

Aanmeldingsnotitie

m.e.r.-beoordeling Scheurkade

projectnr. 264254
definitief
1 oktober 2014

Opdrachtgever

Havenbedrijf Rotterdam N.V.
World Port Center
Wilhelminakade 909
Postbus 6622
3002 AP Rotterdam

datum vrijgave	beschrijving revisie 02	goedkeuring	vrijgave
3 juni 2015	Definitief	B. van Dijck	R. van Trigt

Inhoud

Blz.

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en kader	3
1.2	De m.e.r.-beoordeling	7
1.3	Leeswijzer	9
2	Plaats van de activiteit	11
2.1	Projectlocatie en omgeving	11
2.2	Gevoelige gebieden en waarden	15
2.2.1	<i>Natuur</i>	<i>15</i>
2.2.2	<i>Woningen en voorzieningen</i>	<i>22</i>
2.2.3	<i>Overige gevoelige gebieden en waarden</i>	<i>23</i>
2.3	Autonome ontwikkelingen	24
2.4	Beleid	26
2.4.1	<i>Rijksbeleid</i>	<i>26</i>
2.4.2	<i>Provinciaal beleid</i>	<i>27</i>
2.4.3	<i>Gemeentelijk beleid</i>	<i>28</i>
2.4.4	<i>Vigerend en voorgenomen planologisch kader</i>	<i>30</i>
3	Kenmerken van de activiteit	33
3.1	Keuzetraject locatie	33
3.2	Keuzes inrichting in relatie tot flexibel bestemmingsplan	33
3.3	Schetsontwerp aanmeervoorziening	33
3.4	Inschatting (maximaal) gebruik	35
4	Kenmerken van het potentiële effect	37
4.1	Inleiding	37
4.2	Algemeen	38
4.3	Scheepvaartverkeer	38
4.4	Veiligheid	39
4.5	Hinder: Geluid, luchtkwaliteit, geur	41
4.6	Natuur	46
4.7	Water	49
4.8	Bodem	49
4.9	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	51
4.10	Duurzaamheid	51
4.11	Overige aspecten Europese richtlijn	51
5	Conclusies en advies	54

Bijlagen

- Toets Natuurbeschermingswet (voortoets)
- Besluit bevoegd gezag

Achtergrondrapporten / -informatie

- Voorontwerp Bestemmingsplan Scheurkade (Antea Group, 2014)
- Natuurtoets Scheurkade (Antea Group, april 2014)
- Luchtkwaliteitonderzoek Scheurkade (Antea Group, juni 2014)
- Kwalitatieve risicoanalyse Bestemmingsplan Scheurkade (Antea Group, juni 2014)
- Akoestisch onderzoek (Antea Group, september 2014)
- Geuronderzoek (Antea Group/ ProMonitoring, september 2014)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en kader

Voornemen: aanleg aanmeervoorziening met laad- en losfaciliteiten K3 vloeistoffen

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft het initiatief genomen voor de ontwikkeling van de locatie aan de Scheurkade - Prof. Gerbrandyweg, gelegen in het Rotterdamse Havengebied, deelgebied Botlek-Vondelingenplaat op de zuidoever van de Nieuwe Waterweg / Scheur en ten oosten van de kern Rozenburg (figuur 1.1 en 1.2).

De voorgenomen activiteit is de realisatie van een aanmeervoorziening met laad-, los- en verpomppaciliteiten voor K3-vloeistoffen¹ (o.a. dieselolie, gasolie). Dit ten behoeve van te ontwikkelen bedrijvigheid ten zuiden van de Scheurkade langs de Torontostraat / Professor Gerbrandyweg. Deze terreinen zijn uitgeefbaar, maar behoeven ontsluiting over water aan de noordzijde (Scheurkade), omdat de havens aan de zuidzijde (o.a. Sint Laurens haven) al (te) druk bevaren worden. Door de extra overslagmogelijkheid wordt een deel van het scheepvaartverkeer verplaatst waardoor de in- en uitvaarbewegingen in de Sint Laurens haven afnemen en de nautische veiligheid verbeterd. Door de extra capaciteit voor het lossen van K3-vloeistoffen zal er ook deels extra scheepvaart ontstaan omdat de overslagcapaciteit als geheel in de haven van Rotterdam toeneemt.

Het plangebied zal door het Havenbedrijf bouwrijp worden opgeleverd en vervolgens door een nader te selecteren partij ontwikkeld worden. De ontwikkeling zal bestaan uit aanleg van alle voorzieningen benodigd voor aanmeren en laden en lossen van K3-vloeistoffen: aanleg van de aanmeervoorziening (uitbaggeren, uitgraven en inkassing), plaatsing van manifolds (spruitstuk met afsluiters of samenstel van meervoudige van afsluiters voorziene aftakkingen of leidingen), leidingen en eventueel benodigde gebouwtjes/transformatorhuisjes e.d. De exacte inrichting is nog niet bekend en wordt in later stadium bepaald door de te geselecteerde ontwikkelende partij.

Bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat

Voor het totale gebied Botlek-Vondelingenplaat is recent (19 december 2013) een nieuw bestemmingsplan vastgesteld (figuur 1.3). In dit bestemmingsplan zijn de mogelijkheden voor het gebruik van de gronden in het plangebied op een realistische, flexibele en duurzame wijze vastgelegd. In het kader hiervan is een milieuonderzoek uitgevoerd en een m.e.r.-procedure (milieu-effectrapportage) doorlopen.

De nu voorgenomen ontwikkeling van de Scheurkade past niet in dit bestemmingsplan (figuur 1.4).

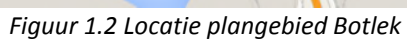
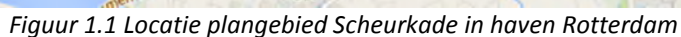
Op grond van dit bestemmingsplan heeft het projectgebied de bestemming 'Verkeer' (artikel 46) en de dubbelbestemmingen 'Leiding - Leidingstrook' (artikel 51) en 'Waarde - Archeologie - 3' (artikel 55).

De realisatie van de laad- en losvoorziening is niet mogelijk op basis van dit bestemmingsplan.

De dubbelbestemmingen 'Leiding - Leidingstrook' en 'Waarde - Archeologie - 3' maken onder voorwaarden activiteiten mogelijk. Voor de archeologische waarden geldt dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk met een oppervlakte van meer dan 200 m², dat in ongeroerde bodem dieper reikt dan NAP, uitsluitend wordt verleend indien een rapport beschikbaar is van een archeologisch deskundige waarin naar het oordeel van het bevoegd gezag de verwachte archeologische waarde van de beneden NAP te verstoren ongeroerde bodem in voldoende mate is vastgesteld.

Voor activiteiten ter plaatse van de dubbelbestemming van de leidingstrook geldt dat een omgevingsvergunning alleen wordt verleend indien de veiligheid met betrekking tot aanwezige leidingen niet wordt geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten, en dit geen gevaar oplevert voor het functioneren van de leidingen.

¹ K3-stoffen zijn gassen/vloeistoffen met een vlampunt van 55-100 °C. Het **vlampunt** is de laagste temperatuur waarbij de stof nog genoeg damp afgeeft om tot ontbranding te kunnen komen wanneer hij in contact komt met een ontstekingsbron.



Havenvisie

Bij het maken van bestemmingsplannen in het havengebied is de Havenvisie 2030 een belangrijke leidraad. De Havenvisie 2030 (zie: www.havenvisie2030.nl) is op 15 december 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam en geeft aan welke mondiale economische scenario's zich kunnen voltrekken en welke consequenties die hebben voor de goederenstromen die de Rotterdamse haven te verwerken krijgt. De Havenvisie geeft ook aan - voortbouwend op het overheidsbeleid - wat de koers is voor de verdere ontwikkeling van de haven in de komende decennia, welke ambities gerealiseerd moeten worden en wat de verschillende betrokken partijen zoal moeten ondernemen om die ambities gestalte te geven. De Havenvisie is geen blauwdruk die concreet de beoogde ruimtelijke invulling van het plangebied specificeert, maar geeft daaraan wel duidelijk richting. Zo zet de Havenvisie 2030 in op een complete haven met een sterke logistieke en industriële functie: de 'Global Hub' en 'Europe's Industrial Cluster'. De opgave is de juiste voorwaarden te scheppen om de ontwikkeling tot Global Hub en Europe's Industrial Cluster optimaal te ondersteunen. Dit vereist dat er effectief wordt ingespeeld op verschillende scenario's die mogelijk zijn voor de wereldwijde economische ontwikkeling en de consequenties die deze scenario's hebben voor de goederenoverslag in de Rotterdamse haven. Ter ondersteuning van de centrale concepten Global Hub en Europe's Industrial Cluster worden in de Havenvisie 2030 ambities gepresenteerd, onder meer ten aanzien van ruimte en milieu. Zo wordt in de Havenvisie benadrukt dat het 'groeien binnen grenzen' een belangrijke randvoorwaarde is. Dit wil zeggen dat de activiteiten in het haven- en industriecomplex en de plannen voor verdere ontwikkelingen moeten passen binnen de toepasselijke wet- en regelgeving. De Havenvisie 2030 betreft de ontwikkeling van het gehele Rotterdamse haven- en industriecomplex. Van dit grotere geheel zijn de deelgebieden, Botlek-Vondelingenplaat, Europoort en Maasvlakte 1 een onderdeel. De Havenvisie is weliswaar geen blauwdruk die concreet de beoogde ruimtelijke invulling van het plangebied specificeert, maar de Havenvisie geeft daaraan wel richting.

Bestemmingsplan Scheurkade

In overleg met de gemeente Rotterdam is besloten voor de ontwikkeling van de Scheurkade een nieuw projectbestemmingsplan op te stellen. Dit bestemmingsplan voorziet specifiek in het mogelijk maken van een aanmeervoorziening met laad- en losfaciliteiten. Omdat op dit moment een exploitant van deze voorziening ontbreekt is er gekozen voor een bestemmingsplan voor dit project om zo de ruimtelijke kaders flexibel vast te leggen. De uiteindelijke exploitant van de aanmeervoorziening dient binnen de gegeven kaders het terrein in te richten en te gebruiken.

M.e.r.-beoordeling

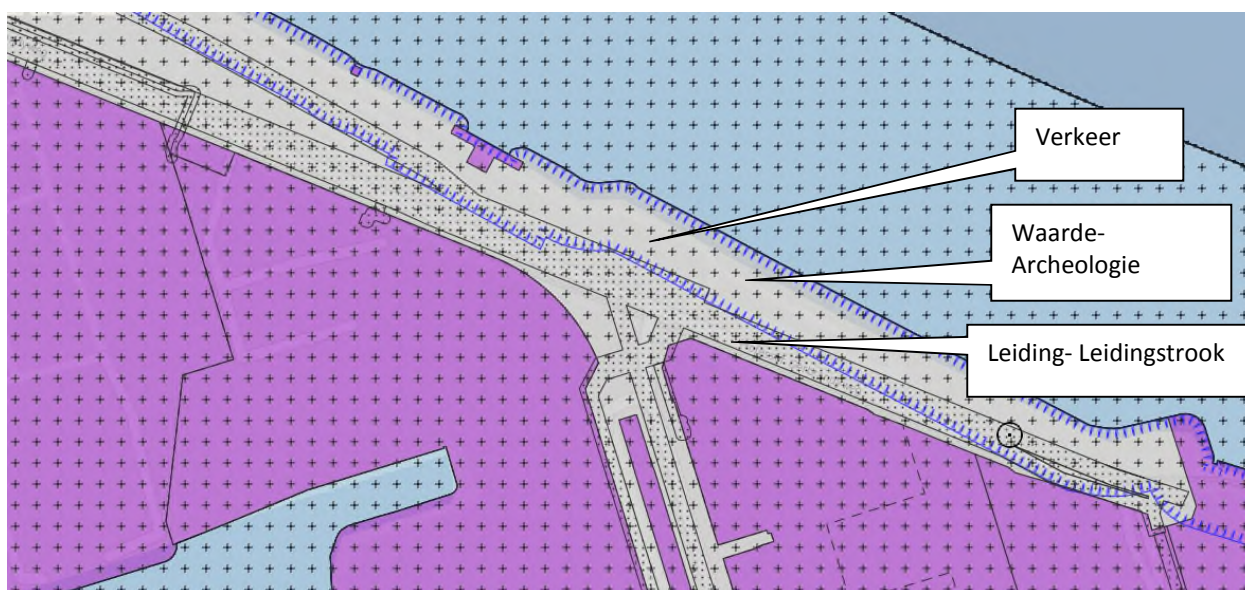
In het kader van de op te stellen projectbestemmingsplan wordt een aantal gebieds- en milieu-onderzoeken uitgevoerd. Daarnaast wordt een m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen, omdat de ontwikkeling van de Scheurkade niet concreet genoeg op milieueffecten is onderzocht in de m.e.r.-procedure voor het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat.

Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling

Dit rapport is de Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling Scheurkade, op basis waarvan het bevoegde Gezag (de gemeente Rotterdam) moet besluiten of er wel of geen sprake is van verwachte belangrijke nadelige milieugevolgen, waarvoor een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden (zie verder paragraaf 1.2).



