeentegrens. De veiligheidscontour moet minimaal ruimte bieden aan de huidige risico's (wettelijke verplichting). Vervolgens is rekening gehouden met de risicocontouren van de deelsegmenten die ruimtelijk mogelijk worden gemaakt op de verander- en ontwikkellocaties. Deze risicocontouren liggen deels over de gemeentegrens heen. Tenslotte is rekening gehouden met de gewenste intensivering bij de bestaande bedrijven en mogelijke toekomstige wijzigingen in de rekenmethodiek en/of rekenregels voor het bepalen van de risicocontouren. In het verleden is gebleken dat met name dit soort wijzigingen kunnen leiden tot wijziging in de ligging van de risicocontouren zonder dat hier een wijziging aan activiteit van het betreffende bedrijf aan ten grondslag ligt. Een te krappe veiligheidscontour kan leiden tot onvergunbare en wellicht zelfs te saneren situaties. In het voorstel voor de ligging van de veiligheidscontour is rekening gehouden met het (ontwerp)bestemmingsplan Zeegebied Westvoorne 2013. Gelet op het feit dat dit (ontwerp)bestemmingsplan reeds ter inzage gelegen heeft, wordt er procedureel van uitgegaan dat dit (ontwerp)bestemmingsplan definitief is vastgesteld voorafgaand aan de vaststelling van de veiligheidscontour. De recreatieve voorzieningen die in het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen zijn, blijven ook na vaststelling van de veiligheidscontour mogelijk. Op gronden gelegen buiten de veiligheidscontour is er bij Slag Stormvogel in de huidige situatie reeds sprake van recreatieve voorzieningen die door het bevoegd gezag gekwalificeerd worden als kwetsbare objecten. Deze objecten hebben geen functionele binding met de haven en daarom is Slag Stormvogel niet opgenomen in de veiligheidscontour. Bij Slag Baardmannetje staan in de huidige situatie geen kwetsbare objecten. Het (ontwerp)bestemmingsplan Zeegebied Westvoorne staat de bouw	De aangepaste ligging van de veiligheidscontour is opgenomen in het MER en in de, tegelijk met de Ontwerpbestemmingsplannen ter visie gelegde, Ontwerpbesluiten tot vaststelling van een veiligheidscontour.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			van beperkt kwetsbare objecten toe. Om deze reden is ook Slag Baardmannelijk buiten de veiligheidscontour gelegen zodat er in de toekomst eventuele uitbreiding van recreatieve voorzieningen kan plaatsvinden.	
21.2	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Hoe wordt omgegaan met groepsrisico met name voor plaatsen met veel recreanten zoals het strand en sportlocaties voor zeilen, duiken, surfen en vissen?	Bij vergunningverlening van individuele inrichtingen wordt het groepsrisico inzichtelijk gemaakt en hierbij wordt rekening gehouden met de aanwezige personen in het invloedsgebied, dus ook met recreanten. Het groepsrisico is beoordeeld aan de hand van het groepsrisicobeleid, zie bijlage Groepsrisicoverantwoording .	Geen wijziging in documenten
21.3	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Hoe wordt omgegaan met het groepsrisico van overvolle en/ of file rijke wegen zoals de N15/A15. De verkeersslagader ligt binnen de veiligheidscontour. Dat betekent tevens dat deze wel eens niet beschikbaar zou kunnen zijn voor bestrijding en hulpverlening bij een calamiteit. Hoe wordt daarop geanticipeerd?	Er is geen verband tussen de veiligheidscontour en de functie van daarbinnen gelegen wegen. In de rekensystematiek zitten wegen niet in het groepsrisico. Ook bij een calamiteit is het gebied altijd in meerdere richtingen ontsloten.	Geen wijziging in documenten
21.4	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Men pleit voor een zo laag mogelijk risico voor de omgeving inclusief de wegen. Bij de Bevi systematiek wordt uitgegaan van bestaande rechten. Waarom zou geen sanering van hoog risico installaties overwogen kunnen worden om de veiligheid te bevorderen?	Het provinciale en gemeentelijke beleid is er op gericht om risicovolle activiteiten te concentreren in het Rotterdamse havengebied. Het bestemmingsplan is er dan ook op gericht om de risicobedrijven te faciliteren in het havengebied en de woonomgeving daarvan zo veel mogelijk te scheiden. Parallel aan het bestemmingsplan wordt een veiligheidscontour vastgesteld. Deze beleidsmatige begrenzing vormt de nieuwe wettelijke grens voor plaatsgebonden risicocontouren van inrichtingen en voorkomt dat de plaatsgebonden risicocontouren van dergelijke bedrijven verder groeien dan die grens. Daarmee wordt tegelijkertijd duidelijkheid geboden aan de omgeving.	Geen wijzigingen in documenten
21.5	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Wat zijn de aannamen voor risicovolle installaties die in de toekomst mogelijk zijn? Bijvoorbeeld de mogelijke modernisering en uitbreiding van de KPE raffinaderij, Shtandart Terminal, LPG opslag onder druk etc. Wordt bij de in plant locatie het veiligheidsrisico voor de omgeving zo laag mogelijk gehouden?	Bij het verlenen van omgevingsvergunningen wordt de toepassing van de best beschikbare technieken ('BBT') vereist door het bevoegd gezag op grond van de Wabo. Bij de vergunningverlening aan individuele inrichtingen wordt getoetst aan de veiligheidscontour. Bovendien wordt het groepsrisico inzichtelijk gemaakt en beoordeeld aan de hand van het provinciale of gemeentelijke groepsrisicobeleid waarin gestreefd wordt naar een zo laag mogelijk groepsrisico dat bij voorkeur gelegen is onder de oriëntatiewaarde.	Geen wijzigingen in documenten
21.6	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Waarom wordt bij de geluidsthema's niet ingegaan op het lawaai van het vliegverkeer? Zowel recreatievliegtuigen als vliegtuigen van lijndiensten	Het MER Havenbestemmingsplannen betreft de deelgebieden Maasvlakte 1, Europoort en Botlek-Vondelingenplaat en direct hieraan gerelateerde ontwikkelingen. Er is geen ruimtelijk, functioneel of	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		veroorzaken vaak geluidhinder in een toch al zwaar belast gebied.	bestuurlijk verband tussen het havengebied en de omliggende luchthavens en de vliegbewegingen worden niet door deze bestemmingsplannen mogelijk gemaakt. Vliegverkeer is daarom niet onderzocht.	
21.7	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Er is een geluidconvenant met een eindcontour vastgesteld. Welk geluidreductiepotentieel is er technisch gezien nu in 2013 ten opzichte van toen mogelijk en op welke verbetering wordt ingezet voor 2030?	Deze vraag dient aan de orde te komen bij het evalueren van de eindcontour. Het MER Havenbestemmingsplannen maakt wel inzichtelijk of aan het einde van de planperiode aan de eindcontour wordt voldaan, maar geeft geen vergelijking tussen het geluidreductiepotentieel ten tijde van het geluidconvenant en nu.	Geen wijzigingen in documenten
21.8	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Welke kengetallen voor industrielawaai per sector werden er in 1994 gebruikt en welke worden nu gebruikt voor dit plan.	In het Deelrapport Geluid is toegelicht (paragraaf 3.2.1) is toegelicht welke kentallen nu zijn gebruikt. Het MER geeft niet weer hoe dat in 1994 was. In het algemeen kan gesteld worden dat de kentallen die in het kader van de eindcontour bepaald zijn, zich aan de onderkant bevinden van de bandbreedte van de kentallen die in het MER gebruikt zijn.	Geen wijzigingen in documenten
21.9	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Waardoor worden overschrijdingen van de eindcontour veroorzaakt en met welke maatregelen zouden die voorkomen kunnen worden.	Het MER Havenbestemmingsplannen laat zien dat de in het kader van de Bestuursovereenkomst Rijnmond-West verwachte eindresultaten van de geluidsanereringen (de zogenaamde eindcontour) in het voorkeursalternatief in 2023 gehaald of benaderd worden. Op een aantal plaatsen wordt echter naar verwachting de eindcontour niet volledig of niet binnen de planning (2025) gehaald. Dit is ook geconcludeerd in het kader van de evaluatie van de "Beleidsregel zonebeheerplan industrielawaai Rijnmond-West". Eén van de oorzaken is dat de ten tijde van het convenant verwachte vervanging van 'oud voor nieuw' ('kaalslag-herbouw') zich langzamer voltrekt dan gedacht. Andere oorzaken zijn de economische ontwikkelingen en de algehele intensivering van het grondgebruik. Daarnaast heeft de evaluatie van de "Beleidsregel zonebeheerplan industrielawaai Rijnmond-West" uitgewezen dat het bestaande wettelijke instrumentarium niet toereikend is om effectief invulling te geven aan de beleidsambities op het gebied van geluid. In de havenbestemmingsplannen wordt daarom een nieuw ruimtelijk instrumentarium opgenomen, waarmee meer sturing kan worden gegeven aan het geluidruimtegebruik: d.w.z. het in het bestemmingsplan vastleggen van geluidemissiebudgetten per	De werking van het instrument 'Geluidverkaveling' is nader toegelicht in het MER en de Ontwerpbestemmingsplannen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			bedrijfskavel in de vorm van een bovengrens en ondergrens. De positie ten aanzien van de sturing op geluid is hiermee zowel inhoudelijk als procesmatig beter, waardoor naar verwachting de toekomstige geluidbelasting de eindcontour nog meer benadert. Het vaststellen van de havenbestemmingsplannen staat deze eindsituatie niet in de weg.	
21.10	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Laag frequent geluid: wordt er gestreefd naar sanering van bestaande situaties en een geluidsarm ontwerp van nieuwe installaties / uitbreidingen?	Klachten over laagfrequent geluid worden door de DCMR individueel onderzocht. Indien de oorzaak gevonden wordt, hetgeen bij laagfrequent geluid zeer complex is, wordt in overleg met het betreffende bedrijf naar maatregelen gezocht. Bij nieuwe installaties wordt door het bevoegd gezag onderzocht of de best beschikbare technieken worden toegepast.	Geen wijzigingen in documenten
21.11	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Geluid: er wordt uitgegaan van de bestaande wetgeving. Wat zou voor 2030 de verbetering kunnen zijn?	Het is onduidelijk of nieuwe wetgeving de geluidssituatie zal verbeteren. Naast de sturing op de geluidproductie, wordt in het kader van de uitvoeringsagenda Havenvisie 2030 en de duurzame dialoog als onderdeel hiervan, nader verkend welke mogelijkheden er zijn om de ervaren geluidsoverlast in de omgeving te verminderen.	Geen wijziging in documenten
21.12	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Waarom worden bij de N15 geen geluidsschermen voorzien aan de zuidzijde waar het verkeerslawaai een extra belasting betekent?	De extra geluidbelasting is dermate beperkt (minder dan 0,2 dB ten opzichte van de Autonome Ontwikkelingen) dat er geen aanleiding is tot maatregelen in het kader van de havenbestemmingsplannen.	Geen wijziging in documenten
21.13	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Welke structurele verbeteringen zijn voorzien en welke zijn er mogelijk om het lawaai van de treinen op de havenspoorlijn te beperken? Met name het verkeer op de brug vlakbij Oostvoorne is een bron van geluidsoverlast. Kunnen er eisen gesteld worden aan de wagonwielen zoals voor de emissienormen voor vrachtwagens? Frequentie slijpen van de rails reguleren? Controle op de toepassing van smeermiddelinjectie reguleren?	De instroom van stil goederenmaterieel gaat voor een dempend effect zorgen t.a.v. de toename van railverkeerslawaai. Keyrail past inmiddels gelsmering toe op de brug hetgeen een geluidreducerend effect heeft.	Geen wijzigingen in documenten
21.14	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Wat zijn de mogelijkheden om bij een vervanging of renovatie van deze brug het ontwerp aan te passen naar een geluidsvriendelijkere versie? Kan de dubbele scherpe bocht vervangen worden door flauwe bochten?	De aanpassing van de brug is de verantwoordelijkheid van ProRail. Het spreekt voor zich dat als er ooit van vervanging sprake is, de gemeente en het Havenbedrijf zullen wijzen op het belang van een lagere geluidbelasting in de omgeving.	Geen wijzigingen in documenten
21.15	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Is in de milieuvergunning van bedrijven de geluidbron voor aanmerende schepen opgenomen? Zit dit in de VIP's en de ZIP's?	Het laad/losgeluid van schepen liggend aan de kade van een bedrijf is meegenomen bij het bepalen van de toelaatbare geluidbelasting van bedrijven.	Artikel 36.2 van het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is als volgt aangepast: <i>“Ter plaatse van de aanduiding ‘geluidverkaveling’ gelden voor het gebruik van gronden door</i>