Figuur 1.3: Begrenzing bestemmingsplan plangebied Botlek-Vondelingenplaat



Figuur 1.4: Uitsnede digitale verbeelding Bestemmingsplan Botlek Vondelingenplaat

1.2 De m.e.r.-beoordeling

Waarom een m.e.r.-beoordeling?

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

Aanleg aanmeervoorziening met laad- en losfaciliteiten versus m.e.r.-verplichtingen

Er is niet eenduidig op voorhand aan te geven wat de m.e.r.-verplichtingen zijn voor de aanleg van een aanmeervoorziening met laad- en losfaciliteiten langs de Scheurkade.

Algemeen gesteld bestaan er twee sporen die tot m.e.r.-verplichtingen kunnen leiden:

- 1) Het voornemen is een activiteit zoals als categorie opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.)
- 2) Voor het voornemen moet een passende beoordeling worden opgesteld (omdat negatieve effecten op Natura2000-gebied op voorhand niet zijn uit te sluiten).

In Bijlage 1 is een analyse van de mogelijke m.e.r.-verplichtingen vanuit beide sporen. Conclusie hieruit is dat in het kader van het bestemmingsplan Scheurkade een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen. Dit ervanuitgaande dat met een voortoets Natura2000 significant negatieve effecten op Natura 2000 gebied uitgesloten kan worden (zo niet, volgt hieruit een plan-m.e.r.-plicht in plaats van m.e.r.-beoordelingsplicht).

M.e.r.-beoordelingsplicht

M.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn activiteiten waarvoor de beslissing of wel of niet de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar door het bevoegd gezag moet worden genomen. Bevoegd gezag moet bepalen of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk / noodzakelijk maken. Hierbij moet getoetst worden aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (tabel 1.1). Uitgangspunt ("geest van de wet") hierbij is dat er in beginsel geen m.e.r.-procedure doorlopen hoeft worden, tenzij sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Procedure

De m.e.r.-beoordeling geschiedt op basis van informatie, die door de initiatiefnemer (in dit geval Havenbedrijf Rotterdam N.V.) bij bevoegd gezag (Gemeente Rotterdam) wordt ingediend. Gangbaar is dit in de vorm van een notitie te doen, de zogenaamde aanmeldingsnotitie. In de aanmeldingsnotitie staat de informatie, die het bevoegd gezag nodig heeft voor haar beslissing over de noodzaak van het opstellen van een milieueffectrapport. Binnen 6 weken na indiening van de aanmeldingsnotitie moet bevoegd gezag een beoordelingsbesluit nemen. Bevoegd gezag dient vervolgens het beoordelingsbesluit openbaar bekend te maken. Tegen de beslissing is door belanghebbenden bezwaar en beroep aan te tekenen (zie tabel 1.3). Het bevoegd gezag dient het m.e.r.-beoordelingsbesluit voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp besluit ten aanzien van de vergunning te hebben genomen. Op het moment dat het bevoegd gezag oordeelt dat geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen kan het besluit ten aanzien van de vergunning ter inzage worden gelegd.

Tabel 1.1: Overzicht criteria "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu"

Criteria	Beoordelingscriterium
Kenmerken van de activiteit	• omvang • cumulatie met andere projecten • gebruik van natuurlijke hulpbronnen • productie van afvalstoffen • verontreiniging en hinder • risico van ongevallen
Plaats van de activiteit	• bestaand bodemgebruik • relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied • opnamevermogen van het natuurlijk milieu, met speciale aandacht voor "gevoelige gebieden" (tabel 1.3)
Kenmerken van het potentiële effect belangrijke nadelige gevolgen	• het bereik van het effect • grensoverschrijdend karakter • orde van grootte en complexiteit van het effect • waarschijnlijkheid van het effect • duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect

Tabel 1.2: Overzicht "gevoelige gebieden"

Niveau	Juridisch kader	Type gebied
internationaal	Conventie van Ramsar	Wetlands
	Verdrag van Valletta	Archeologisch erfgoed
	Natura2000 (Habitat- en Vogelrichtlijn)	Speciale(ecologische) beschermingszones
Nationaal	Structuurvisie	Ecologische Hoofdstructuur
	Infrastructuur en Ruimte	Waardevolle Cultuurlandschappen
	Nb-wet	Nationaal Park
Provinciaal	Structuurvisie	Beschermde natuurmonumenten
		Ecologische hoofdstructuur
		Bodembeschermingsgebied
		Grondwaterbeschermingsgebied
		Aardkundig beschermd gebied
Gemeentelijk	Bestemmingsplan	Stiltegebied
		Bestemming Natuur
		Beschermde archeologische en cultuurhistorische monumenten

Tabel 1.3: Werkstappen m.e.r.-beoordeling en rolverdeling

	werkstap	product	rolverdeling
1	Opstellen aanmeldingsnotitie	Aanmeldingsnotitie	Initiatiefnemer
2	(Eventueel) vooroverleg met bevoegd gezag	Reactie bevoegd gezag	Initiatiefnemer, bevoegd gezag
3	Indienen aanmeldingsnotitie bij bevoegd gezag	Begeleidende brief bij aanmeldingsnotitie	Initiatiefnemer
4	Beoordelen van de aanmeldingsnotitie	Beoordelingsbesluit	Bevoegd gezag
	<i>Raadplegen bestuursorganen (als initiatiefnemer en bevoegd gezag dezelfde zijn)(1)</i>	<i>Reacties raadpleging</i>	<i>Bevoegd gezag</i>
5	Publiceren besluit over de m.e.r.-beoordeling (ook in Staatscourant als besluit is dat geen m.e.r. doorlopen hoeft te worden)	Publicatie	Bevoegd gezag
6	Eventueel bezwaar en beroep		Initiatiefnemer

(1) In dit geval niet van toepassing

1.3 Leeswijzer

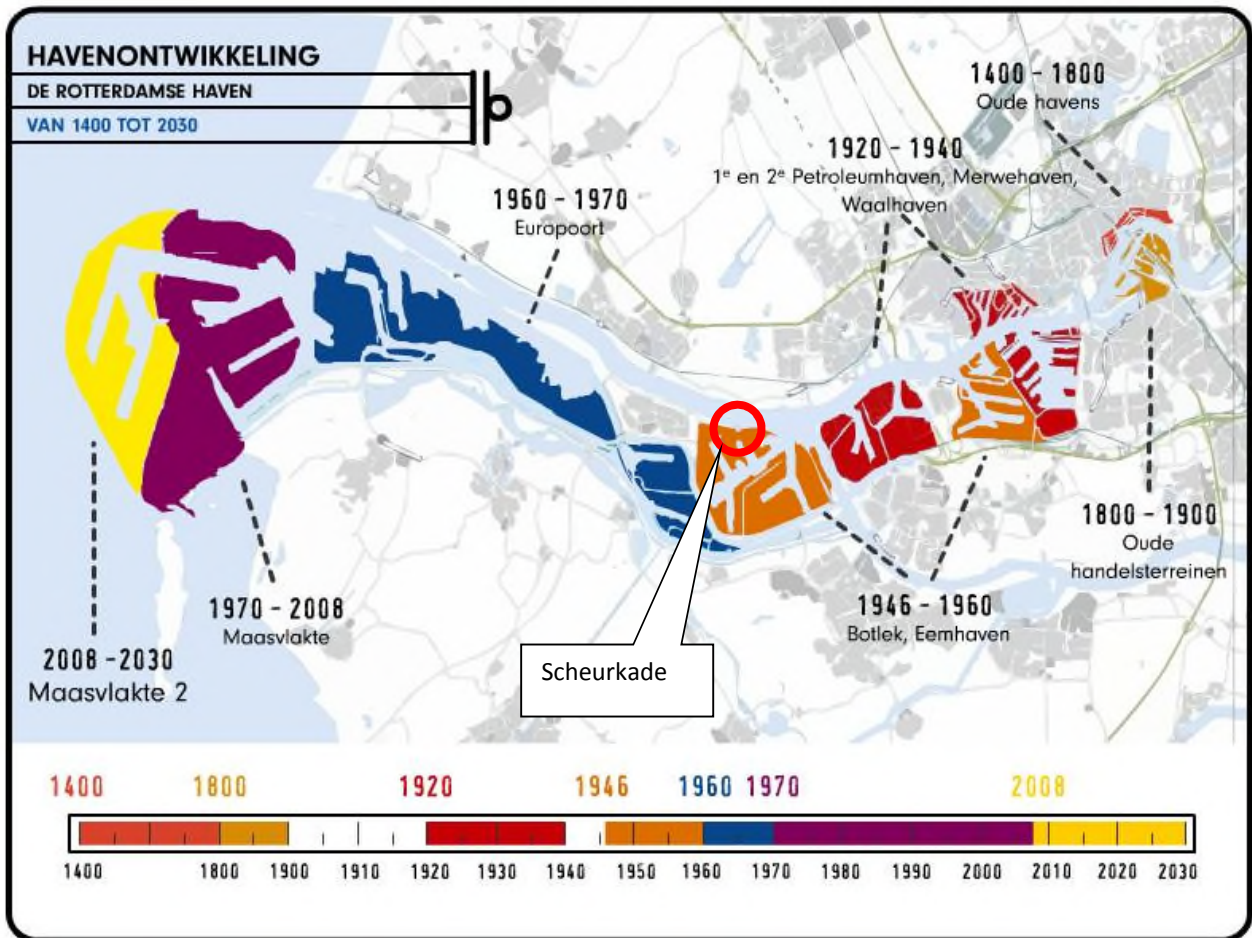
In hoofdstuk 2 is de plaats van de activiteit beschreven. Tevens is beschreven hoe het voornemen past in het vigerende beleidskader en is beschreven of er sprake is van relevante autonome ontwikkelingen. Hoofdstuk 3 bevat een omschrijving van de kenmerken van de activiteit bestaande uit de aard en omvang, de wijze van aanleg. In hoofdstuk 4 zijn kenmerken van het potentiële effect, de belangrijke nadelige milieugevolgen, beschreven. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 zijn de resultaten samengevat en zijn conclusies opgenomen.

2 Plaats van de activiteit

2.1 Projectlocatie en omgeving

Geschiedenis: Scheurkade als onderdeel van Botlek

De planlocatie Scheurkade maakt onderdeel uit van het Botlekgebied een havengebied dat in de periode 1946-1960 is ontwikkeld (zie figuur 2.1).



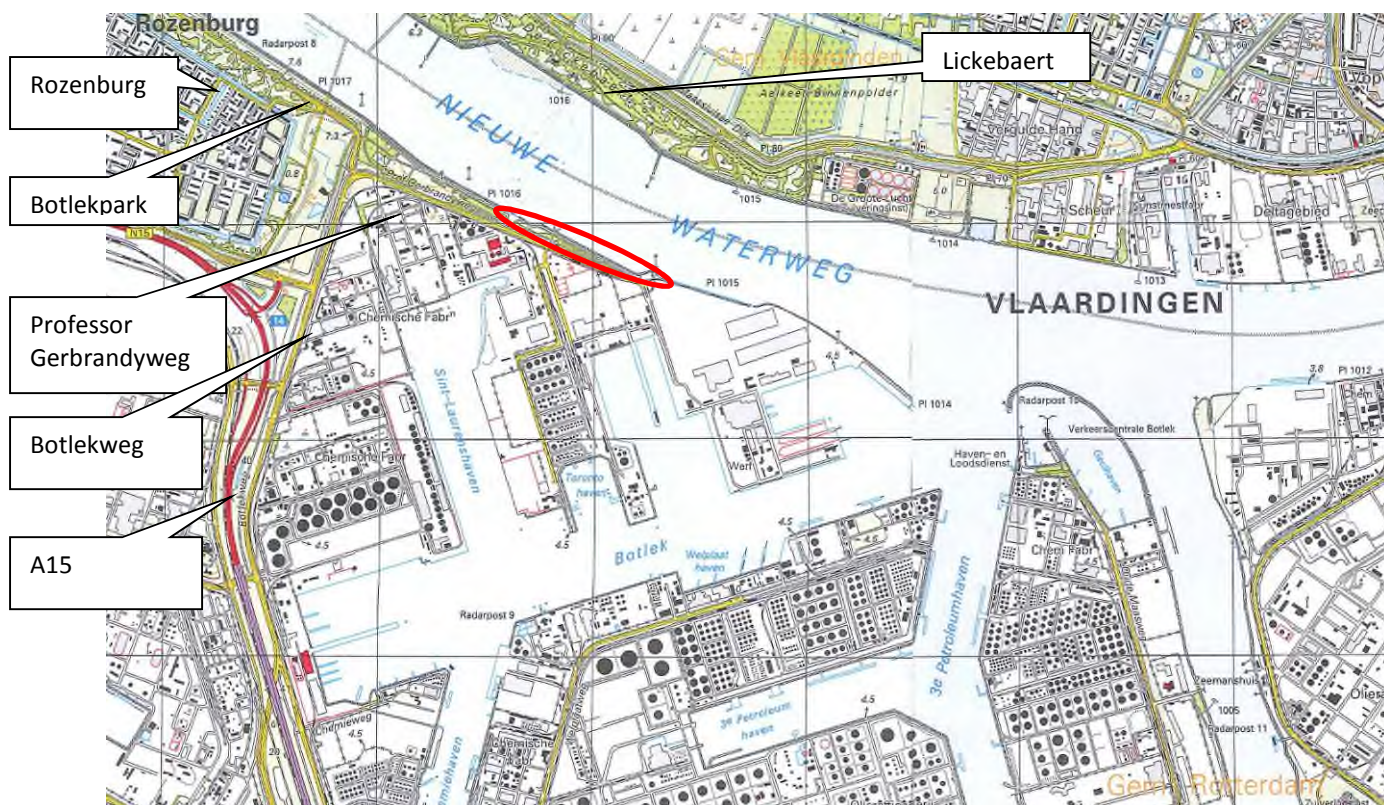
Figuur 2.1 Ontwikkeling van de Rotterdamse haven in de tijd