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
				<i>inrichtingen, inclusief de daaraan toe te rekenen activiteiten zoals laad- en losactiviteiten van aan de kade liggende schepen, de volgende regels:...</i>
21.16	Vereniging verontruste burgers van Voorne	Uiteindelijk is bepalend voor de overlast het geluid / het lawaai op Voorne wat bewoners en recreanten ervaren. Op de referentiepunten in Oostvoorne en Brielle wordt de situatie als “tamelijk slecht” beoordeeld. Is een grondig meerjarig onderzoek geluidinnovatie in samenwerking met een van de Technische Universiteiten mogelijk?	Samen met de gemeente Westvoorne wordt in het kader van de uitvoeringsagenda Havenvisie 2030 het project ‘Geluidmeetnet Maasvlakte’, als opvolger van het project ‘Geluid in beeld’, opgestart om hinderbronnen te identificeren. Hierbij zal actief gebruik gemaakt worden van kennis bij marktpartijen en/of instituten. In een vervolgtraject kan onderzoek plaatsvinden naar (economisch) haalbare maatregelen.	Geen wijziging in documenten
21.17	Vereniging verontruste burgers van Voorne	In het plan lijkt het erop dat vooral de extra reservering van geluidruimte prioriteit heeft, terwijl de verbetering van de Leefomgeving nergens bepalend is. De huidige overlast wordt in dit plan alleen maar groter. Zou men aan de industrie een verlaging van geluid per oppervlakte eenheid kunnen opleggen via de milieuvergunning binnen een periode van bijvoorbeeld 10 jaar om zo een verbetering zeker te stellen?	Zie ook het gestelde onder 21.9. Uit jurisprudentie is gebleken dat het niet mogelijk is de door een bedrijf aangevraagde geluidruimte te weigeren enkel omdat er meer wordt aangevraagd dan op grond van het geluidruimte-verdeelsysteem beschikbaar is gesteld. Zolang het bedrijf voldoet aan de MTG's en de best beschikbare techniek, kan een aanvraag voor een omgevingsvergunning op het aspect geluid in beginsel niet worden geweigerd. Om meer sturing op de verdeling van de geluidruimte in het HIC te kunnen hebben, is in de Ontwerpbestemmingsplannen een geluidverkaveling opgenomen. Hiermee wordt de geluidproductie zo laag als redelijkerwijs mogelijk gehouden en kan actief worden gestuurd op een lagere geluidemissie. Zie ook het antwoord op punt 21.16.	Geen wijziging in documenten
21.18	Vereniging verontruste burgers van Voorne	De verontruste burgers van Voorne onderschrijven de reactie van de milieufederatie. Men is bijzonder bezorgd over de natuurkwaliteit van Voornes Duin.	Zie de antwoorden bij reactie nummer 14	
21.19	Vereniging verontruste burgers van Voorne	De komst van de Blankenburgtunnel is op korte termijn noodzakelijk voor de verbetering van de leefomgeving op Voorne. Het is van belang van het woon-werkverkeer van de inwoners van Voorne en zorgt voor extra logistieke mogelijkheden bij calamiteiten in het haven- en industriegebied.	De realisatie van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (de NWO) valt buiten de scope van het bestemmingsplan. Voor de realisatie van de NWO wordt een separate procedure doorlopen met bijbehorende, meer gedetailleerde onderzoeken dan de in het kader van het MER Havenbestemmingsplannen uitgevoerde gevoeligheidsanalyse.	Geen wijziging documenten
22.1	LSNED	Uit de verbeelding behorende bij het plan blijkt niet duidelijk waar de overgang ligt tussen leidingstrook en leidingstraat. Men verzoekt de bijgevoegde afbeelding hiervoor te gebruiken. Verzoek om het beheergebied van de	De bestemming ‘Leiding – leidingstraat’ zal uitgebreid worden in lijn met de afbeelding die is aangeleverd. De naam van de bestemming Leiding-Leidingstraat is conform de IMRO-standaard en wordt daarom niet veranderd.	De begrenzing van de leiding is op de verbeelding van het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat aangepast conform aangeleverde tekening