In 1947 ging de gemeenteraad akkoord met het Botlekplan. De ontwikkeling liep echter ernstige vertraging op. In 1954 werd de 3e Petroleumhaven gegraven, waarna de Welplaat-, Chemie- en de Sint-Laurens haven werden gerealiseerd. Bij de besluitvorming over het Botlekplan was de verwachting dat havens voor schepen tot 30.000 ton voor een lange periode toereikend zouden zijn. Toch is bij de aanleg van het Botlekgebied, mede door de ontstane vertraging, rekening gehouden met schepen tot 65.000 ton, met een diepgang van ruim 12 meter. In 1956 vestigden zich de eerste bedrijven, een petrochemische industrie en een scheepswerf, waarna er snel andere industriële activiteiten volgden. Daarna zijn er nog diverse overslagbedrijven (granen, mineralen, stukgoed) bijgekomen. In 1964 waren nagenoeg alle kavels in het Botlekgebied verhuurd. Om de snel groter wordende tankers (100.000 ton en groter) te kunnen ontvangen en de concurrentie met Duitsland aan te gaan werd het plan Europoort ontworpen en goedgekeurd door de gemeente in 1957. Onderdeel van dit plan was

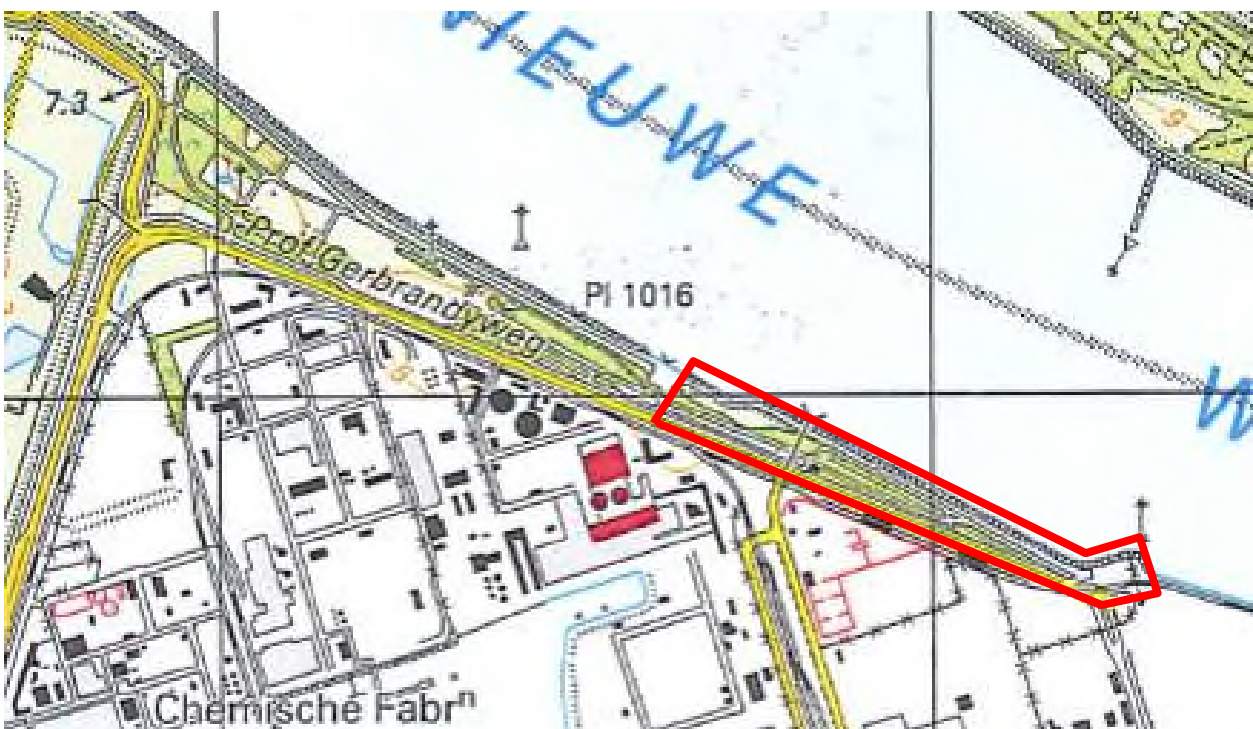
Europoort-oost, het gebied ten zuiden van Rozenburg, dat tegenwoordig tot het Botlekgebied wordt gerekend. Hier vestigden zich overslagbedrijven en chemische industrieën.

Algemene beschrijving ruimtelijk en functioneel karakter plangebied en omgeving

Het plangebied voor de beoogde ontwikkeling van de Scheurkade is centraal in het Rotterdamse havengebied gelegen, aan de noordzijde van het Botlekgebied op de linker/zuidoever van de Nieuwe Waterweg, ter plaatse Scheur genoemd (figuur 2.2). In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een kade met oeverconstructie, grasland, een wandelpad, en een bomenrij (populieren). In het plangebied is op dit moment geen bebouwing aanwezig. Bijna het gehele grondgebied binnen het plangebied is eigendom van de gemeente Rotterdam in eeuwig durende erfpacht uitgegeven aan het Havenbedrijf Rotterdam. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door de Nieuwe Waterweg/Scheur, een drukbevaaren waterweg (eigendom van de Staat en beheerd door Rijkswaterstaat). Momenteel varen er ca. 22 schepen per uur op de Nieuwe Waterweg ter hoogte van de planlocatie, zes zeevaart en 16 binnenvaart (MER Havenbestemmingsplannen). Aan de Overzijde van het Scheur / Nieuwe waterweg ligt De Lickebaert, een groen/recreatiegebied ten westen van Vlaardingen. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de Professor Gerbrandyweg, de ontsluitingsweg van het noordelijk deel van het Botlekgebied richting de Botlekweg/A15. Langs de Professor Gerbrandyweg ligt een dubbelzijdig fietspad (in twee richtingen), een havespoorlijn en een leidingstrook. Ten zuiden van de Professor Gerbrandyweg ligt bedrijventerrein Botlek, rondom de havens Botlek, 3e Petroleumhaven, Sint Laurens Haven. Dit bedrijventerrein vormt ook de oostelijke begrenzing van het plangebied. Ten westen van het plangebied ligt eerst het verlengde van de groenzone, de Botlekweg en vervolgens de Rozenburg. Rozenburg wordt aan de noord- en oostzijde omgeven door het Botlekpark.



Figuur 2.2 Plangebied en omgeving



Figuur 2.3 Plangebied



Fotos plangebied

vanaf noordoostgrens



vanaf zuidwestgrens (bron: Globespotter)



Plangebied vanaf het water (bron: Globespotter)

2.2 Gevoelige gebieden en waarden

Als (mogelijk) relevante gevoelige gebieden en waarden voor effecten van realisatie en gebruik van de Scheurkade worden vooral gezien:

- Beschermde natuurgebieden en natuurwaarden in de directe omgeving (Natura2000-gebieden, EHS, Kaderrichtlijn Water (KRW), beschermde plant en diersoorten);
- Woningen en gevoelige / kwetsbare voorzieningen in de directe omgeving.

Op bovenstaande gebieden en waarden wordt in onderstaande paragrafen ingegaan. Daarnaast wordt geïnventariseerd of nog sprake is van overige gevoelige gebieden en waarden.

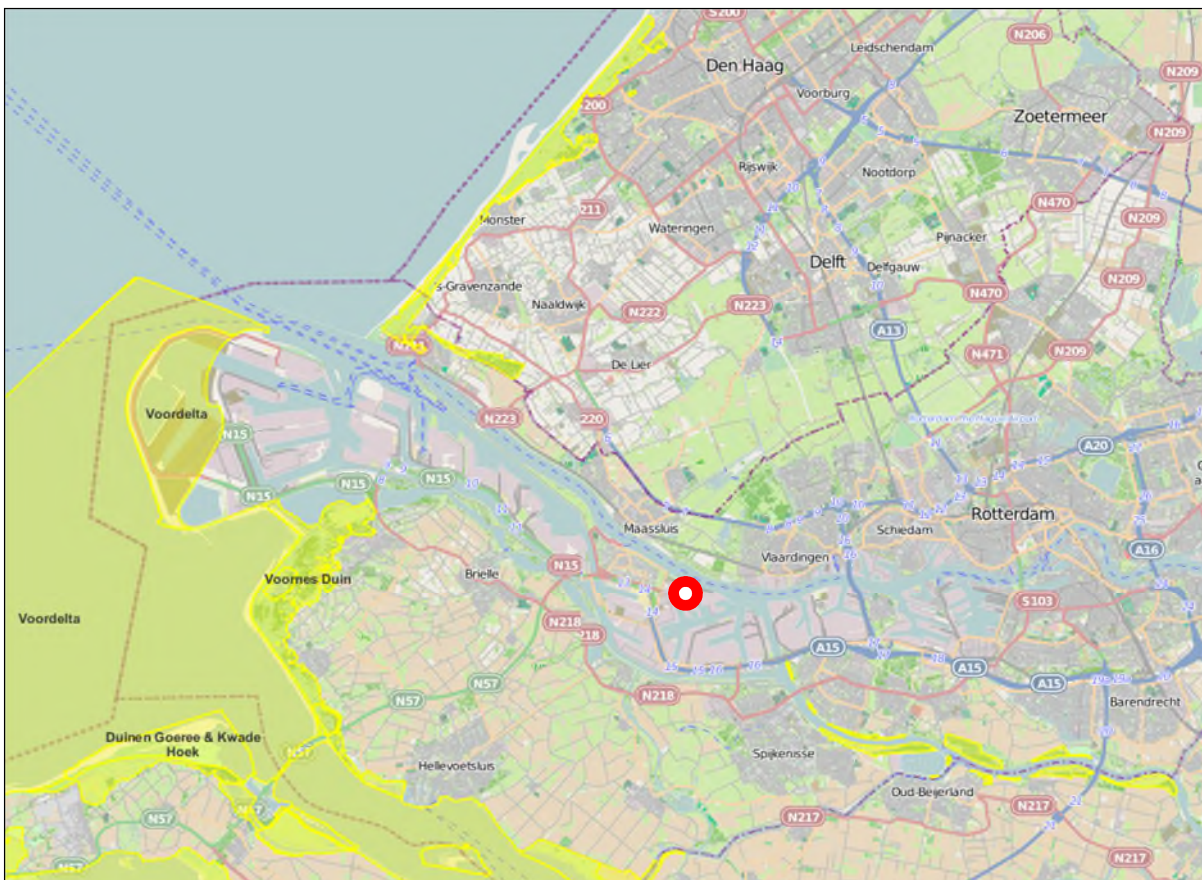
2.2.1 Natuur

Natura2000 gebieden

Het plangebied voor de Scheurkade ligt zelf niet in Natura2000-gebied. In de omgeving liggen zes Natura2000-gebieden (figuur 2.4):

- Oude Maas (ca 5 km ten oosten van Scheurkade);
- Haringvliet (ca 11 km ten zuiden van Scheurkade);
- Solleveld en Kapittelduinen (ca 10 km ten westen van Scheurkade);
- Voornes Duin (ca. 12 km ten westen van de Scheurkade);
- Voordelta (ca. 14 km ten westen van Scheurkade);
- Duinen Goeree en Kade Hoek (ca 18 km ten westen van Scheurkade);

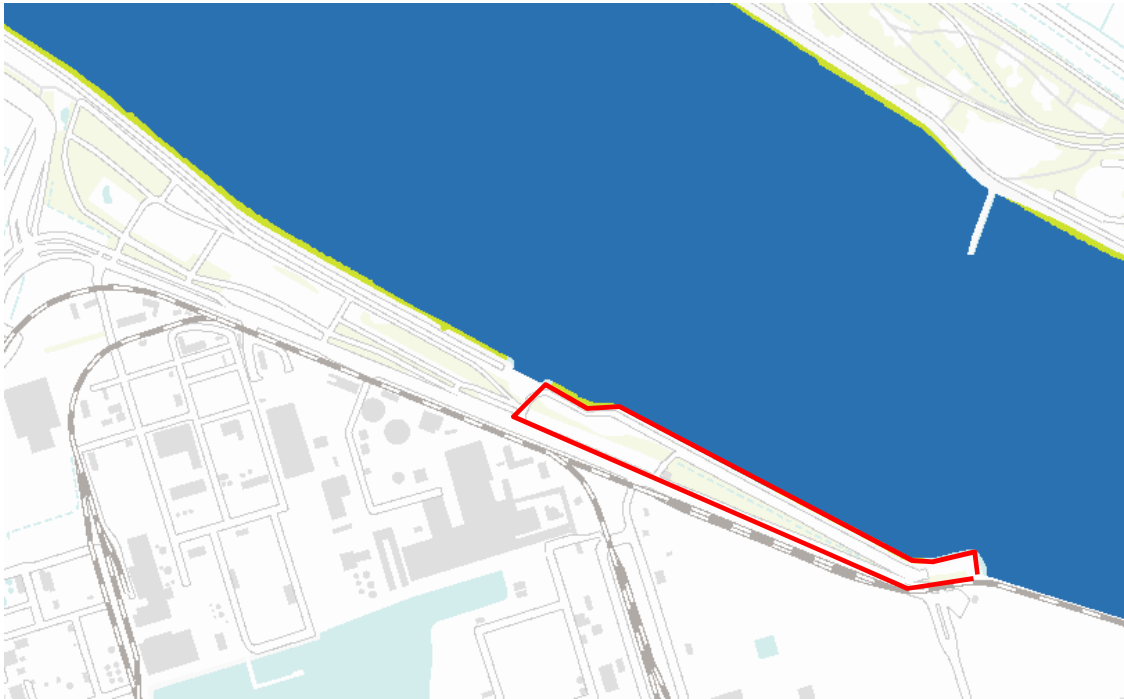
De instandhoudingsdoelstellingen zijn in bijlage 2 opgenomen.