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		buisleidingenstraat te bestemmen als "Buisleidingenstraat"		
22.2	LSNED	Verzoek om de Leidingenverordening en handboek leidingen specifiek niet van toepassing te laten zijn op het beheergebied van de buisleidingenstraat. Voor de buisleidingenstraat gelden namelijk andere normen. In de buisleidingenstraat is de vergunningplicht niet aan de orde.	Het van toepassing zijn van de Leidingverordening en het Handboek Leidingen is niet in het bestemmingsplan geregeld en daarvan kan ook niet bij bestemmingsplan worden afgeweken.	Geen wijzigingen in documenten
22.3	LSNED	In hoofdstuk 2 is de structuurvisie buisleidingen niet genoemd. Mede gezien de positie van de buisleidingenstraat in deze structuurvisie is het wenselijk de structuurvisie en positie van de buisleidingenstraat (en stroken) daarin wel te benoemen.	Deze Structuurvisie is aan hoofdstuk 2 van het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat toegevoegd.	Hoofdstuk 2 van het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is aangevuld met de Structuurvisie Buisleidingen.
22.4	LSNED	In het plan wordt "Leidingenstraat" genoemd, de formele benaming is buisleidingenstraat. Verzocht wordt dit aan te passen.	De term leidingenstraat is de letterlijke tekst uit de Structuurvisie Zuid-Holland (p.76) en is daarom gehandhaafd. De term leidingstraat in par 4.7.2 is de aanduiding conform de landelijke IMRO-stuurtabel; ook deze is daarom gehandhaafd.	Geen wijziging documenten
22.5	LSNED	In paragraaf 3.4.5 ontbreekt de eigendomspositie van de buisleidingenstraat. De gronden van de buisleidingenstraat zijn in eeuwigdurende erfpacht van de stichting (LSNed)	Het tekstvoorstel is in paragraaf 3.4.5 van het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat opgenomen.	Het tekstvoorstel is in paragraaf 3.4.5 van het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat opgenomen.
22.6	LSNED	In figuur 4.2 nabij het meest westelijk deel van de buisleidingenstraat is een ontwikkeling geprojecteerd (Maritieme dienstverlening of daaraan gerelateerd). Het is niet duidelijk wat deze ontwikkelingsmogelijkheden omvatten en wat de mogelijke impact is op de buisleidingenstraat?	Op de locatie waar naar verwezen wordt, is de brandweerkazerne gevestigd. Dit is bestemd conform de huidige situatie.	Geen wijziging in documenten
22.7	LSNED	In figuur 4.3: in de indicatieve veiligheidscontour is de zonering van de buisleidingenstraat niet meegenomen. Mede gezien het Bevb beveelt LSNed aan de veiligheidscontour van de buisleidingenstraat wel te laten zien. LSNED heeft voor wat betreft risicozonering een eigen beleid ontwikkeld. LSNed stelt voor rond de buisleidingenstraat een veiligheidscontour (vrijwaringszone) van 55 meter te handhaven.	Inmiddels is de Structuurvisie Buisleidingen vastgesteld op 12 oktober 2012 ter vervanging van het Structuurschema uit 1985. In de nieuwe Structuurvisie is het veiligheidsgebied van 55 m vervallen. De grenswaarde van het plaatsgebonden risico 10^{-6} mag de rand van de leidingstraat niet overschrijden. Er is daarom in de bestemmingsplannen geen veiligheidszone van 55 m. opgenomen.	Geen wijziging in documenten
22.8	LSNED	Voor transport gevaarlijke stoffen wordt een bebouwingsvrije zone van 40/65 m aangehouden (4.7.3). Voor de buisleidingenstraat wordt geen bebouwingsvrije	Zie antwoord op reactie 22.7.	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		zone gehandhaafd. Voorstel is om voor de buisleidingenstraat een veiligheidscontour van 55 meter te hanteren.		
22.9	LSNED	Bij maatregelen (5.5.5 sub 1) verzoekt LNed om de veiligheidscontour van de buisleidingenstraat (55m) toe te voegen.	Zie antwoord op reactie 22.7.	Geen wijziging in documenten
22.10	LSNED	LSNed is niet als belanghebbende genoemd. Verzoek is om ook als vooroverlegpartner te worden opgenomen.	In de lijst van overlegpartners zal LSNED als partij toegevoegd worden.	In paragraaf 6.2 van het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is LSNed als partij opgenomen.
22.11	LSNED	Het begrip buisleiding geeft enkel aan dat er toxische stoffen getransporteerd mogen worden en geen stoffen als water of warmte. LSNed verzoekt om de transporterende stoffen door buisleidingen te verruimen.	De definitie van het begrip buisleiding is overgenomen uit het Bevb. In de betreffende planregels is opgenomen dat naast buisleidingen ook andere 'leidingen' zijn toegestaan. Zodoende is het transport van water en warmte ook toegestaan.	Geen wijziging in documenten
22.12	LSNED	Verzoek om het begrip Buisleidingenstraat bij de begrippen op te nemen.	Het begrip 'buisleidingenstraat' komt niet voor in de planregels. Daarom is opname in de begrippenlijst niet nodig.	Geen wijziging in documenten
22.13	LSNED	Ten aanzien van artikel 50 Leiding-Leidingstraat: het is voor LSNed van belang dat de buisleidingenstraat in de gemeente die de buisleidingenstraat doorkruist op een eenduidige manier wordt bestemd. Verzocht wordt om de verstrekte handreiking en de regels te gebruiken in het plan.	De huidige bestemming 'Leiding – leidingstraat' is conform de IMRO-standaard en zal gehandhaafd blijven. Het artikel is waar mogelijk in lijn gebracht met de aangeleverde informatie.	In de Ontwerpbestemmingsplannen is artikel "Leiding-leidingstraat" de reactie verwerkt.
22.14	LSNED	Verzocht wordt om in artikel 50 de vergunningplicht voor leidingen in de buisleidingenstraat en de plicht om advies in te winnen bij leidingeigenaren en DCMR te schappen.	In artikel 50 is geen vergunningsplicht voor leidingen in de leidingenstraat opgenomen. Tevens is in artikel 50 geen plicht opgenomen om advies in te winnen bij de DCMR. De plicht om advies in te winnen bij leidingeigenaren is geschrapt en vervangen door de plicht om advies in te winnen bij de beheerder(s) van de leiding(en).	In het Ontwerpbestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat is in artikel 50 leidingeigenaren vervangen door beheerder(s) van de leiding(en).
23.1	Gemeente Bernisse	De gemeente is teleurgesteld dat bij het aspect duurzaamheid in het kader van de plannen vooral gedacht is aan de optimale opvulling van de nu nog beschikbare percelen industriegebied en veel minder aan ambities om bij nieuwe ontwikkelingen en kaalslag en herinvesteringen uit te gaan van duurzaamheidsambities. Door uit te gaan van deze duurzaamheidsprincipes kan worden voorkomen dat de totale milieugebruiksruimte (geluid) worden benut.	In de havenbestemmingsplannen zijn de duurzaamheidsdoelstellingen uit de Havenvisie 2030 nader ingevuld en uitgewerkt. Tevens is in de bestemmingsplannen, door gebruik te maken van de aanwijzing als ontwikkelingsgebied in het kader van de Crisis- en herstelwet, een nieuw instrument opgenomen: de geluidverkaveling. Door het leggen van geluidbudgetten op kavels is het bevoegd gezag beter in staat om te sturen op de geluidproductie bij bedrijven. Dit leidt enerzijds tot een verdere optimalisering van de milieugebruiksruimte van het haven- en industriegebied. Aanvullend worden in het kader van de uitvoeringsagenda Havenvisie	Tekstwijzigingen zijn doorgevoerd in het Hoofdrapport MER, paragraaf 3.3