Figuur 2.4 Natura2000-gebieden in omgeving Scheurkade

EHS

Het plangebied grenst aan, maar maakt geen onderdeel uit van Ecologische Hoofdstructuur. Direct ten noorden van het plangebied ligt de Nieuwe Waterweg welke in het Natuurbeheerplan van Zuid-Holland 2014 is aangewezen als het beheertype 'Rivier' en 'Kruiden- en faunarijk grasland'. In afbeelding 2.5 is de ligging van het EHS-gebied ten opzichte van het plangebied weergegeven.



*Figuur 2.5: Ligging van de EHS (blauw en groen) tov het plangebied
(bron: website provincie Zuid-Holland).*

In het Natuurbeheerplan Zuid-Holland zijn de beheertypen als volgt omschreven:

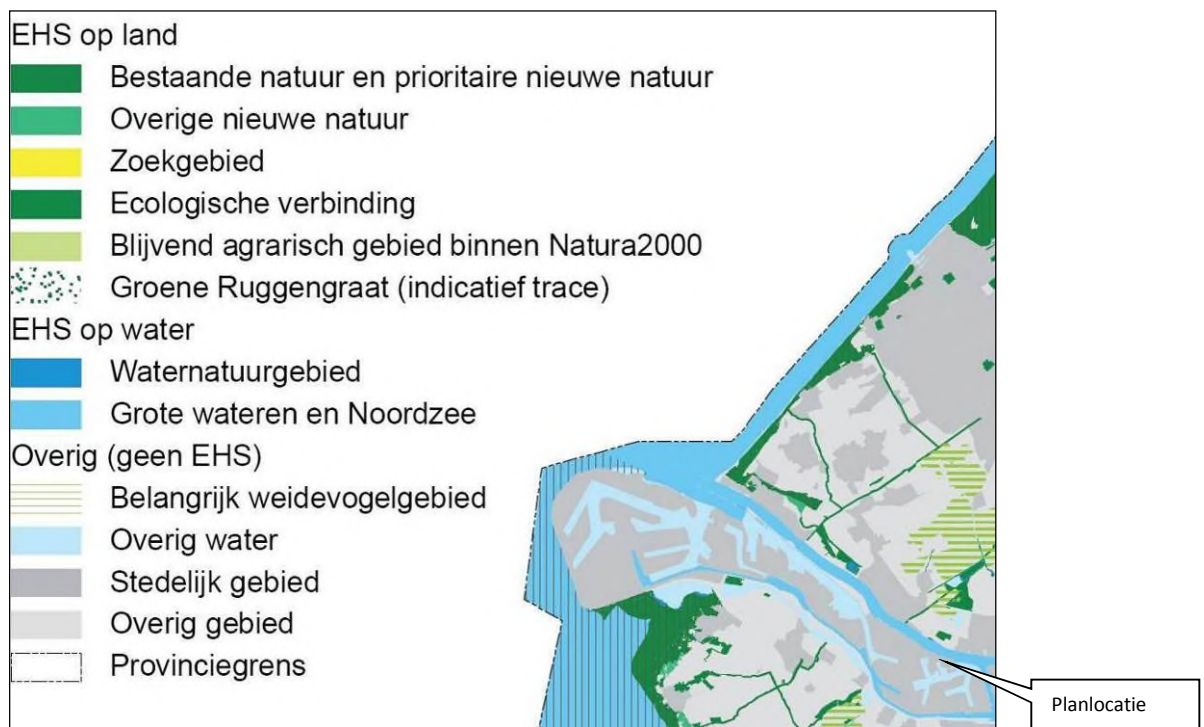
N02.01 Rivier

Rivier omvat al het stromend water van de rivieren Rijn en zijtakken, Maas en Overijsselse vecht. Het gaat om alle buitendijkse wateren met hun oevers in de uiterwaarden van deze rivieren. Iedere rivier en ieder riviervak heeft een eigen karakter. De westelijke rivieren vormen een netwerk, zijn breed, stromen heel traag en zijn te beschouwen als zoetwatergetijde rivieren. De variatie in stroomsnelheid en waterkwaliteit is groot, in afgesnoerde strangen en wielen staat het water stil terwijl de stroming in buitenbochten van de rivier juist groot is. De stilstaande wateren kunnen dichtslibben en verlanden, bij hoog water in de winter kan de geul weer uitschuren. In de zomer kunnen de oevers en stranden breed zijn en begroeid raken met pioniers als slijkgroen. De stilstaande wateren in de uiterwaarden zoals oude geulen, afgesneden meanders en wielen lijken veel op zoete plas. Juist deze afwisseling en verandering zorgen voor een hoge diversiteit. Rivieren zijn internationaal en nationaal van groot belang als leefgebied voor trekvogels, vissen, libellen, kokerjuffers, steenvliegen en haften. Het gaat bijvoorbeeld om rivierrombout, bataafse stroommossel, platte zwanenmossel, bever, barbeel, kopvoorn, rivierdonderpad, meerval, riviergrondel, sneep, winde, rivierprik, zeebek en aal. Vooral voor trekvis is het internationale belang groot. De trekvis elft, fint, houting, steur, zalm komen in Nederland vrijwel niet meer voor. Slechts enkele waterplanten komen voor in de rivier zelf; rivierfonteinruid, doorgroeid fonteinruid (nu alleen kleine rivieren), en vlottende wateranemonen in de Grensmaas. Het karakter van rivier is blijvend veranderd. De versnelde afvoer van water en hogere piekafvoeren worden veroorzaakt door de ontginning van de oorspronggebieden, de veranderingen in klimaat, de bedijkingen en het rechtstrekken van stroomgeulen. Kribben en versteende oevers verhinderen erosie. Zandwinputten en grindgaten zijn zeer diep en veranderen het proces van sedimentatie van zand en slib

en stroming van oppervlakte- en grondwater. Door afdammingen langs de kust is de invloed van het getij verminderd. Getijdeslag kwam voor tot de lijn Wijk bij duurstede, Tiel, Oss. Door vergroting van de overstromingsvlakten, verbetering van waterkwaliteit, verbetering van de mogelijkheden voor vistrek, verbetering van de aansluitingen op beken, en vergroting van de variatie in verschillende typen water, het spontaan laten ontstaan van zandige oevers kan echter veel gewonnen worden. Vooral de kleine rivieren bieden hiervoor perspectief.

N012.02 Kruiden- en faunairijk grasland

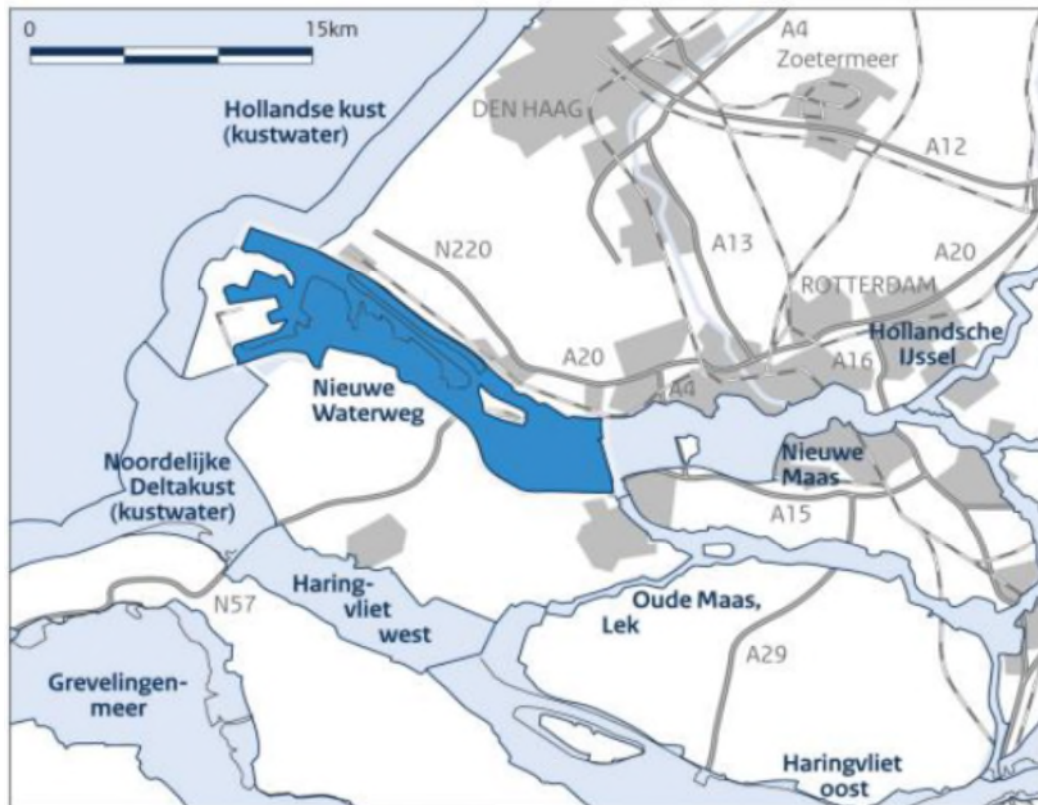
Kruiden- en faunairijk grasland omvat graslanden die kruidenrijk zijn, maar niet tot de schraallanden vochtig hooiland, zilt grasland en overstromingsgrasland of glanshaverhooiland behoren. De vegetatie kan behoren tot allerlei verbonden van graslandvegetaties; ondermeer kamgrasvegetaties of de meer algemene witbolgraslanden. Diverse soorten ruigte en struweel kunnen in dit grasland voorkomen. Het grasland wordt meestal extensief beweide of gehooide en niet of slechts licht bemest. Het beheertype Kruiden- en faunairijk grasland kan voorkomen op diverse bodems van vochtig tot droog en heeft doorgaans een (matig) voedselrijk karakter. Kruiden- en faunairijk grasland komt in vrijwel alle landschapstypen voor. Toch is het areaal de laatste veertig jaar enorm afgenomen door de gangbare landbouwpraktijk: sterke bemesting gecombineerd met periodiek doodspuiten van de grasmat en opnieuw inzaaien met hoog productieve grasvariëteiten. De meeste overgebleven kruidenrijke graslanden liggen in overhoekjes van het agrarische gebied of komen voor in natuurgebieden. Daar kan kruidenrijk grasland een tijdelijk fase zijn als de benodigde abiotische omstandigheden voor schraallanden niet of nog niet gerealiseerd kunnen worden. Kruiden- en faunairijk grasland wordt bij een goede kwaliteit gekenmerkt door variatie in structuur (ruigte en plaatselijk struweel, hogere en lage vegetatie) en een kruidenrijke graslandbegroeiing die rijk is aan kleine fauna. Gradiënten binnen (grond)waterpeil en voedselrijkdom zorgen voor diverse vegetatietypen. Kenmerkende of bijzondere soorten van schralere beheertypen ontbreken grotendeels binnen Kruiden- en faunairijk grasland, maar graslanden zijn vaak wel rijk aan minder zeldzame soorten. Het type is o.a. van belang voor vlinders en andere insecten, vogels en kleine zoogdieren



Figuur 2.6: EHS in omgeving planlocatie (bron: www.zuid-holland.nl)

Kaderrichtlijn Water (KRW)

De Scheurkade ligt in het KRW-waterlichaam Nieuwe Waterweg (figuur 2.7). De Nieuwe Waterweg heeft als status kunstmatig (KRW Factsheet NL94_9) en is gedefinieerd als type 'Estuarium met matig getijverschil'. Voor deze waterlichamen geldt als doelstelling "Goed Ecologisch Potentieel" (GEP).



Figuur 2.7: Ligging KRW-waterlichaam Nieuwe Waterweg.

Prioritaire en overige verontreinigende stoffen

In de KRW-factsheet staat de huidige situatie van de Nieuwe Waterweg beschreven. In de periode 2009-2015 zijn bij enkele PAK normoverschrijdingen geconstateerd. Ook bij verschillende zware metalen zijn gehalten boven de norm aangetroffen. De chemische waterkwaliteit voldoet niet aan de gestelde normen.