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			2030 projecten uitgevoerd gericht op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en beperken van milieu-emissies.	
23.2	Gemeente Bernisse	De gemeente vindt het opmerkelijk dat in de MER wordt aangegeven dat de in het convenant Rijnmond afgesproken eindcontour industrielaawaai voor 2025 zowel bij de AO als de VKA niet wordt gehaald. Dit roept de vraag op wat de status is van het betreffende convenant. Mocht op enig moment sprake zijn van een herijking van het geluidconvenant dan wenst de gemeente daar nadrukkelijk bij betrokken te worden.	Het MER Havenbestemmingsplannen laat zien dat de in het kader van de Bestuursvereenkomst Rijnmond-West verwachtte eindresultaten van de geluidsaneringen (de zogenaamde eindcontour) in het voorkeursalternatief in 2023 gehaald of benaderd worden. Op een aantal plaatsen wordt echter naar verwachting de eindcontour niet volledig of niet binnen de planning (2025) gehaald. Dit is ook geconcludeerd in het kader van de evaluatie van de “Beleidsregel zonebeheerplan industrielaawaai Rijnmond-West”. Eén van de oorzaken is dat de ten tijde van het convenant verwachte vervanging van ‘oud voor nieuw’ (‘kaalslag-herbouw’) zich langzamer voltrekt dan gedacht. Andere oorzaken zijn de economische ontwikkelingen en de algehele intensivering van het grondgebruik. Daarnaast heeft de evaluatie van de “Beleidsregel zonebeheerplan industrielaawaai Rijnmond-West” uitgewezen dat het bestaande wettelijke instrumentarium niet toereikend is om effectief invulling te geven aan de beleidsambities op het gebied van geluid. In de havenbestemmingsplannen wordt daarom een nieuw ruimtelijk instrumentarium opgenomen, waarmee meer sturing kan worden gegeven aan het geluidruimtegebruik: d.w.z. het in het bestemmingsplan vastleggen van geluidemissiebudgetten per bedrijfskavel in de vorm van een bovengrens en ondergrens. De positie ten aanzien van de sturing op geluid is hiermee zowel inhoudelijk als procesmatig beter, waardoor naar verwachting de toekomstige geluidbelasting de eindcontour nog meer benadert. Het vaststellen van de havenbestemmingsplannen staat deze eindsituatie niet in de weg.	De werking van het instrument ‘Geluidverkaveling’ is nader toegelicht in het MER en de Ontwerpbestemmingsplannen.
23.3	Gemeente Bernisse	Men heeft begrip voor de argumenten van mogelijkheden van groei en flexibiliteit van het havengebied, maar begrijpt niet waarom de veiligheidscontour zo ruim zou moeten worden. Gevolg van deze contour is immers dat ten behoeve van de industrie een risicoruimte wordt gereserveerd waar geen “kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen” mogen worden gerealiseerd.	In de huidige situatie liggen de bestaande plaatsgebonden risicocontouren van de bedrijven op ruime afstand van de gemeente Bernisse. De maximale plaatsgebonden risicocontouren van de verander- en ontwikkellocaties reiken tot de gemeentegrens, welke gelegen is op de zuidoever van het Hartelkanaal. Op het distripark Botlek vinden in de huidige situatie op kleine schaal activiteiten met gevaarlijke stoffen plaats. In het recente verleden was er echter een distributiebedrijf gevestigd met een plaatsgebonden risicocontour die over de gemeentegrens lag. Dit bedrijf heeft de activiteiten met gevaarlijke stoffen in 2010 beëindigd. Er is een reële kans dat er in de toekomst nieuwe activiteiten met gevaarlijke stoffen zullen	De aangepaste ligging van de veiligheidscontour is opgenomen in het MER en de tegelijk met de Ontwerpbestemmingsplannen ter visie gelegde ontwerpbesluiten tot vaststelling van een veiligheidscontour.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			plaatsvinden op het distripark. De risicocontouren van de deelsegmenten die hier ruimtelijk mogelijk worden gemaakt kunnen daarom over de gemeentegrens heen liggen. Tenslotte is rekening gehouden met de gewenste intensivering bij de bestaande bedrijven en mogelijke toekomstige wijzigingen in de rekenmethodiek en/of rekenregels voor het bepalen van de risicocontouren. In het verleden is gebleken dat met name dit soort wijzigingen kunnen leiden tot wijziging in de ligging van de risicocontouren zonder dat hier een wijziging aan activiteit van het betreffende bedrijf aan ten grondslag ligt. Een te krappe veiligheidscontour leidt tot direct onvergunbare en wellicht zelfs te saneren situaties. In het voorstel voor de ligging van de veiligheidscontour is rekening gehouden met de bekende ontwikkelingsplannen in de omgeving. Binnen de veiligheidscontour zijn geen kwetsbare objecten aanwezig. De bestemmingen van de gronden in de gemeente Bernisse die zijn gelegen binnen de veiligheidscontour voorzien niet in de realisatie van (nieuwe beperkt) kwetsbare objecten. In de directe omgeving worden door Bernisse ook geen ontwikkelingen verwacht die zouden leiden tot ligging van (nieuwe beperkt) kwetsbare objecten binnen de veiligheidscontour. De veiligheidscontour beperkt de ontwikkeling van de gemeente Bernisse dus niet.	
23.4	Gemeente Bernisse	Gemeenten Spijkenisse en Bernisse: Uit het deelrapport externe veiligheid blijkt dat in de huidige situatie de risicocontouren van de industrie in de omgeving van Spijkenisse en Bernisse nog vrijwel geheel in het industriegebied zelf zijn gelegen. Men begrijpt dan ook niet waarom er niet gekeken wordt naar de mogelijkheden om een “strakkere” contour aan te houden. Tevens kan niet aan de indruk ontkomen worden dat een grotere veiligheidscontour gevolgen heeft voor het geldende groepsrisico. De motivatie die in het rapport wordt gegeven richt zich enkel op Vlaardingen. Een inhoudelijke beoordeling van dit aspect voor onze gemeenten wordt gemist.	Zie voor de onderbouwing van de ligging van de voorgestelde veiligheidscontour het gestelde onder 23.3. In het MER wordt d.m.v. een voorbeeldcase (case Vlaardingen) aangetoond dat er geen direct verband is tussen de ligging van de veiligheidscontour (gemeentegrens of noordoever) en de hoogte van het groepsrisico. Daarnaast is in het MER aanvullend middels een voorbeeldcase bij Bernisse bekeken wat het groepsrisico doet bij ontwikkeling van een nabijgelegen verander- en ontwikkellocatie met risicovolle activiteiten. Uit deze voorbeeldcase blijkt dat het groepsrisico in hoofdzaak veroorzaakt wordt door werknemers in het havengebied. Het groepsrisico gerelateerd aan de bevolking van Bernisse is zeer laag. De hoogte van het groepsrisico ten gevolge van toekomstige ontwikkelingen wordt, net als in de huidige situatie, met name veroorzaakt door toxische scenario's. Het pakket aan maatregelen dat door de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond geadviseerd wordt zal	De aangepaste ligging van de veiligheidscontour is opgenomen in het MER, de tegelijk met de Ontwerpbestedingsplannen ter visie gelegde ontwerpbesluiten tot vaststelling van een veiligheidscontour De groepsrisicoverantwoording is opgenomen in de bijlage Groepsrisicoverantwoording.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			hierdoor niet veranderen. De gemeente Bernisse wordt door de introductie van de veiligheidscontour voor wat dat betreft dus niet geconfronteerd met aanvullende maatregelen ten behoeve van zelfredzaamheid en hulpverlening. Bovendien worden toekomstige groepsrisico's van inrichtingen getoetst aan het provinciale of gemeentelijke groepsrisicobeleid. In beide gevallen wordt gestreefd naar een zo laag mogelijk groepsrisico dat bij voorkeur is gelegen onder de oriëntatiewaarde.	
23.5	Gemeente Bernisse	Ook uit men de wens om als regiogemeenten bij de verdere uitvoering van de Beleidsnota geurhinder te worden betrokken.	Het milieuthema Geur is in het hoofdstuk 20 van het Hoofdrapport MER toegevoegd, zodat de ontwikkeling van de beperking van bestaande geurhinder en het voorkomen van nieuwe geurhinder door toepassing van het 'Geurbeleid kerngebied Rijnmond' (provincie Zuid-Holland, 2005) en de Beleidsnota geurhinderbeleid (provincie Zuid-Holland, 2010) gemonitord zal worden. De DCMR zal namens de gemeente deze monitoring en evaluatie uitvoeren.	In hoofdstuk 20 van het Hoofdrapport MER is het thema geur in de aanzet voor het monitorings- en evaluatieprogramma opgenomen.
24.1	Gasunie	Alle aanwezige aardgastransportleidingen moeten worden bestemd als dubbelbestemming "Leiding-Gas". Dit geldt ook voor de gasleidingen die in de Leidingstraat als Leidingstrook zijn gelegen. De benodigde breedte van de dubbelbestemming "Leiding- Gas" is afhankelijk van het type gasleiding. Gasunie heeft geconstateerd dat op de verbeelding enkele gasleidingen niet zijn opgenomen. Verzocht wordt om dit alsnog op te nemen.	De aanwezige aardgastransportleidingen inclusief de belemmeringenstrook zijn, aan de hand van de aangeleverde kaarten, voorzien van een dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. Een uitzondering vormen aardgastransportleidingen die zijn gelegen binnen de bestemmingen 'Leiding - Leidingstrook' en 'Leiding - Leidingstraat'. De gewenste bescherming van de aardgastransportleiding wordt geborgd via de regels die aan deze bestemmingen zijn verbonden (welke in overeenstemming zijn met het Bevb).	De Verbeelding behorend bij het Ontwerpbestemmingsplan voor Maasvlakte 1, Europoort en Botlek-Vondelingenplaat is aangevuld.
24.2	Gasunie	In de plangebieden liggen diverse afsluiterschema's. In de digitale gegevens staan deze weergegeven met de term "S". Deze afsluiterschema's dienen bestemd te worden met een dubbelbestemming "Leiding-Gas". Verzocht wordt om dit alsnog op te nemen.	De afsluiterschema's zijn voorzien van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas', zoals aangeduid op de aangeleverde kaarten.	De Verbeelding behorend bij het Ontwerpbestemmingsplan voor Maasvlakte 1, Europoort en Botlek-Vondelingenplaat is aangevuld.
24.3	Gasunie	De veiligheidscontour is niet van toepassing op de inrichtingen die onder het activiteitenbesluit vallen. De gasontvangstations vallen onder dit activiteitenbesluit. Gasunie wil er zeker van zijn dat geen ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden richting de station, waardoor de veiligheidsafstand (waar Gasunie aan moet voldoen) wordt verkleind. Men verzoekt om aan te geven hoe gegarandeerd kan worden dat de stations niet in de knel komen. Een optie is het opnemen van een aanduiding "veiligheidszone-bedrijven".	De aanwezige gasontvangstations zijn in het verlengde van de aanwezige gasleidingen bestemd met de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. Tevens is in de planregels als voorschrift opgenomen dat de afstand die op grond van het Activiteitenbesluit dient te worden aangehouden, in acht moet worden genomen.	Er is een artikel toegevoegd aan het Ontwerpbestemmingsplan voor Maasvlakte 1, Europoort en Botlek-Vondelingenplaat.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
24.4	Gasunie	Binnen het plangebied bevinden zich ook een mengstation (MS), Reduceerstation (RS), Meet- en regelstation (MR), een peakhaver, en de LNG. In het plan zijn een aantal inrichtingen bestemd als “Bedrijf-Gas” en een aantal als “Bedrijf-Utillities”. Het MS en RS zijn bestemd als “Bedrijf-Ruwe olie en Raffinage” die is onjuist. Verzocht wordt om deze ook te bestemmen als “Bedrijf-Utillities”.	Het mengstation en reduceerstation zijn bestemd als “bedrijf – utilities”.	De Verbeelding behorend bij het Ontwerpbestemmingsplan voor Maasvlakte 1, Europoort en Botlek-Vondelingenplaat is aangevuld.
24.5	Gasunie	Verzoek om de activiteit “rooien” van diepwortelende beplanting toe te voegen aan artikel 27 2.4.1 onder a. Naast het aanbrengen van diepwortelende beplantingen kan ook het rooien van diepwortelende beplanting schade toebrengen aan de leiding.	Aan het artikel 'Leiding - Gas' is het rooien en aanbrengen van diepwortelende beplanting toegevoegd.	De regel van het Ontwerpbestemmingsplan voor Maasvlakte 1, Europoort en Botlek-Vondelingenplaat is aangevuld.
25.1	Provincie Zuid-Holland	Wij wijzen u er op dat naar verwachting de actualisering 2012 van de PSV en de verordening Ruimte in januari 2013 door Provinciale Staten zal worden vastgesteld. Het plan dient dan in overeenstemming te zijn met deze actualisering.	De bestemmingsplannen zijn in overeenstemming met de geactualiseerde PSV en Verordening Ruimte.	In het hoofdstuk regelgeving van de Ontwerpbestemmingsplannen is naar de geactualiseerde PSV en Verordening Ruimte verwezen.
25.2	Provincie Zuid-Holland	Bij de voortzettingslocaties gaat men uit van een jaarlijkse ladingtoename van 1%. In de voorontwerp-bestemmingsplannen is hiervoor geen goede onderbouwing terug te vinden. Terwijl dit natuurlijk wel gevolgen heeft voor de uitbreidingsbehoefte. In ambtelijk overleg is toegelicht dat de onderbouwing hiervoor nader is uitgewerkt in het Milieueffectrapport (MER). U wordt verzocht deze keuze ook te verduidelijken in de toelichting van het bestemmingsplan.	In paragraaf 5.1 van de Ontwerpbestemmingsplannen is beschreven welke uitgangspunten zijn gehanteerd voor de diverse milieuonderzoeken. De jaarlijkse toename van 1% komt hier ook aan de orde.	Geen wijziging in documenten
25.3	Provincie Zuid-Holland	In het plan valt 21% van het ruimtegebruik onder het brede hoofdsegment overig, waaronder ook maritieme en overige dienstverlening vallen. Gezien de ligging is het bij de verander- en ontwikkellocaties zaak kritisch te kijken naar de noodzaak die bedrijven op die plek te vestigen. Het betreft vaak arbeidsintensieve locaties. Aangezien het openbaar vervoer voor de werknemers van deze locaties relatief slecht is, betekent dit een extra en ongewenste belasting voor de A15.	Dit hoge percentage wordt o.a. veroorzaakt door het feit dat de Slufter meegenomen is bij de berekening van het oppervlakte van het hoofdsegment Overig. Daarnaast betreft het bedrijven die een directe of indirecte binding hebben met het havengebied en waarvoor vestiging in het haven- en industriecomplex wenselijk dan wel nodig is.	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
25.4	Provincie Zuid-Holland	In de bestemmingsplannen wordt de mogelijkheid geboden om nieuwe bedrijfsgebonden kantoren te realiseren met een bruto vloeroppervlak van maximaal 3.000 m2. Hier kan de provincie mee instemmen, maar op grond van artikel 7 lid 2 onder c van de VR dient u daar tevens de voorwaarde aan te verbinden dat het bedrijfsgebonden kantoor minder dan 50% van het totale bruto vloeroppervlak bedraagt.	De beperking zoals genoemd in artikel 7, tweede lid, onder c, van de Verordening ruimte is niet van toepassing omdat op basis van artikel 7, tweede lid, onder d havengebonden kantoren uitgesloten van deze beperking. De oppervlakte van havengebonden kantoren is niet gemaximeerd en is daarom ook niet aangepast	Geen wijziging in documenten
25.5	Provincie Zuid-Holland	De landtong Rozenburg is op de functiekaart van de PSV aangeduid als 'Stedelijk groen' buiten de bebouwingscontour. Het ruimtelijk beleid ten aanzien van grotere eenheden stedelijk groen is behoud van de groene functie en kwaliteit. Deze gebieden komen in principe niet in aanmerking voor verdichting. Op de bestemmingsplankaart is in het stedelijk groen een (nieuwe)bedrijfsbestemming opgenomen. U wordt verzocht aan te tonen dat eventueel beoogde verdichting niet ten koste gaat van een stedelijke groenstructuur.	Voor de gehele Landtong is in het verleden een Masterplan (2003) opgesteld om het gebied te ontwikkelen. Dit Masterplan is door diverse stakeholders ondertekend waaronder de provincie Zuid-Holland. Deze ontwikkelingen zijn nu gaande, zo worden er o.a. recreatieve functies mogelijk gemaakt. Onderdeel van dit Masterplan is de realisatie van bedrijfsgebouwen in de dienstverlening. De bedrijfsbestemming is dan ook conform het Masterplan.	Geen wijziging in documenten
25.6	Provincie Zuid-Holland	Er dient een actualisatieslag te worden doorgevoerd voor het bepalen van de effecten van stikstofdepositie met betrekking tot de vernieuwde kritische depositiewaarden van alle relevante habitattypen, de Duinenbijtelling (notitie RIVM) en de meest recente achtergronddepositiewaarden	De Passende Beoordeling is aangepast conform de recente inzichten met betrekking tot de KDW's, ADW's en duinenbijtelling.	De Passende Beoordeling horend bij de Ontwerpbestemmingsplannen is aangepast conform de recente inzichten met betrekking tot de KDW's, ADW's en duinenbijtelling.
25.7	Provincie Zuid-Holland	Bij de ecologische beoordeling van de effecten door stikstofdepositie dient afstemming plaats te vinden met afgesloten en binnen afzienbare tijd nog af te sluiten convenanten tussen de provincie Zuid-Holland en de terreinbeherende organisaties. Uit overleg met het Havenbedrijf is inmiddels gebleken dat de passende beoordeling op deze punten zal worden aangepast.	Bij het opstellen van de Passende Beoordeling heeft nadere afstemming met de provincie Zuid-Holland plaatsgevonden.	Bij het opstellen van de Passende Beoordeling heeft nadere afstemming met de provincie Zuid-Holland plaatsgevonden.
25.8	Provincie Zuid-Holland	In de passende beoordeling worden bij de beoordeling van effecten van stikstofdepositie per Natura 2000-gebied de betreffende instandhoudingsmaatregelen betrokken. Daartoe dient in de passende beoordeling	De uitvoering daarvan is blijkens het bij de PB gevoegde schrijven van het ministerie van EZ verzekerd op grond van de bestaande wettelijke verplichtingen en bevoegdheden, het natuurconvenant met de provincies en de daarvoor beschikbare budgetten. De borging van de	De borging van de benodigde beheermaatregelen is vooralsnog niet opgenomen in de bestemmingsplannen, vanwege de