Biologische en algemeen fysische chemie

In figuur 2.8 is de beoordeling voor deze parameters opgenomen. De Nieuwe Waterweg geldt als een dynamische riviermonding waar enerzijds sprake is van de invloed van eb en vloed en waar anderzijds zoet rivierwater wordt aangevoerd. Door erosie- en sedimentatieprocessen worden voortdurend stroomgeulen, wadplaten/slikken en schorren/kwelders gevormd. Langs de randen is sprake van slikkige zandgronden en kleirijke schorren.

Biologie en algemeen fysische chemie

Beoordeling periode 2009-2015	GEP	Toestand 2009	Actuele toestand (jaar)	Prognose Toestand
Macrofauna (EKR)	0,35		(2013)	
Overige waterflora (EKR)				
Vis (EKR)	0,53			
Fytoplankton (EKR)	0,60	NVT	NVT	
Totaal fosfaat (zomergemiddelde) (mg P/L)		NVT	NVT	
Totaal stikstof (zomergemiddelde) (mg N/L)		NVT	NVT	
DIN (winterperiode) (umol N/l)			(2013)	
Chloride (zomergemiddelde) (mg Cl/l)		NVT	NVT	
Temperatuur (maximum waarde) (°C)	25,0		(2013)	
Zuurgraad (zomergemiddelde) (-)		NVT	NVT	
Zuurstofverzadiging (zomergemiddelde) (%)	99999999		(2013)	
Doorzicht (zomergemiddelde) (m)		NVT	NVT	

Legenda: **groen** = (zeer)goed, **geel** = matig, **oranje** = ontoereikend, **rood** = (zeer)slecht, leeg = geen data

Figuur 2.8 Beoordeling Nieuwe Waterweg op biologische en algemeen fysische doelen
 (bron: KRW-factsheet NL94_9, 2013).

Samenvatting beoordeling

De beoordeling is weergegeven in figuur 2.9. Geconcludeerd kan worden dat de KRW-doelen van de Nieuwe Waterweg met name nog niet worden gehaald door de aanwezigheid van verschillende gebiedsvreemde stoffen in het water.

Eindoordeel		2009	Actueel (Jaar)
Chemie	Totaal		(2013)
Ecologie	Totaal		(2013)
	Biologie		(2013)
	Fysische - Chemie		(2013)
	Overige verontr. stoffen		(2013)

Legenda: **groen** = (zeer)goed/voldoet, **geel** = matig, **oranje** = ontoereikend, **rood** = (zeer)slecht/voldoet niet

De actuele toestandsbeoordelingen zijn uit Aquokit gehaald.
 Actuele toestandsbeoordelingen met een * betreffen beheerdersoordelen

Figuur 2.9 Eindoordeel beoordeling Nieuwe Waterweg op KRW-doelen
 (bron: KRW-factsheet NL94_9, 2013).

Natuurwaarden (flora en fauna)

De planlocatie is in de huidige situatie een groenstrook met natuurwaarden. Op de groenstrook staat gras, struweel en populieren. De groenstrook is officieel geen onderdeel van het Botlekpark bij Rozenburg, dat valt binnen het beleid van de Groenvisie, maar ligt wel in het verlengde daarvan en kan gezien worden als één geheel. Uitgangspunt is dat er een kapverbod geldt voor bomen dikker dan een bepaalde diameter. Als hiervan wordt afgeweken, zal er enerzijds een kapvergunning nodig zijn anderzijds moet er voldaan worden aan de herplantplicht.

Natuurinventarisatie

In het kader van het bestemmingsplan Scheurkade is een inventarisatie van soorten uitgevoerd, bestaande uit twee onderdelen:

- Bureaustudie naar waarnemingen van beschermde soorten uit het (recente) verleden en ligging van beschermde gebieden in de invloedssfeer van het project. o.a. gebruikmakend van ; - www.waarneming.nl; www.telmee.nl Landelijke verspreidingsatlassen, Regionale verspreidingsatlassen van het Havenbedrijf Rotterdam: Havenscan 2013 en broedvogelmonitoring 2013, Gebiedendatabase website van het Ministerie van EZ, interactieve kaart EHS provincie Zuid-Holland;
- Terreinbezoek naar de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde soorten (18 november 2013). (Gezien de uitvoering van het veldbezoek in de winter is de kans op het daadwerkelijk aantreffen van beschermde soorten gering., maar een inschatting van de mogelijkheid van voorkomen van beschermde soorten kan wel worden gemaakt).

Bij de toetsing is alleen gekeken naar de zwaardere beschermde soorten uit de Flora- en faunawet (Tabel 2 en 3). Deze soorten zijn in Nederland zeldzaam of hebben een Europese bescherming (Habitatrichtlijn Bijlage IV-soorten) en moeten worden getoetst op voorkomen en effect. Treedt effect op of worden verbodsbepalingen overtreden, dan zijn er mogelijk maatregelen nodig om de effecten te voorkomen, verzachten of te compenseren om te voldoen aan de Flora- en faunawet.

Algemene soorten (Tabel 1) zijn niet meegenomen in de toetsing. Deze soorten zijn zodanig algemeen in Nederland dat de gunstige staat van instandhouding niet in het geding komt door de meeste projecten. Bovendien geldt voor deze soorten een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit art. 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet. Wel geldt de zorgplicht. Door rekening te houden met de kwetsbare seizoenen van deze soorten, wordt voldoende aan de zorgplicht voldaan en kan de gunstige staat van instandhouding worden gegarandeerd.

De resultaten van de inventarisatie zijn in de Natuurtoets opgenomen (Antea Group, 2014). Hieronder is een samenvatting van de belangrijkste resultaten opgenomen.

Bureaustudie

Op basis van het bureauonderzoek worden in en nabij het plangebied diverse beschermde soorten verwacht:

Vogels	Categorie 1-4 (nesten jaarrond beschermd): roek, buizerd Categorie 5: geen
Zoogdieren	Zwaardere beschermd: ruige dwergvleermuis, gewone dwergvleermuis Beschermd: konijn, ree, bunzing, egel
Reptielen/amfibieën Vlinders, Libellen Vissen	Zwaardere beschermd: geen
Flora	Zwaardere beschermd: Stijf hardgras (tabel 2)

Bovenstaande verwachting is getoetst tijdens het veldbezoek.

Terreinbezoek

Het plangebied bestaat uit vier biotopen: (harde) oever, gras en struweel, bebouwing, bomen.

Op de (harde) oever staan algemene grassoorten. De oeervegetatie is minimaal ontwikkeld en daardoor geen geschikt vogelbroedbiotoop. In potentie is de oever geschikt voor de rivierdonderpad. Echter deze is recent niet in of nabij het plangebied waargenomen. De verwachte soort stijf hardgras is niet waargenomen. De vegetatie in het plangebied is gezien de voedselrijkdom floristisch weinig interessant. Beschermde plantensoorten zijn niet aangetroffen en worden op basis van de aangetroffen biotoop ook niet verwacht.

Het struweel in het plangebied kan een geschikt leef- en broedgebied bieden voor o.a. (algemeen voorkomende) vogels en zoogdieren.

Direct grenzend aan het plangebied is een gebouw aanwezig. Gebouwen bieden in potentie een geschikt leef- en broedgebied voor o.a. vogels en zoogdieren (waaronder vleermuizen). Uit de bureaustudie is gebleken dat er geen gebouwbewonende soorten in de omgeving van het plangebied zijn aangetroffen (telmee.nl en waarneming.nl). Het gebouw naast het plangebied bestaat volledig uit afgesloten golfplaten en heeft geen enkele mogelijkheid voor vogels of vleermuizen om zich daar in en/of op te vestigen. Aanwezigheid van nesten van jaarrond beschermde soorten en vaste rust- en verblijfplaatsen is dan ook uit te sluiten.

In het plangebied kwamen ca. 440 bomen voor (figuur 2.10). Een deel hiervan is in 2013 gekapt ten behoeve van de nieuwe warmteweg (direct ten noorden van de Prof. Gerbrandyweg).

De hoge bomen bieden een geschikt leef- en voortplantingsgebied voor vogels en zoogdieren (vleermuizen). In mei 2013 heeft Bomenwacht Nederland alle bomen geïnventariseerd op soort, locatie, fysieke kenmerken en aanwezigheid van holen en nesten. In vijf bomen in het plangebied zijn holen van spechten aangetroffen. Spechtgaten kunnen als verblijfplaats dienen voor boombewonende vleermuissoorten, waaronder de ruige dwergvleermuis.

Tijdens de broedvogelinventarisatie in april 2013 zijn in totaal 21 vogelnesten waargenomen in het plangebied (exclusief de aanwezige spechtgaten) (figuur 2.10). Eén nest is bewoond door de zwarte kraai (categorie 5), één nest mogelijk door een ekster (categorie 5) en ca 10 nesten door roeken (jaarrond beschermde soort). De roeken zitten met name in populieren. De aangetroffen nesten zijn voortplantingsplaatsen (en niet(alleen) winterslaapplaatsen). De overige nesten zijn door algemene vogelsoorten in gebruik.



*Figuur 2.10 Aanwezige vogelnesten in het plangebied
 (bron: bomenwacht Nederland, april 2013 in Natuurtoets Scheurkade, Antea Group 2014).*

Conclusies natuurinventarisatie

In en rond het plangebied zijn beschermde Tabel 2- en 3-soorten in het kader van de flora- en faunawet aangetroffen (tabel 2.1). In het Botlekpark ten westen van de planlocatie komen de zwaar beschermde soorten gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis voor. In de populieren in het plangebied bevindt zich een roekenkolonie, een zwaar beschermde vogelsoort. Deze soort is jaarrond beschermd. Daarnaast kan het voorkomen van algemene broedvogelsoorten niet worden uitgesloten.

Tabel 2.1 Voorkomen beschermde soorten in plangebied

Soortgroep/ soort	Ingrep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffing noodzakelijk?	Bijzonderheden/ opmerkingen
Vleermuizen	ja	Reeds uitgevoerd	Generieke ontheffing reeds aanwezig	Werken volgens de voorgeschreven mitigerende maatregelen welke zijn opgenomen in de ontheffing.
Roek	ja	Reeds uitgevoerd.	Generieke ontheffing reeds aanwezig	Werken buiten het broedseizoen. De bomen kunnen pas gekapt worden in het najaar van 2014.
Broedvogels algemeen	Mogelijk	Nee	Nee	Werken buiten broedseizoen

2.2.2 Woningen en voorzieningen

Op of direct nabij de planlocatie zijn geen woningen en/of voorzieningen gelegen. De dichtstbijzijnde woningen zijn die van Rozenburg, ca 1 km ten westen van de westgrens van het plangebied. De planlocatie is in de huidige situatie een groenstrook die door bewoners van Rozenburg als uitloophoeve wordt gebruikt (voor wandelen en fietsen). Ook is er een vissersplek en uitkijkpost.

2.2.3 Overige gevoelige gebieden en waarden

Landschap

Er zijn geen bijzondere en/of beschermde landschappelijke waarden in of direct nabij het plangebied gelegen. De groenstructuur maakt deel uit van grotere geheel van groenstructuren langs de Nieuw Waterweg en heeft hierin ruimtelijke/landschappelijke waarde.

Cultuurhistorie

Binnen het plangebied zijn geen bijzondere en/of beschermde cultuurhistorische waarden gelegen. In de provinciale Cultuurhistorische Hoofdstructuur zijn het Scheur/ de Nieuwe Waterweg aangeduid als element van hoge waarde. In de Kennisinfrastuur Cultuurhistorie (KICH) zijn het Scheur, de Nieuwe Waterweg, de 3e Petroleumhaven en Botlek aangegeven als cultuurhistorisch waardevol (MER Havenbestemmingsplannen).



Figuur 2.11 Landschappelijke hoofdstructuur (MER Havenbestemmingsplannen)

Archeologie

De huidige topografie van het plangebied Botlek met haar industrie en havens verraaft weinig meer van de oorspronkelijke bewoningsgeschiedenis en ruimtelijk indeling. Desalniettemin zijn er talrijke (bagger)vondsten bekend, die wijzen op een intensieve bewoning ter plaatse in verschillende archeologische perioden. Het zuidelijk deel van het Botlekgebied maakte oorspronkelijk deel uit van de zuidelijke oever van de Nieuwe Maas. De oudste prehistorische vondsten dateren uit de Vroege Bronstijd (2000-1700 voor Christus). Ook scherven uit de IJzertijd (800 voor Christus-begin jaartelling) en vondsten uit de Romeinse tijd (begin jaartelling-350 na Christus) zijn uit het gebied bekend. Van groot belang is het relatief grote aantal archeologische en historische aanwijzingen voor vroeg-middeleeuwse bewoning (350-1000 na Christus) uit het plangebied.

Een deel van de vondsten kan mogelijk gerelateerd worden aan de handelsnederzetting Witla, waarvan bekend is dat het in 836 door de Vikingen werd verwoest. Er wordt wel verondersteld dat deze vroeg-middeleeuwse nederzetting gelegen heeft ter plaatse van de huidige Botlekweg, tussen Seinehaven en Chemiehaven (ten zuiden van de Scheurkade).