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		inzichtelijk gemaakt te worden hoe de realisering van deze instandhoudingsmaatregelen worden geborgd en hoe in het bestemmingsplan garanties daartoe worden afgegeven.	benodigde beheermaatregelen is toegelicht in paragraaf 5.8 van de bestemmingsplannen. Ten aanzien van de mitigerende maatregel in maximaal 4 ha. veenmosrietland in het Natura 2000-gebied Nieuwkoopse plassen en De Haeck zullen afspraken worden gemaakt tussen de provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam N.V.	recent ontstane onduidelijkheid in de referentiesituatie.
25.9	Provincie Zuid-Holland	Voor het Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen dient in de passende beoordeling inzichtelijk gemaakt te worden op welke manier en termijn de realisering van de betreffende mitigerende maatregelen (juridisch en financieel) worden geborgd en hoe in het bestemmingsplan garanties daartoe worden afgegeven.	De borging van de benodigde beheermaatregelen is toegelicht in paragraaf 5.8 van de bestemmingsplannen. Ten aanzien van de mitigerende maatregel in maximaal 4 ha. veenmosrietland in het Natura 2000-gebied Nieuwkoop en De Haeck zullen afspraken worden gemaakt tussen de provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam N.V.	De borging van de benodigde beheermaatregelen is vooralsnog niet opgenomen in de bestemmingsplannen, vanwege de recent ontstane onduidelijkheid in de referentiesituatie.
25.10	Provincie Zuid-Holland	Voor wat betreft de toetsing van de effecten op de vogelsoorten die zijn aangewezen voor de Voordelta heeft de provincie geconstateerd dat alleen is getoetst aan mogelijke effecten voor de Slobeend (blz 35, 50 en 56). In de praktijk situatie zijn er veel meer soorten die aangewezen zijn voor de Voordelta gebieden als de Slufter, Vogelvallei en de Kleirijpingsvelden op Maasvlakte.	In de passende beoordeling zijn de effecten inzake de slobeend beoordeeld. In het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1 is geborgd dat bij de invulling van deze ontwikkellocatie de draagkracht van het plangebied voor de betrokken soort behouden blijft. Negatieve effecten op deze soort en eventuele andere soorten die van de tijdelijke vogelvallei en de kleirijpingsvelden gebruik maken, zijn daarmee uitgesloten.	De borging van de maatregel is opgenomen in het Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 1.
25.11	Provincie Zuid-Holland	Indien geluidruimteverdeling toegepast gaat worden op dit industrieterrein moet dit op goede wijze juridisch worden verankerd. Er moet worden aangesloten bij wijze die momenteel wordt onderzocht door provincie met andere partijen.	De in de bestemmingsplannen opgenomen geluidverkaveling en bijbehorende regels zijn afgestemd met de provincie Zuid-Holland en zijn zoveel mogelijk in lijn gebracht met de resultaten van het provinciale onderzoek.	Artikel 54 gericht op de geluidverkaveling is in de Ontwerpbestemmingsplannen aangepast.
25.12	Provincie Zuid-Holland	Gesteld wordt dat op het moment van vergunningverlening aan zich vestigende individuele bedrijven, het groepsrisico wordt vastgesteld, beoordeeld en verantwoord aan de hand van het groepsrisicobeleid van de gemeente Rotterdam. Hier ontbreekt dat bij inrichtingen waarvoor de provincie het bevoegd gezag is, het groepsrisico vastgesteld, beoordeeld en verantwoord wordt aan de hand van het provinciaal externe veiligheidsbeleid. U wordt verzocht de toelichting hier op aan te passen.	In de toelichting is de beoordeling aan het provinciaal externe veiligheidsbeleid toegevoegd.	In de toelichting behorend bij de Ontwerpbestemmingsplannen is de beoordeling aan het provinciaal externe veiligheidsbeleid toegevoegd.
25.13	Provincie Zuid-Holland	Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat nog niet van alle inrichtingen, aardgastransportleidingen en K1-, K2 en K3-leidingen inzicht bestaat in de hoogte en ontwikkeling van het groepsrisico. In deze gevallen kan	Mede naar aanleiding hiervan zijn aanvullende studies gedaan naar het groepsrisico van buisleidingen en bedrijven. De resultaten van de analyses zijn verwerkt in het MER en de Groepsrisicoverantwoording.	In de Ontwerpbestemmingsplannen is de nadere toelichting inzake het groepsrisico opgenomen.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		dan ook nog niet worden beoordeeld in hoeverre het bestemmingsplan voldoet aan het provinciaal ruimtelijk belang voor zover deze betrekking heeft op het groepsrisico.		
25.14	Provincie Zuid-Holland	In een aantal gevallen is sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Dit wordt vooral veroorzaakt door de (geprojecteerde) aanwezigheid van werknemers van niet-Bevi-inrichtingen binnen de invloedsgebieden van de aanwezige Bevi-inrichtingen. Met het vaststellen van de Bevi-contour en het daarmee borgen van functionele binding en daaraan verbinden van veiligheidsbevorderende maatregelen (zoals het afstemmen van bedrijfsnoodplannen), wordt voldoende aannemelijk gemaakt dat ook in die gevallen op termijn wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde. In verband hiermee is het nog niet duidelijk of functionele binding voldoende is geborgd in de planregels, zoals in de ruimtelijke onderbouwing wordt verondersteld. Functionele binding wordt wel gedefinieerd in de begripsbepalingen, maar komt verder in de planregels niet meer terug. Onduidelijk daarbij is ook nog, hoe in verband met functionele binding en het groepsrisico de noodzakelijke maatregelen die in verband met de Crisis- en Herstelwet kunnen worden opgelegd zijn / worden geborgd. Het gaat daarbij om het afstemmen van bedrijfsnoodplannen, de rol van het Havenbedrijf Rotterdam daarin als het gaat om gronduitgifte, de rol van de Veiligheidsregio Rotterdam als het gaat om overleg met Bedrijfs hulpverlening en het treffen van bouwkundige maatregelen.	Mede naar aanleiding van deze reactie is de plansystematiek op het gebied van de functionele binding aangepast.	De wijzigingen zijn doorgevoerd in het artikel 'Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten - functionele binding'.
25.15	Provincie Zuid-Holland	In de toelichting wordt aangegeven dat met de samenwerkende diensten, waaronder ook de provincie, hierover lopende de procedure nog nadere afspraken worden gemaakt. We achten het in het belang van het voldoende aannemelijk maken dat in alle gevallen op termijn wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, dat die afspraken ook daadwerkelijk	Naast eventueel aanvullende afspraken is er nu ook al sprake van een aanvaardbaar groepsrisico gebaseerd op de regels die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Extra afspraken zijn bovenwettelijk en verbeteren de veiligheid in het gebied verder.	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		worden gemaakt en voorafgaand aan vaststelling van de bestemmingsplannen worden vastgesteld.		
25.16	Provincie Zuid-Holland	Het verbinden van voorschriften aan vergunningen voor bedrijven wordt beperkt tot de PR10 ⁶ van inrichtingen en buisleidingen. Veel van de voorgestelde maatregelen bieden vooral soelaas in het geval van brandscenario's. In onze betrokkenheid is er voor gepleit om betreffende maatregelen ook te verbinden aan het effectgebied van brandscenario's, als dit effectgebied groter blijkt dan de PR10-6. Omdat dit bijdraagt aan het aannemelijk kunnen maken dat in alle gevallen op termijn wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde, dient hierover nog een afweging te worden gemaakt.	De bouwkundige maatregelen die genoemd zijn in het artikel 'kwetsbaar en beperkt kwetsbare objecten' zijn met name gericht op toxische en explosieve scenario's. Vanuit het Bouwbesluit gelden er sowieso al normen voor het brandveilig gebruik van gebouwen. Er worden bouwkundige maatregelen verlangd bij (beperkt) kwetsbare objecten die geen onderdeel vormen van een Bevi-inrichting, ook als deze buiten PR-contouren zijn gelegen. Deze maatregelen zijn vooral gericht op toxische en explosieve scenario's. Brandveilig gebruik van gebouwen is reeds in het Bouwbesluit afdoende gereguleerd.	Geen wijziging in documenten
25.17	Provincie Zuid-Holland	In voorliggende voorontwerpbestemmingsplannen wordt gesteld dat een aantal bestaande windturbines geen nieuwe positieve bestemming krijgen, zonder dat aangegeven wordt hoe men de verloren MW's zal gaan compenseren. Dat is in strijd met het provinciaal belang. Voorkomen zou moeten worden dat windturbines geen positieve bestemming krijgen, dan wel aangegeven dient te worden - indien bestaande windturbines werkelijk geen nieuwe positieve bestemming krijgen - hoe de opgave van 300 MW wél behaald zal gaan worden.	In paragraaf 3.3.1 van het Hoofdrapport MER is nader toegelicht wat het totale opgestelde vermogen nu en in de toekomst in het Rotterdamse havengebied zal zijn. In deze analyse zijn dus ook die delen van de Rotterdamse haven meegenomen die geen onderdeel uitmaken van het gezamenlijke plangebied. De aanvankelijk in het Convenant Realisatie Windenergie Rotterdamse haven opgenomen ambitie van 150 MW nieuw vermogen is naar huidig inzicht haalbaar. Het handhaven van bestaand vermogen is echter in een aantal gevallen om uiteenlopende redenen niet haalbaar. Bij een totale ambitie van minimaal 300 MW is de inpassingsopgave aanmerkelijk groter dan aanvankelijk werd gedacht. Naar huidig inzicht is 283 MW inpasbaar. Daarbij is beperkt rekening gehouden met voortschrijdende techniek, waardoor gedurende de planperiode op een aantal locaties waarschijnlijk meer vermogen kan worden opgesteld dan nu. Daarnaast is geen rekening gehouden met de inpassing van solitaire turbines. Indien met deze factoren rekening wordt gehouden is de verwachting dat de realisatie van 300 MW windvermogen in openbaar gebied in het Rotterdamse havengebied voor 2020 tot de mogelijkheden behoort. Alle partijen zullen zich maximaal inspannen om deze doelstelling te realiseren.	In paragraaf 3.3.1 van het Hoofdrapport MER is de nadere toelichting inzake de windturbines opgenomen. Tevens is de nadere toelichting opgenomen in par. 4.4 van de bestemmingsplannen.
25.18	Provincie Zuid-Holland	De nota Energiebeleid in Uitvoeringsperspectief is achterhaald (blz 15-16). Verwijzen naar de PSV en de Nota Wervelender, waar benoemd staat dat de provincie voor ten minste 720 MW windenergie gaat in 2020.	De teksten zijn conform voorstel aangepast.	De toelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen zijn conform voorstel aangepast.
25.19	Provincie Zuid-Holland	Achter de zin 'Doelstelling van het convenant is om het	Zie het gestelde onder 25.17.	In paragraaf 3.3.1 van het