Gelet op de archeologische rijkdom en de bodemkundige gesteldheid, moet de archeologische potentie redelijk hoog worden ingeschat. Op en langs de oude dijktracé's kunnen met name bewoningssporen vanaf de Late Middeleeuwen worden aangetroffen. Vooral vanaf de Late Middeleeuwen heeft erosie plaatsgevonden, maar vaak is de omvang en diepte daarvan niet goed bekend. In recente tijd is het gebied bijna overal sterk opgehoogd. In hoeverre de dikke ophogingen (vaak 4 meter of meer) de archeologische waarden in de bodem beschadigd hebben, is onbekend.

In het bestemmingsplan Botlek is daarom een archeologische bescherming opgenomen middels een dubbelbestemming. Het doel van deze dubbelbestemmingen is de archeologische waarden in de betrokken bodems te beschermen. Er is een vergunningplicht voor verstoringen van ongeroerde bodem met een oppervlak groter dan 200 m² en die dieper reiken dan: NAP of de huidige onderwaterbodem. Er wordt alleen een vergunning verleend indien een rapport van een archeologisch deskundige voorhanden is waarin de archeologische waarde van de bodem voldoende is vastgesteld. Op basis van het rapport kunnen aan de vergunning maatregelen worden verbonden in het belang van de archeologische monumentenzorg.

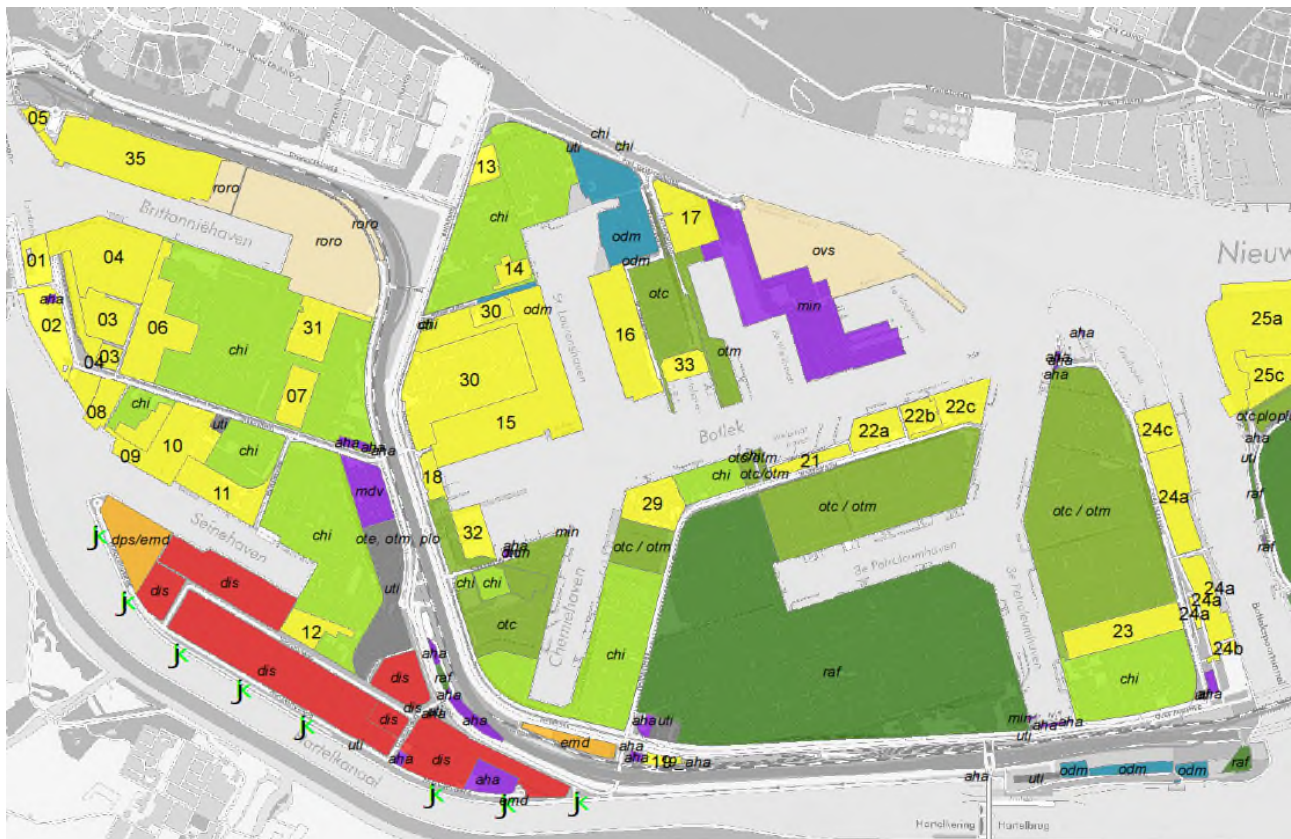
2.3 Autonome ontwikkelingen

De planlocatie voor de Scheurkade ligt in een dynamische omgeving. De omgeving is continu in ontwikkeling:

- Waterwegen en havens worden onderhouden en verder ontwikkeld;
- Maasvlakte 2 wordt aangelegd en ingericht;
- Op diverse locaties worden industriële activiteiten ontplooid;
- Op diverse locaties worden windturbines voorzien;
- Verbreding A15 Maasvlakte-Vaanplein en aanleg A4 Delft-Schiedam,
- Ontwikkeling stadshavens
- Nieuwe stedelijke ontwikkelingen in omliggende (deel)gemeentes.

Voor het Havengebied als geheel zijn drie nieuwe bestemmingsplannen opgesteld, vergezeld van één gezamenlijk MER: Botlek/Vondelingenplaat, Europoort, Maasvlakte 1. De nieuwe bestemmingsplannen omvatten geen grootschalige nieuwe ontwikkelingen en legt voortzettingslocaties (80%), veranderlocaties en ontwikkellocaties vast (zie figuur 2.12 voor Verander- en ontwikkellocaties Botlek).

Al deze activiteiten brengen milieueffecten met zich mee, die in separate plan- en besluitvormingsprocedures zijn en/of worden onderzocht afgewogen.



Figuur 2.12 Verander en ontwikkellocaties Botlek in omgeving Scheurkade
 (bron: MER Havenbestemmingsplannen)

2.4 Beleid

In het (voorontwerp)bestemmingsplan Scheurkade (Antea Group, 2014) is een uitgebreid overzicht gegeven van het beleidskader. Dit grotendeels gebaseerd op het beleidskader zoals beschreven in het Bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat. Hieronder zijn de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders aangegeven.

2.4.1 *Rijksbeleid*

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, zoals vastgesteld op 13 maart 2012, geeft de Rijksoverheid haar visie op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 en op de manier waarop zij hiermee om zal gaan. Daarmee biedt het een kader voor beslissingen die de Rijksoverheid in de periode tot 2028 wil nemen, om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. In de structuurvisie maakt het Rijk helder welke nationale belangen zij heeft in het ruimtelijk en mobiliteitsdomein en welke instrumenten voor deze belangen door de Rijksoverheid worden ingezet. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen. De Rijksoverheid brengt het aantal procedures en regels stevig terug en brengt eenheid in het stelsel van regels voor infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten. Het Rijk wil de beperkte beschikbare middelen niet versnipperen. Het investeert daár waar de nationale economie er het meest bij gebaat is, in de stedelijke regio's rond de main-, brain- en greenports inclusief de achterlandverbindingen. De structuurvisie vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Mobiliteitsaanpak. Verschillende nationale ruimtelijke belangen zijn of worden opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, ook wel AMvB Ruimte)

Het Rijk zet in op versterking van de Mainport Rotterdam en de verbetering van kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. Een samenvatting van nationale belangen is weergegeven in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, waar de MIRT-regio Zuidvleugel/Zuid-Holland onderdeel is.

Hierbinnen zijn de volgende opgaven van nationaal belang benoemd:

1. Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de regio, waaronder die van de mainport, door het optimaal benutten, waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid en het opstellen van de structuurvisie Nieuwe Westelijke Oeververbinding,
2. Vernieuwen en versterken van de mainport Rotterdam door het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal netwerk in samenhang met de andere Nederlandse zeehavens,
3. Het borgen van de waterveiligheid en-kwaliteit, zoetwatervoorziening en ontwikkeling van maatregelenpakket droogte/verzilting,
4. Het aanwijzen van leidingstroken voor (toekomstige) buisleidingen binnen de Rotterdamse haven, deze ruimtereservering is van nationaal belang,
5. Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV).

Daarnaast leiden nationale belangen tot generieke instrumenten, waaronder de toepassing van de "ladder" voor duurzame verstedelijking, welke ook van toepassing is voor bedrijfsterreinen waaronder zeehavens.

AMvB Ruimte / Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, die juridische borging vragen, worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, ook wel bekend als de 'AMvB Ruimte'). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Het Barro treedt gefaseerd in werking.

Het Barro zoals dat op dit moment geldt, geeft regels voor bestemmingsplannen, voor zover voor dit bestemmingsplan van belang, voor grote rivieren, rijksvaarwegen, hoofd- en spoorwegen, elektriciteitsvoorzieningen en primaire waterkeringen buiten het kustfundament.

PKB Mainport

Het kabinet wil de ruimtelijke voorwaarden scheppen voor een impuls in de economie en de leefomgeving van de Rotterdamse regio. Deze impuls dient om de tweeledige doelstelling te realiseren: versterking van de positie van de mainport Rotterdam en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond.

In de PKB Mainportontwikkeling Rotterdam stelt het kabinet ter realisering van de dubbele doelstelling een pakket maatregelen voor, gegroepeerd in drie deelprojecten die samen het Project Mainportontwikkeling Rotterdam vormen:

- Bestaand Rotterdams gebied (BRG): een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren;
- Landaanwinning: uitbreiden van de Rotterdamse haven met een landaanwinning ten behoeve van haven- en industrieterrein van maximaal 1000 hectare netto en maatregelen om schade aan beschermde natuur te compenseren;
- 750 hectare natuur- en recreatiegebied: ontwikkeling van nieuwe natuur- en recreatiegebieden op Midden-IJsselmonde en ten noorden van Rotterdam.

Voor het plangebied is alleen het deelproject BRG van belang. Hierin wordt o.a. projecten voor intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik van de bestaande haven aangegeven, welke totaal 200 ha. opleveren. Dit project is inmiddels gerealiseerd deels binnen het plangebied. Daarnaast zijn projecten, die bijdragen aan de verbetering van de leefomgevingskwaliteit opgenomen.

Conclusie rijksbeleid

Aanleg van de Scheurkade draagt bij aan de bereikbaarheid van haven van Rotterdam en haar achterland, en geeft daarmee invulling aan doelen van het Rijk. Daarnaast heeft het geen negatieve effecten op de overige doelen en past daarmee in het rijksbeleid.

2.4.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit

De Visie Ruimte en Mobiliteit (hierna VRM) is de provinciale Structuurvisie zoals in de Wet ruimtelijke ordening is voorgeschreven. De Visie ruimte en mobiliteit biedt geen vast omlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven.

Vier VRM kent vier rode draden. Deze rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

- beter benutten en opwaarderen van wat er is;
- vergroten van de agglomeratiekracht;
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
- bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving

Nieuwe sturingsfilosofie

De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen;
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit;
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners;
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Het plangebied is in de VRM aangewezen als onderdeel van de Mainport Rotterdam/ havenindustriële complex. De provincie zet in op een wereldwijd toonaangevend havenindustriële complex. Ze wil de internationale toppositie van de mainport versterken, met een hoog economisch rendement voor de stad Rotterdam en de omliggende regio (met inbegrip van de greenports). Daarbij hoort ook een reductie van de milieubelasting.

Versterking internationale toppositie

Voor het behoud en verdere versterking van de internationale toppositie van de mainport Rotterdam zet de provincie samen met haar partners in op de uitvoering van de Havenvisie 2030. De Havenvisie benoemt een aantal onderwerpen waar de provincie een rol in heeft, zoals: bereikbaarheid en mobiliteitsmanagement, multimodale inlandterminals, slim vergunnen, biobased economy & transitie van het havenindustriële complex en duurzame ruimtelijke ontwikkeling. De provinciale bijdrage aan de uitvoering van de Havenvisie is vastgelegd in een convenant tussen het havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Rotterdam.

Tot 2040 wordt een verdere toename van de wereldhandelsstromen voorzien. De concurrentie tussen Europese zeehavens blijft toenemen en klanten stellen steeds hogere logistieke eisen aan zeehavens. Een efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte en het wegen-, spoor- en vaarwegennetwerk vangt deze toekomstige groei op.

Verordening Ruimte 2014

Een aantal provinciale belangen, die zijn weergegeven in de Verordening Ruimte en Mobiliteit, acht de provincie dermate essentieel, dat zij de doorwerking en borging ervan geregeld heeft via het instrument van de verordening. In deze verordening die tegelijk met de eerdergenoemde VRM is vastgesteld, worden regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en over de inhoud van de toelichting op bestemmingsplannen.

Voor het onderhavige plangebied zijn naast algemene bepalingen de artikelen over kantoren, bedrijventerreinen, waterveiligheid, de veiligheidszoning oevers Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas en windenergie van belang.

Conclusie Provinciaal beleid

Aanleg van de Scheurkade draagt bij aan de bereikbaarheid van haven van Rotterdam en haar achterland, en geeft daarmee invulling aan doelen van de provincie. Daarnaast heeft het geen negatieve effecten op de overige doelen en past daarmee in het provinciaal beleid

2.4.3 Gemeentelijk beleid

Havenvisie 2030

In de Havenvisie is uiteengezet welke scenario's voor de wereldwijde economische ontwikkelingen zich in de komende decennia kunnen voltrekken en hoe elk van deze scenario's doorwerkt in de omvang en aard van de goederenoverslag in de Rotterdamse haven. De vier onderscheiden scenario's, opgesteld door het CPB en de Europese Commissie, zijn kort samengevat als volgt te typeren:

- Low Growth (LG): een lage economische groei en een lage olieprijs; fossiele brandstoffen blijven dominant en het milieubeleid is gematigd. De overslag neemt toe van 430 mln ton in 2010 tot circa 475 mln ton in 2030.
- European Trend (ET): voortzetting van het bestaande en voor de toekomst bekende overheidsbeleid en een gematigde groei van de economie. De overslag neemt toe tot circa 650 mln ton in 2030.

- Global Economy (GE): een verdere globalisering gecombineerd met een lage olieprijs leidend tot hoge economische groei en een gematigd milieubeleid. De overslag neemt toe tot circa 750 mln ton in 2030.
- High Oil Price (HOP): een in zeer korte tijd tot stand komende hoge olieprijs, een strikt milieubeleid, een gematigde economische groei en een relatief snelle verduurzaming van industrie en logistiek. De overslag neemt toe tot circa 575 mln ton in 2030.

De Havenvisie zet in op een complete haven met een sterke logistieke én industriële functie, waardoor het fundament van het Rotterdamse haven- en industriecomplex verstevigt en de haven in staat blijft flexibel in te spelen op veranderende omstandigheden. De visie bestaat daarom uit twee concepten: Global Hub (logistiek) en Europe's Industrial Cluster (industrie).

Het concept Global Hub houdt in dat de haven op logistiek gebied in 2030 een toonaangevend Europees knooppunt is voor opslag en distributie van mondiale en intra-Europese goederenstromen. Daartoe vormt Rotterdam met het achterland een geïntegreerd netwerk. Rotterdam is daarbij koploper op het gebied van efficiënte en duurzame logistieke ketens: goederen kunnen snel en tegen lage kosten worden doorgevoerd, en met name het transport zal minder CO₂ en fijn stof produceren.

Met Europe's Industrial Cluster wordt beoogd dat het Rotterdamse industriële en energiecomplex in 2030 functioneert als een geïntegreerd cluster met Antwerpen en daarmee het grootste, meest moderne en duurzame petrochemie- en energiecomplex van Europa is. Dit complex concurreert op wereldschaal door de grote clustervoordelen en energie-efficiency. De transitie naar duurzame energieopwekking, productie van schone brandstoffen en gebruik van biobased chemicals is in volle gang.

In hoeverre de Rotterdamse haven zich in 2030 inderdaad ontwikkeld heeft tot de Global Hub en het Industrial Cluster waarop de Havenvisie inzet, hangt voor een deel af van de mondiale economische ontwikkelingen. Daarop kan de haven zelf geen invloed uitoefenen: uit de vier economische scenario's valt niet te kiezen. Wat wél kan - en dat is de invalshoek van de Havenvisie - is alles op alles zetten om de juiste voorwaarden te creëren, zodat er optimaal ingespeeld kan worden op de mondiale economische ontwikkeling zoals die zich in de praktijk zal gaan voltrekken. Om op elke mogelijke ontwikkeling voorbereid te zijn, is het verstandig uit te gaan van de situatie die de grootste inspanning vraagt. Bij het uitwerken van de koers naar Global Hub en Europe's Industrial Cluster zijn daarom het ET- en GE-scenario als uitgangspunt genomen.

Een succesvolle haven kan niet zonder een succesvolle regio waar mensen graag wonen en recreëren, en vice versa. Dit alles gaat echter niet vanzelf. Er is met behulp van diverse klanten, overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties een ambitieuze uitvoeringsagenda opgesteld om de havenvisie te realiseren. Deze agenda geeft een overzicht van belangrijke succesfactoren, de daarbij bijbehorende ambities en een groot aantal acties voor de verschillende betrokken partijen. Deze acties variëren van het minimaliseren van de ecologische footprint van logistieke ketens als onderdeel van de ambitie 'Global hub' en het verder clusteren van de industrie in Rotterdam en opwekken van energie met een hoger aandeel hernieuwbare grondstoffen als onderdeel van de ambitie 'Europe's industrial cluster' tot het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en beperken van milieu-emissies binnen de succesfactor 'Milieu, Veiligheid en Leefomgeving'. Er vindt jaarlijkse monitoring plaats van de voortgang van de diverse acties.

Een deel van deze uitvoeringsagenda is niet direct relevant bij het maken van het nieuwe bestemmingsplan voor Botlek-Vondelingenplaat. Zo zijn er ambities en acties die zijn toegesneden op andere deelgebieden van het haven- en industriecomplex of die betrekking hebben op bijvoorbeeld het verwerven van werknemers, kennis en innovatie. De ambities en acties die wel een duidelijk ruimtelijk aspect hebben, betreffen: 'het ontwerpen van flexibele bestemmingsplannen', 'verhogen efficiency en ruimteproductiviteit', 'clustering' en 'transitie naar biobased industrie en verduurzaming energieopwekking'. In paragraaf 4.3 wordt hier verder op in gegaan.

Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010

Het gemeentelijk structuurplan Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (RPR 2010), dat in maart 2010 door de gemeenteraad is vastgesteld, geeft een kader om gericht aan de stad te werken. Het RPR 2010 is een plan voor het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam. In het RPR 2010 zijn drie centrale ambities geformuleerd. Ze komen voort uit de beleidsdoelstellingen van de gemeente en uit wensen van bewoners, organisaties en bedrijven die zich hebben uitgesproken over ontwikkeling van de stad. Daarnaast berusten de ambities op een historisch-ruimtelijke schets van Rotterdam en op prognoses omtrent economie, de bevolking, de mobiliteit en de recreatie. De ambities zijn als volgt: 'Rotterdam als gevarieerde en aantrekkelijke stad', 'Rotterdam als centrum in de zuidvleugel' en 'Rotterdam als Europese stad met een wereldhaven'. De drie ambities zijn de toetsstenen voor vijf sectorale wensbeelden: 'de woonstad', 'de ondernemende stad', 'de recreatieve stad', 'de mobiele stad' en 'de blauwe stad'. Voor deze vijf sectoren is vastgesteld wat voor 2010 de gewenste hoofdstructuur is, wat de belangrijkste projecten zijn en welke ruimteclaims daarmee gemoeid zijn.

Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

Op 29 november 2007 is de Stadsvisie Rotterdam vastgesteld door de gemeenteraad. Deze Stadsvisie vormt het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en deze bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Veel van de kernbeslissingen zullen de komende vijftien jaar worden omgezet in de uitvoering van een aantal (bouw) projecten in de stad, waardoor Rotterdam over pakweg vijftien jaar inderdaad een sterke economie heeft en aantrekkelijke woongebieden kent, ook voor haar hoogopgeleide bewoners. Op basis van effectmeting zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen die het belangrijkst zijn voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad', zogenoemde VIP-gebieden. Deze dertien grote gebiedsontwikkelingen krijgen prioriteit in de nabije toekomst (de komende 10 jaar).

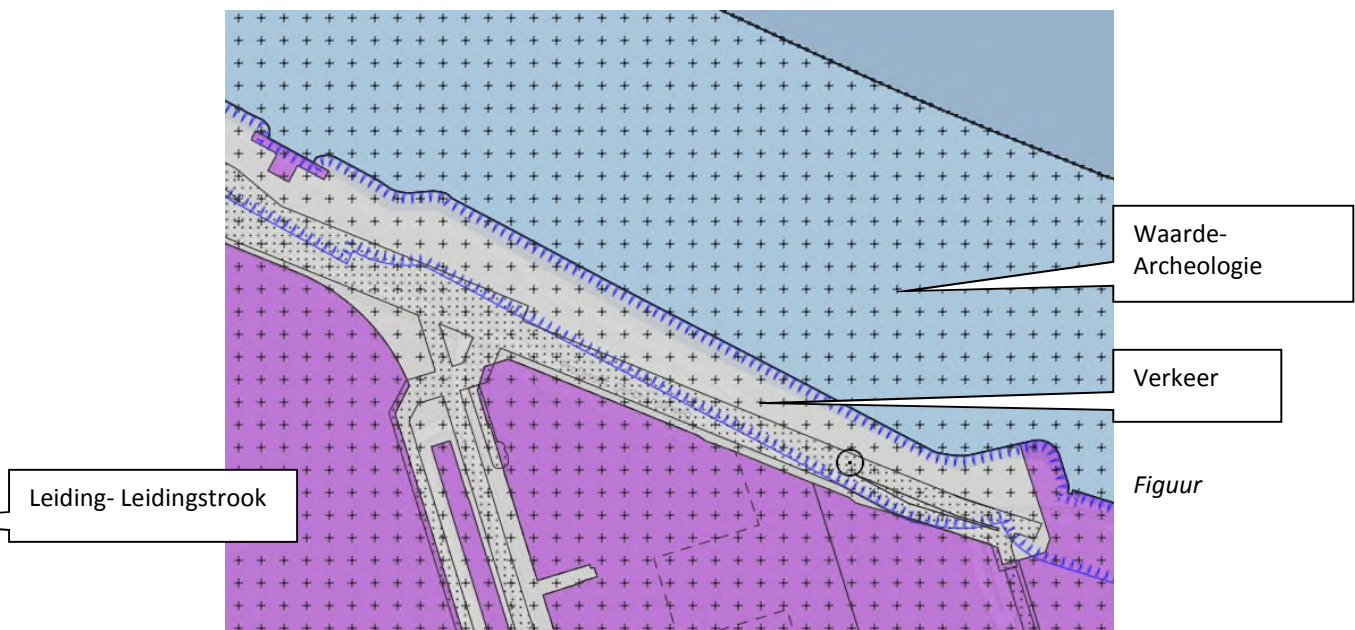
Conclusie gemeentelijke beleid

De aanleg van de Scheurkade past binnen het vigerend gemeentelijk beleid

2.4.4 Vigerend en voorgenomen planologisch kader

Vigerend planologisch kader

Figuur 2.13 geeft de vigerende bestemmingen op de planlocatie, zoals vastgelegd in het Bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat. De voorgenomen ontwikkeling van de Scheurkade past niet in dit bestemmingsplan. Op grond van dit bestemmingsplan heeft het projectgebied de bestemming 'Verkeer' (artikel 46) en de dubbelbestemmingen 'Leiding - Leidingstrook' (artikel 51) en 'Waarde - Archeologie - 3' (artikel 55). De realisatie van de laad- en losvoorziening is niet mogelijk op basis van dit bestemmingsplan. De dubbelbestemmingen 'Leiding - Leidingstrook' en 'Waarde - Archeologie - 3' maken onder voorwaarden activiteiten mogelijk. Voor de archeologische waarden geldt dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk met een oppervlakte van meer dan 200 m², dat in ongeroerde bodem dieper reikt dan NAP, uitsluitend wordt verleend indien een rapport beschikbaar is van een archeologisch deskundige waarin naar het oordeel van het bevoegd gezag de verwachte archeologische waarde van de beneden NAP te verstoren ongeroerde bodem in voldoende mate is vastgesteld. Voor activiteiten ter plaatse van de dubbelbestemming van de leidingstrook geldt dat een omgevingsvergunning alleen wordt verleend indien de veiligheid met betrekking tot aanwezige leidingen niet wordt geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten, en dit geen gevaar oplevert voor het functioneren van de leidingen.



2.13: Uitsnede digitale verbeelding Bestemmingsplan Botlek Vondelingenplaat

Voorgenomen planologisch kader

Figuur 2.14 geeft de voorgenomen bestemming.

De voor 'Bedrijf - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. overslag van minerale olieproducten met de bijbehorende be- en verwerking;
- b. bedrijfsgebonden kantoren;
- c. (spoor)wegen en paden;
- d. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- e. kaden, taluds en afmeervoorzieningen;
- f. laad- en losvoorzieningen;
- g. kabels en (buis)leidingen;
- h. nuts-, groen- en parkeervoorzieningen;
- i. erfafscheidingen en geluidswerende voorzieningen.