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		opgestelde vermogen in het havengebied in 10 jaar te vergroten met 150 MW opgesteld vermogen’ toevoegen: ‘tot een totaal van 300 MW’. (blz 15-16)		Hoofdrapport MER is de nadere toelichting inzake de windturbines opgenomen. Tevens is de nadere toelichting opgenomen in par. 4.4 van de bestemmingsplannen.
25.20	Provincie Zuid-Holland	In het plan staat: ‘Deze interactie beperkt zich echter niet tot nieuwe turbines (blz 62). Ook bij een aantal bestaande windturbines is geconstateerd dat deze ongewenste interactie plaatsvindt. Om deze reden krijgen vier windturbines ten westen van het hotel en de lijnopstelling langs de Elbeweg in het betreffende bestemmingsplan geen positieve bestemming’. Dat is strijdig met provinciaal belang, zet de opgave voor Zuid-Holland en de doelstelling van het convenant onder druk.	Zie het gestelde onder 25.17. Ruimtelijke ordening is het afwegen van belangen die soms met elkaar conflicteren. De provincie Zuid-Holland heeft in haar beleid ook opgenomen dat het Rotterdamse haven- en industriegebied bestemd is voor risicovolle activiteiten. Hier hoort ook een ongestoorde ligging van de leidingstrook en de leidingen bij die noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van het haven- en industriegebied. Leidingstroken dragen bij uitstek bij aan de duurzaamheid van het haven- en industriecomplex.	Geen wijzigingen in documenten
25.21	Provincie Zuid-Holland	Waarom wordt er bij specifieke gebruiksregels een maximum aan het vermogen van een windturbine gegeven? Welk doel heeft dat? Het gaat toch om afmetingen ashoogte en rotor? Dit is een onnodige beperking in mogelijkheden (blz 117)	Het maximale vermogen is uit de planregels gehaald.	Het maximale vermogen is uit de planregels van de Ontwerpbestemmingsplannen gehaald.
25.22	Provincie Zuid-Holland	De nota Energiebeleid in Uitvoeringsperspectief is achterhaald. Verwijzen naar de PSV en de Nota Wervelender, waar benoemd staat dat de provincie voor ten minste 720 MW windenergie gaat in 2020.	Zie het antwoord op punt 25.18.	
25.23	Provincie Zuid-Holland	Achter de zin ‘Doelstelling van het convenant is om het opgestelde vermogen in het havengebied in 10 jaar te vergroten met 150 MW opgesteld vermogen’ toevoegen: ‘tot een totaal van 300 MW’.	Zie het antwoord op punt 25.17.	In paragraaf 3.3.1 van het Hoofdrapport MER is de nadere toelichting inzake de windturbines opgenomen. Tevens is de nadere toelichting opgenomen in par. 4.4 van de bestemmingsplannen.
25.24	Provincie Zuid-Holland	‘alleen de vergunde turbines zijn bestemd’. Er moet o.i. ook ruimte worden gemaakt voor te vergunnen windturbines, conform convenant.	Zie het gestelde onder 25.17. In tabel 3.2 van het Hoofdrapport MER is het totaaloverzicht gegeven van de diverse huidige en geplande windenergielocaties. Hierbij zijn ook die delen van het havengebied betrokken die geen onderdeel uitmaken van het gezamenlijke plangebied. Naar aanleiding van deze	In paragraaf 3.3.1 van het Hoofdrapport MER is de nadere toelichting inzake de windturbines opgenomen. Tevens is de nadere toelichting

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			reactie is ook in lijn hiermee de plantoelichting van de bestemmingsplannen aangepast.	opgenomen in par. 4.4 van de bestemmingsplannen.
25.25	Provincie Zuid-Holland	Volgens onze informatie van het Havenbedrijf komen er rond de Slufter zo'n 14 turbines van 3 MW. In dit rapport staat dat er 7 turbines komen. Hoe kan dat?	In tabel 3.2 van het Hoofdrapport MER wordt het totaaloverzicht gegeven van de diverse huidige en geplande windenergielocaties. Rondom de Slufter zal naar huidige inzichten 54 MW opgesteld windvermogen gerealiseerd worden. Tevens wordt een variant van 84MW onderzocht met 6MW turbines, maar de inpasbaarheid hiervan is onzeker. Bovenstaande toelichting is ook in de toelichting van de Ontwerpbestemmingsplannen opgenomen.	In paragraaf 3.3.1 van het Hoofdrapport MER is de nadere toelichting inzake de windturbines opgenomen. Tevens is de nadere toelichting opgenomen in par. 4.4 van de bestemmingsplannen.
25.26	Provincie Zuid-Holland	Waarom wordt er bij specifieke gebruiksregels een maximum aan het vermogen van een windturbine gegeven? Welk doel heeft dat? Het gaat toch om afmetingen ashoogte en rotor? Dit is een onnodige beperking in mogelijkheden.	Zie het antwoord op punt 25.21	
25.27	Provincie Zuid-Holland	De nota Energiebeleid in Uitvoeringsperspectief is achterhaald. Verwijzen naar de PSV en de Nota Wervelender, waar benoemd staat dat de provincie voor ten minste 720 MW windenergie gaat in 2020.	Zie het antwoord op punt 25.18	
25.28	Provincie Zuid-Holland	Achter de zin 'Doelstelling van het convenant is om het opgestelde vermogen in het havengebied in 10 jaar te vergroten met 150 MW opgesteld vermogen' toevoegen: 'tot een totaal van 300 MW'	Zie het antwoord op punt 25.19	
25.29	Provincie Zuid-Holland	In het plan staat: 'Deze interactie beperkt zich echter niet tot nieuwe turbines. Ook bij een aantal bestaande windturbines is geconstateerd dat deze ongewenste interactie plaatsvindt. Om deze reden krijgen vier windturbines ten westen van het hotel en de lijnopstelling langs de Elbeweg in het betreffende bestemmingsplan geen positieve bestemming'. Hier wordt niet aangegeven hoe de verloren MW's worden gecompenseerd.	Zie het antwoord op punt 25.20	
25.30	Provincie Zuid-Holland	Waarom wordt er bij specifieke gebruiksregels een maximum aan het vermogen van een windturbine gegeven? Welk doel heeft dat? Het gaat om maximale afmetingen ashoogte en rotor. Dit is een onnodige beperking in mogelijkheden.	Zie het antwoord op punt 25.21	

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
25.31	Provincie Zuid-Holland	Hier wordt eveneens onnodig beperkt op het vermogen (3 MW). Niet onnodig beperken op vermogen. Het gaat om afmetingen.	Zie het antwoord op punt 25.21	
25.32	Provincie Zuid-Holland	In de bestemmingsplannen worden tien gemeentelijke duurzaamheidopgaven beschreven. In de bestemmingsplannen komen deze punten onvoldoende terug. U wordt verzocht de vertaling van deze punten in de bestemmingsplannen nader toe te lichten.	In paragraaf 5.14 van de Ontwerpbestemmingsplannen is het overzicht met de vertaalslag van de duurzaamheidsambities van de gemeente Rotterdam naar de bestemmingsplannen opgenomen.	Geen wijziging in documenten, wel de laatste versie van de teksten uit het MER Hoofdrapport overnemen
25.33	Provincie Zuid-Holland	Het valt op dat voor de verkeersberekeningen het RVMK (Rotterdamse verkeersmodel) gebruikt is en dat het Rijk voor de studie NWO het NRM (Rijksmodel voor regionale effecten) heeft gebruikt. Deze modellen zitten anders in elkaar (verdeling verkeer over wegen) en gebruiken ook andere input voor bijvoorbeeld arbeidsplaatsen ontwikkeling in de regio. Om consistentie/discrepancie te kunnen bepalen dient u de hoeveelheid arbeidsplaatsen per deelgebied (2015, 2023) in autonome situatie en met voorkeursalternatief inzichtelijk te maken. Op deze manier kan ook duidelijk gemaakt worden hoe beide modellen zich tot elkaar verhouden.	De genoemde modellen zijn moeilijk met elkaar te vergelijken, zoals geconstateerd wordt. Het RVMK gaat uit van de lokale verkeersproductie en de verdeling van het verkeer op het omliggende netwerk. Het NRM gaat uit van het verkeer dat zich op de snelwegen bevindt. Het verkeersonderzoek is echter gericht op het in beeld brengen van de verschillen in effecten als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in het gezamenlijke plangebied. Het RVMK is daarbij als model gebruikt. Aangezien het gaat om verschilanalyses, is het in beeld brengen van de manier waarop de verschillende modellen zich tot elkaar verhouden niet relevant voor de uitkomsten van het onderzoek.	Geen wijziging in documenten
25.34	Provincie Zuid-Holland	In tabel B1.1 pagina 119 van de gevoeligheidsanalyse NWO staat dat N218 Hartelweg geen effect ondervindt van een Blankenburgtunnel terwijl de NRM studie van het Rijk duidelijk aangeeft dat hier een afname kan worden verwacht. U dient inzicht te verschaffen in de verkeersintensiteiten zodat er meer duidelijkheid bestaat over de beschreven effecten.	Het is bekend dat beide modellen een andere verdeling van het verkeer kennen. Dat verklaart grotendeels het verschil. Daarnaast is de gevoeligheidsanalyse niet het onderzoek om het effect van de NWO in beeld te brengen. De gevoeligheidsanalyse is gehanteerd om aan te geven wat de effecten van nieuwe ontwikkelingen in het wegenverkeersnet zijn op het totale netwerk gelet op de verkeersproductie die door de bestemmingsplannen worden gegenereerd. Voor de realisatie van de NWO wordt een separate procedure doorlopen met bijbehorende meer gedetailleerde onderzoeken dan de in het kader van het MER Havenbestemmingsplannen uitgevoerde gevoeligheidsanalyse.	Geen wijziging in documenten
25.35	Provincie Zuid-Holland	Pagina 51 staat de opmerking dat vanaf 2015 treinen door Botlektunnel zouden kunnen. Dit is onjuist, de Botlektunnel is en blijft alleen voor autoverkeer. U wordt verzocht de toelichting op dit punt aan te passen.	Op pagina 51 van het deelrapport 'Verkeer' wordt per abuis gesproken over de Botlekbrug. Dit moet natuurlijk de Botlekspoorbrug resp. – tunnel zijn.	In het deelrapport 'Verkeer' is dit aangepast.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
26.1	Gemeente Vlaardingen	De gemeente laat weten dat zij niet kan instemmen met de ligging van de veiligheidscontour en de geluidcontouren. Op dit moment bestudeerd de gemeente de nadere gegevens die zij ontvangen heeft van het Havenbedrijf. Zij hoopt voor de ontwerpperiode tot overeenstemming te komen met het bevoegd gezag en het Havenbedrijf.	De voorgestelde veiligheidscontour in Vlaardingen ligt op de noordoever van de Nieuwe Maas. De voorgestelde ligging is gekozen vanwege: 1) In de huidige situatie liggen plaatsgebonden risicocontouren van bedrijven al net over de gemeentegrens, welke midden op de rivier ligt. De beoogde veiligheidscontour dient deze contouren te respecteren. 2) Daarnaast is het wenselijk om voor deze bedrijven iets meer dan de huidige risicoruimte binnen de veiligheidscontour te voorzien, zodat economische groei bij deze bedrijven in de toekomst ook nog mogelijk is. Ook kan aanpassing van regelgeving of rekenmethodiek een grotere plaatsgebonden risicocontour opleveren, die bij een te krappe veiligheidscontour direct zou kunnen leiden tot een onvergunbare (en wellicht zelfs te saneren) situatie. 3) De voorgestelde ligging leidt niet tot beperking voor de nu bekende woningbouwplannen Rivierzone in Vlaardingen vanuit veiligheidsperspectief. Het MER Havenbestemmingsplannen laat zien dat de in het kader van de Bestuursovereenkomst Rijnmond-West verwachte eindresultaten van de geluidsanereringen (de zogenaamde eindcontour) in het voorkeursalternatief in 2023 gehaald of benaderd worden. Op een aantal plaatsen wordt echter naar verwachting de eindcontour niet volledig of niet binnen de planning (2025) gehaald. Dit is ook geconcludeerd in het kader van de evaluatie van de “Beleidsregel zonebeheerplan industrielaan Rijnmond-West”. Eén van de oorzaken is dat de ten tijde van het convenant verwachte vervanging van ‘oud voor nieuw’ (‘kaalslag-herbouw’) zich langzamer voltrekt dan gedacht. Andere oorzaken zijn de economische ontwikkelingen en de algehele intensivering van het grondgebruik. Daarnaast heeft de evaluatie van de “Beleidsregel zonebeheerplan industrielaan Rijnmond-West” uitgewezen dat het bestaande wettelijke instrumentarium niet toereikend is om effectief invulling te geven aan de beleidsambities op het gebied van geluid. In de havenbestemmingsplannen wordt daarom een nieuw ruimtelijk instrumentarium opgenomen, waarmee meer sturing kan worden gegeven aan het geluidruimtegebruik: d.w.z. het in het bestemmingsplan vastleggen van geluidemissiebudgetten per	De aangepaste ligging van de veiligheidscontour is opgenomen in het MER en de tegelijk met de Ontwerpbestemmingsplannen ter visie gelegde ontwerpbesluiten tot vaststelling van een Veiligheidscontour. De opmerkingen inzake de geluidcontouren leidt niet tot wijziging in documenten.

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
			bedrijfskavel in de vorm van een bovengrens en ondergrens. De positie ten aanzien van de sturing op geluid is hiermee zowel inhoudelijk als procesmatig beter, waardoor naar verwachting de toekomstige geluidbelasting de eindcontour nog meer benadert. Het vaststellen van de havenbestemmingsplannen staat deze eindsituatie niet in de weg.	
27.1	Deelgemeente Rozenburg	Ten aanzien van de ontwikkellocatie op de Landtong stellen wij dat in het bestemmingsplan de grens van die locatie moet worden aangepast. De locatie is deels ingetekend over het gebied waar de oeverwaluwwal en overige natuur zich ontwikkelt. U heeft inmiddels aangegeven dat begrenzing zal worden aangepast. Graag zien wij deze wijziging in het ontwerpbestemmingsplan waarbij aan het overig deel van het gebied de bestemming 'Groen' wordt toegekend. Ook stellen wij dat in het ontwerpbestemmingsplan een maximale hoogte wordt opgenomen voor de gebouwen en bouwwerken die binnen de bestemming gerealiseerd kunnen worden.	Bij het bestemmen van de Landtong is het Masterplan Landtong als vertrekpunt genomen. De bedrijfslocatie (bestemming Bedrijf – 14) op de Landtong maakt de uitvoering van het Masterplan Landtong mogelijk door ter plaatse dienstverleners toe te staan die een relatie hebben met het haven- en industriegebied. In het Masterplan Landtong is dit terrein geduïd als het Harbour Technology Centre (HTC). De ligging van dit terrein is in overleg met de vertegenwoordigers betrokken bij de uitvoering van het Masterplan, waaronder een vertegenwoordiger van de deelgemeente Rozenburg, nader aangepast. Een maximale bouwhoogte zal niet opgenomen worden in het bestemmingsplan 'Europoort en Landtong'.	De bestemming Bedrijf -14 is niet aangepast. Wel is de begrenzing van de bestemming op de Verbeelding behorend bij het Ontwerpbestemmingsplan Europoort aangepast.
27.2	Deelgemeente Rozenburg	In onze reactie op de notitie reikwijdte en detailniveau hebben wij onze zorgen geuit over de ligging van de veiligheidscontour. In het bijzonder de ligging waarbij de veiligheidscontour dwars over het Landtonggebied is gesitueerd. Wij begrijpen niet waarom deze contour zo ruim zou moeten worden. In het bestemmingsplan wordt verder onvoldoende toegelicht wat de gevolgen van de ligging van de contour is voor het groepsrisico. Op de landtong, binnen de ligging van de veiligheidscontour, is een modelvliegclub gelegen. Deze functie heeft geen functionele binding met het haven- en industriegebied. Wij verwachten dat de ligging van de contour eventuele toekomstige ontwikkelingen bij deze voorziening zou kunnen beperken. Een andere ontwikkeling op de Landtong is de aanwijzing van een evenemententerrein. Deze bestemming is niet in het concept-ontwerpbestemmingsplan opgenomen.	De begrenzing van de Veiligheidscontour is zorgvuldig gekozen rekening houdend met de reeds vergunde en aanwezige kwetsbare functies. Dat is ook de reden dat het Educatief Informatiecentrum (EIC), dat een kwetsbaar object is, buiten de contour is gelaten. Individuele plaatsgebonden risicocontouren van bedrijven kunnen daar niet overheen komen te liggen. Verder bevinden zich geen kwetsbare objecten (in de zin van het Bevi) op de Landtong; nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan als zij functioneel gebonden zijn. De modelvliegclub is gekwalificeerd als een beperkt kwetsbaar object dat geen functionele binding heeft met het haven- en of industrieel complex. Omdat de functie reeds aanwezig is en beperkt kwetsbaar is, is de modelvliegtuigclub op grond van artikel 53.1 onder b toegelaten. Deze bepaling is in lijn met artikel 14 van het Bevi. Het evenemententerrein is gelegen buiten de veiligheidscontour. Dit betekent dat de plaatsgebonden risico's van inrichtingen worden begrensd door de veiligheidscontour. De plaatsgebonden risicocontouren van inrichtingen kunnen hierdoor niet over het evenemententerrein heen komen te liggen.	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		Graag willen wij duidelijkheid over de mogelijke gevolgen van de ligging van de veiligheidscontour en de hoogte van het groepsrisico met betrekking tot het evenemententerrein op de Landtong.	In het MER wordt middels voorbeeldcases voor een aantal veranderen ontwikkellocaties inzichtelijk gemaakt hoe het groepsrisico zich kan ontwikkelen bij invulling met risicovolle activiteiten. Uit deze voorbeeldcases blijkt dat het groepsrisico in hoofdzaak veroorzaakt wordt door werknemers in het havengebied. Bij vergunningverlening wordt het groepsrisico verantwoordt. Gelet op de zeer beperkte aanwezigheid van personen op het evenemententerrein en de relatief grote afstand ten opzichte van risicobedrijven zal er naar verwachting geen knelpunt met betrekking tot het groepsrisico ontstaan.	
27.3	Deelgemeente Rozenburg	In het concept-ontwerpbestemmingsplan Europoort is rekening gehouden met de realisatie van twee windturbines. Daarnaast is bij ons bekend dat in een convenant met de Stadsregio is besloten om de realisatie van nog 4 windturbines te onderzoeken. Wij hebben u eerder bericht dat onze deelraad in 2011 een motie heeft aangenomen met betrekking tot de bouw van windturbines in Rozenburg. De motie impliceerde dat de bereidheid bestond over de realisering van de windturbines mee te denken, mits zou worden gegarandeerd dat op de landtong verder geen windturbines meer zouden worden bijgeplaatst. Omdat het binnen de huidige kaders onduidelijks is of wel of geen windturbines zullen worden toegevoegd, wachten wij eerst de uitkomst van het onderzoek naar de studielocatie van de 4 windturbines. De overwegingen en argumenten van ons standpunt, hebben wij eerder schriftelijk onder de aandacht gebracht van het college van B&W en het Havenbedrijf.	De gemeente neemt deze reactie ter kennisgeving aan.	Geen wijzigingen in documenten
27.4	Deelgemeente Rozenburg	De twee voorgenomen windturbines hebben een risicoverhogende werking op de in het gebied gelegen ondergrondse buisleidingen. Ook ligt de high impactzone van deze turbines over de bedrijvigheid in de Scheurhaven. Om aan de wettelijke eisen te voldoen wordt in het bestemmingsplan de aanwezigheid van kwetsbare objecten in dit deel van het gebied uitgesloten. Wij begrijpen dat u dit doet vanwege de gevolgen van	In paragraaf 5.5.3, laatste alinea, is toegelicht waarom op de Landtong kwetsbare objecten worden uitgesloten. Hoewel er sprake is van een risicoverhogende werking heeft de aanwezigheid van de windturbines geen gevolg voor de omvang van het effectgebied bij een eventueel incident van een buisleiding.	Geen wijzigingen in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		een incident. Echter kan een incident een groter effectgebied hebben. Daarom willen wij van u weten met welk scenario rekening wordt gehouden, hoever dit gebied reikt en of delen van het woongebied van Rozenburg in het effectgebied liggen.		
27.5	Deelgemeente Rozenburg	Het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat maakt invulling van de nu nog lege kavels mogelijk. In de directe omgeving van Rozenburg gaat het om de invulling van een aantal terreinen. De activiteiten die u door deze bestemmingen mogelijk maakt, kunnen leiden tot geluidsoverlast in Rozenburg. In het concept-ontwerpbestemmingsplan wordt voor het aspect 'cumulatie van geluid' de classificering 'slecht' gehanteerd voor Rozenburg. Daarnaast geeft u aan de met betrekking tot industrielaawaai de drempelwaarde in Rozenburg wordt overschreden. In het kader van het aspect 'verduurzaming' gaat u in het bestemmingsplan uit van de maximale invulling van de nu nog beschikbare percelen in het gebied. Wij zijn van mening dat 'duurzaamheid' ook toegepast moet worden als het betreft de bescherming van de woon- en leefomgeving. In verband hiermee kunnen wij de volledige benutting van de milieuruimte, door de maximale invullingen van de beschikbare percelen, niet ondersteunen. Graag zien wij dat u voor deze situatie een alternatief ontwikkelt.	De mogelijke veranderingen in het ruimtegebruik betreffen veranderlocatie 5, 35 en 13. Hier vindt in de huidige situatie dus al bedrijvigheid plaats. In het ontwerpbestemmingsplan worden op deze locaties de volgende ontwikkelingen ruimtelijk mogelijk gemaakt: • Locatie 5: empty depots, distributie, overig stukgoed, roll on/roll off en overig droog massagoed • Locatie 35: roll on/roll off en overig stukgoed • Locatie 13: onafhankelijke tankopslag minerale olieproducten, onafhankelijke tankopslag chemische producten en distributie, waarbij de geluidproducerende activiteiten zijn beperkt tot de dag De geluidbelasting van deze ruimtelijke invulling (inclusief de aangegeven beperking op locatie 13) blijft binnen de afgesproken wettelijke kaders. Het ontwikkelen van een alternatief is om deze reden niet aan de orde.	Geen wijziging in documenten
27.6	Deelgemeente Rozenburg	Verder is er vanaf de woonbebouwing in Rozenburg direct uitzicht op de terreinen in Botlek-Vondelingenplaat. In verband hiermee verzoeken wij u om bij de inrichting van deze terreinen andere eisen te stellen over de aspecten die bepalend zijn voor het uitzicht, bijvoorbeeld door de kantoorgebouwen aan de zijde van de woonbebouwing van Rozenburg te situeren.	Het bestemmingsplan doet geen uitspraken over de locatie waar een eventueel kantoor gerealiseerd dient te worden.	Geen wijziging in documenten
27.7	Deelgemeente Rozenburg	In het gebied nabij de Rozenburgse sluizen voorziet u in het bestemmen van nu nog braakliggende terrein. Wij vragen u om bij het inrichten van deze terreinen rekening te houden met het geluidaspect.	Voor deze terreinen is eveneens een geluidbudget opgenomen, passend binnen de wettelijke kaders. Hierdoor is het aspect geluid geborgd.	Geen wijziging in documenten
27.8	Deelgemeente Rozenburg	In het concept-ontwerpbestemmingsplan geeft u verder aan dat de eindcontour industrielaawaai niet meer	Bij Rozenburg wordt aan de westkant in het VKA de eindcontour gehaald. Aan de zuid-oostkant ligt de VKA-contour zelfs binnen de	Geen wijziging in documenten

Nr.	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen document
		haalbaar is. Wij gaan ervan uit dat hierover een andere invulling ontwikkeld moet worden en willen daarbij betrokken worden.	eindcontour.	
27.9	Deelgemeente Rozenburg	Het transport van chloor via buisleidingen wordt uitgesloten in het concept-ontwerpbestemmingsplan. Verder is opgenomen dat die via een omgevingsvergunning alsnog mogelijk is. Wij wijzen u erop dat de afstand tussen de leidingstrook en de woonbebouwing 110 meter is. In een beoordeling van de multicore-leiding is de leidingstrook nabij Rozenburg bleek, dat voor de stof chloor, de 10-6 contour over een groot deel van Rozenburg komt te liggen. Graag zien wij daarom dat voor dit traject-deel deze mogelijkheid volledig wordt uitgesloten.	Momenteel is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) alleen van toepassing voor (grootschalig) gas- en olietransport via buisleidingen. Voor overige gevaarlijke stoffen is de rekenmethodiek nog niet gereed. Daarom is niet bekend met welke afstanden er precies rekening gehouden zou moeten worden. Op basis van de uitkomsten van het MER is besloten nieuwe buisleidingen voor het vervoer van zeer toxische stoffen niet toe te laten. Dit betekent dat die slechts mogelijk gemaakt kunnen worden via een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan ('strijdig gebruik'). Bij het aanvragen van zo'n omgevingsvergunning zal het bevoegd gezag toetsen of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	Geen wijziging in documenten
27.10	Deelgemeente Rozenburg	Tot slot geven wij u mee om in de procedure van het ontwerpbesluit de stukken ook in hardcopy beschikbaar te stellen. De ervaring is dat het kaartmateriaal bij de stukken lastig te raadplegen was. Wij verwachten daarom dat in de fase van de ter inzage legging het digitaal materiaal als drempel zal worden ervaren.	De Ontwerpbestemmingsplannen met bijbehorende stukken zullen in hardcopy ter inzage worden gelegd. De Ontwerpbestemmingsplannen en de bijbehorende stukken zullen tevens ontsloten worden via ruimtelijkeplannen.nl en de website van de gemeente Rotterdam.	
28.1	Deelgemeente Hoek van Holland (concept)	Hoek van Holland heeft geconstateerd dat in de ontwerp bestemmingsplannen Europoort en Maasvlakte 1 een aantal verander- en ontwikkelplannen is opgenomen ten opzichte van de huidige situatie. Zij gaan er zondermeer van uit dat deze verander- en ontwikkelplannen niet strijdig zijn met de deelgemeentelijke belangen van Hoek van Holland in zijn algemeenheid en de ontwikkeling van eventuele bouwplannen binnen het Grondgebied van Hoek van Holland ook niet belemmeren/frustreren.	De (milieu)effecten van het Ontwerpbestemmingsplan Europoort en Maasvlakte 1 zijn getoetst aan wettelijke normen en voldoen daar aan. Zij maken plannen van de deelgemeente Hoek van Holland ook niet onmogelijk.	Geen wijziging in documenten



Gemeente Rotterdam



Gemeente Rotterdam Stadsontwikkeling

Afdeling Ruimtelijke Ordening

Postbus 6699

3002 AR Rotterdam

E Stadsontwikkeling@rotterdam.nl

W www.rotterdam.nl/bestemmingsplannen

DCMR Milieudienst Rijnmond, Adviseur Gemeente Rotterdam

Bureau Ruimtelijke Ontwikkeling

Postbus 843

3100 AV Schiedam

E Havenbestemmingsplannen@dcmr.nl

W www.dcmr.nl



Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Afdeling Environmental Management

Postbus 6622

3002 AP Rotterdam

E Havenbestemmingsplannen@portofrotterdam.com

W www.portofrotterdam.com