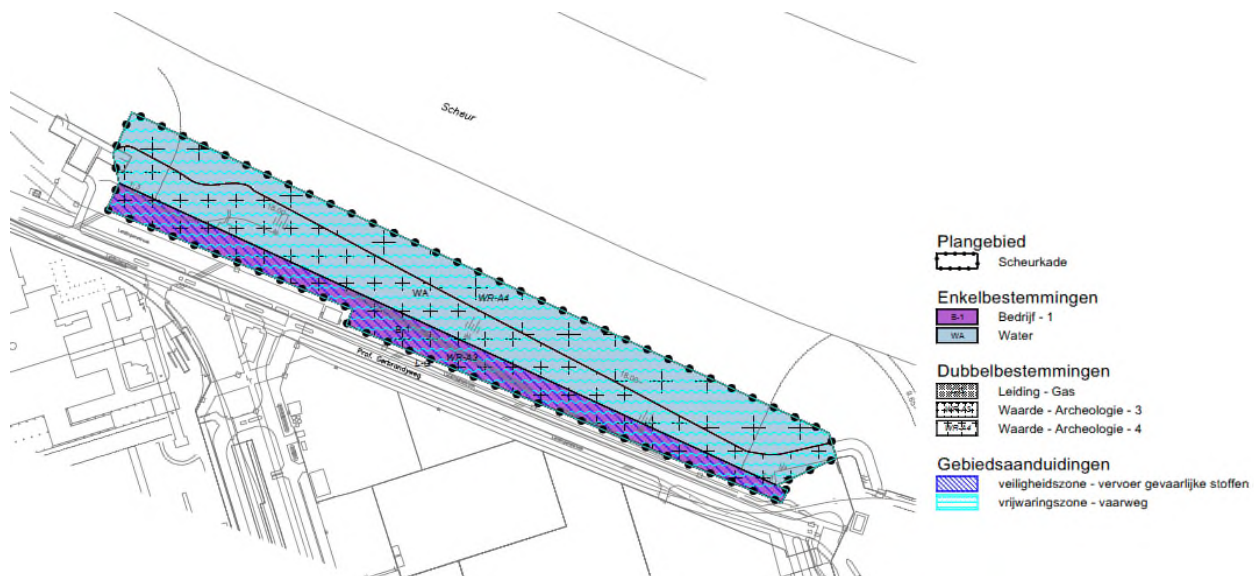
Het bouwen van bedrijfsgebonden kantoren ten dienste van of verbonden met de bestemming is alleen toegelaten ten behoeve van facilitaire diensten voor het op- en overslaan van minerale olieproducten

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water en waterhuishoudkundige functies;
- b. scheepvaart;
- c. afmeervoorzieningen;
- d. laad- en losvoorzieningen;
- e. kabels en (buis)leidingen en zinkers;
- f. nutsvoorzieningen;
- g. bunkerpontons.

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen, alsmede voor de hierbij behorende voorzieningen zoals overkluizingen

De voor 'Waarde - Archeologie - 3 en 4' aangewezen gronden zijn, naast de andere daar geldende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van oorspronkelijke archeologische waarden.



2.14: Voorgenomen bestemmingen Scheurkade

3 Kenmerken van de activiteit

3.1 Keuzetraject locatie

De noodzaak voor een nieuwe aanmeer- en laad/los/verpompvoorziening aan de Scheurkade voor K3 vloeistoffen is gegeven door enerzijds de uitbreiding van opslag en verwerking van K3 vloeistoffen op het bedrijventerrein erachter (Professor Gerbrandyweg / Torontoweg), zoals planologisch gefaciliteerd in het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat en anderzijds het willen ontlasten van aanmeren, laden en lossen in de St. Laurens haven, Botlek en 3e Petroleumhaven. De voorgenoemde locatie is de meest efficiënte en meest logische gezien bovenstaande.

3.2 Keuzes inrichting in relatie tot flexibel bestemmingsplan

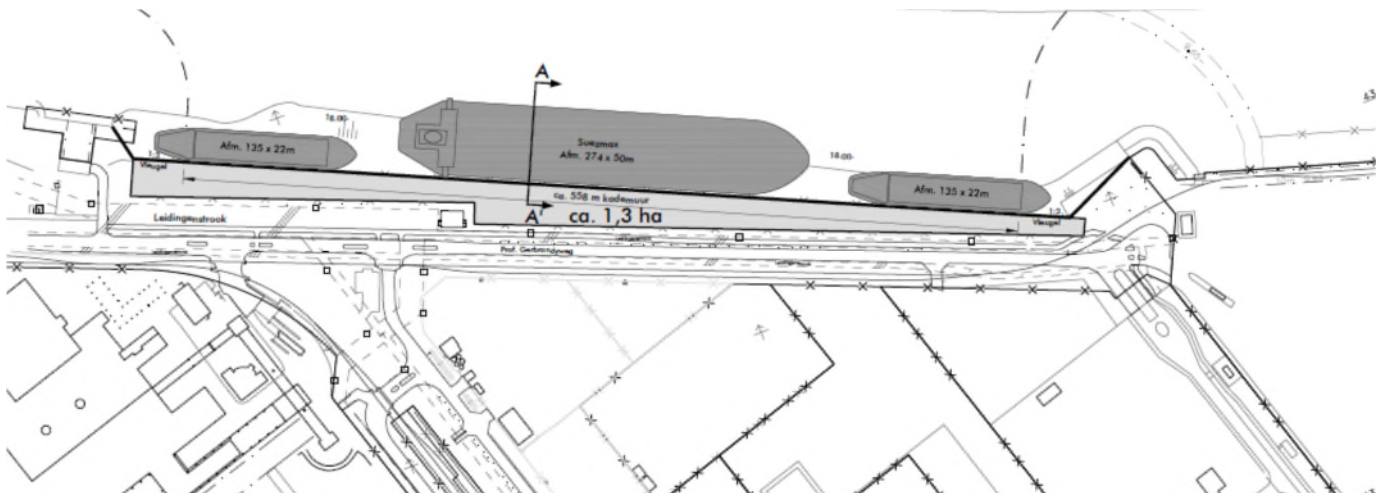
De ontwikkeling en inrichten zal bestaan uit aanleg van alle voorzieningen benodigd voor aanmeren en laden en lossen van K3-vloeistoffen: aanleg van de aanmeervoorziening (uitbaggeren, uitgraven en inkassing), plaatsing van manifolds (spruitstuk met afsluiters of samenstel van meervoudige van afsluiters voorziene aftakkingen of leidingen), leidingen en eventueel benodigde gebouwtjes / transformatorhuisjes e.d.

De exacte inrichting is echter nog niet bekend en wordt in later stadium bepaald door en in samenspraak met de te geselecteerde ontwikkelende partij.

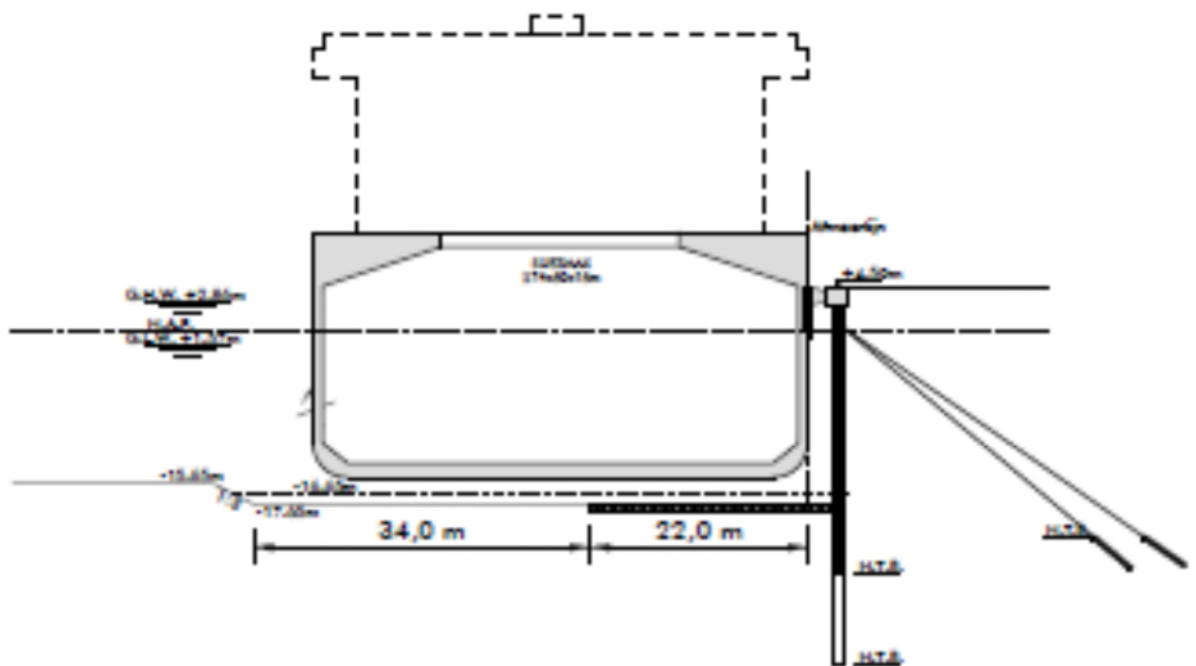
Dit vereist een bestemmingsplan dat realistisch en flexibel moet zijn: ze moet zoveel mogelijk flexibiliteit geven maar tevens de ruimtelijke kaders vastleggen waarbinnen de overslag van K3-vloeistoffen mogelijk is.

3.3 Schetsontwerp aanmeervoorziening

Door het Havenbedrijf Rotterdam is een schetsontwerp (figuur 3.1, figuur 3.2) gemaakt voor de toekomstige mogelijke invulling. Dit ontwerp is gebruikt om in het bestemmingsplan de ruimtelijke kaders vast te leggen alsmede de bouwregels te formuleren over welke activiteiten zijn toegestaan en welke ruimtelijke randvoorwaarden aan de locatie moeten worden gesteld voor de realisatie van de gewenste invulling.



Figuur 3.1 Ontwerptekening overslagkade Scheurkade (Havenbedrijf Rotterdam)



Figuur 3.2: Dwarsdoorsnede projectlocatie met de gewenste inrichting (bron: Havenbedrijf Rotterdam)

3.4 Inschatting (maximaal) gebruik

Omdat de daadwerkelijke inrichting nog niet bekend is en de locaties daarom flexibel bestemd wordt, is het voor een goede afweging en besluitvorming noodzakelijk inzicht te hebben in de maximaal mogelijke (milieu)effecten. Het havenbedrijf heeft hiervoor een inschatting gemaakt van het maximaal mogelijke gebruik van de locatie:

Aanlegfase

- Kap van de bomen, verwijderen groenstructuren
- Graven bouwput;
- Aanleg kade/aanmeer-, laad-, losvoorziening;
- Aanleg verharding;
- Wegbaggeren kade / aanleg inkassing:
ca 20.000 m² groot, 7500.000 m³ bagger, nautisch gegarandeerde diepte -16,4 m NAP (op basis van trapjeslijn RWS ter plaatse), wegbaggeren van een deel van de landzijde en een deel ter plaatse van de huidige glooiing, aanleghoogte +4,5 m NAP (minimale aanleghoogte 3,47 m boven NAP i.v.m. waterveiligheidseisen) (Het Scheur / Nieuwe Waterweg wordt niet verdiept in het kader van de Scheurkade, wel in het kader van het Deltaprogramma);
- Aanleg 5 loadingarms, inclusief losslangen, manifolds en leidingen;
- Aanleg bovengrondse leidingenstrook op het terrein, parallel aan de kade en een ondergrondse vertakking van deze leidingstrook aansluitend op de reeds bestaande ondergrondse leidingstrook aan de westzijde van het terrein onder de Professor Gerbrandyweg;
- Aanleg overige voorzieningen als wachthuisje(s) en/of walstroom voorzieningen (inclusief transformatorhuisje).

De aanlegfase duurt naar verwachting 1,5 a 2 jaar.

Gebruiksfase

- Verladen ca. 4 miljoen ton lading K3-producten per jaar;
- Inkomend 100 á 120 schepen per jaar, maatgevend schip type Aframax (255x46x16) met DWT range 100.000 - 110.000 ton (Noot: het maximale ontwerpschip type Suezmax (DWT range 120.000 - 200.000) kan ook aanmeren maar niet volledig geladen vanwege de diepgang (bodemdiepte -16,4 m NAP);
- Uitgaand: 2 a 3 duizend per jaar (80% binnenvaart, 20% zeevaart);
- Maximaal 4 binnenvaartschepen c.q. 2 zeeschepen tegelijk aangemeerd (in ontwerp-tekening 1 zeeschip en 2 binnenvaartschepen).
- Gebruik 5 loadingarms, inclusief losslangen, manifolds en leidingen;
- Gebruik bovengrondse leidingenstrook op het terrein;
- Gebruik overige voorzieningen als wachthuisje(s) en/of walstroom voorzieningen (inclusief transformatorhuisje);
- Onderhoud.

4 Kenmerken van het potentiële effect

4.1 Inleiding

Beoordelingskader

De effecten van de aanleg en het gebruik van de Scheurkade op de planlocatie en de omgeving worden onderzocht voor een scala aan (mogelijk relevante) thema's en aspecten (tabel 4.1).

Tabel 4.1: Overzicht beoordelingscriteria

Thema	Aspecten
Scheepvaartverkeer	Veranderingen in aantallen scheepvaartbewegingen Veranderingen in scheepvaartroutes Hinder tijdens aanlegfase
Veiligheid	Effect op nautische veiligheid Effect op externe veiligheid Effect op veiligheid tegen overstromingen Risico's tijdens aanlegfase
Hinder	Geluidhinder Luchtkwaliteit Effecten tijdens aanlegfase
Natuur	Effect op beschermde gebieden (Natura2000 / EHS / KRW) Effect op beschermde soorten
Water	Effect op waterstanden / stromingssnelheden / stromingspatronen Effect op zoutindringing, temperatuur Effect op waterkwaliteit
Bodem	Grondverzet en materiaalstromen Effect op bodemkwaliteit Effect op slib, erosie/sedimentatie Effect tijdens aanlegfase: vertroebeling
Landschap en erfgoed	Aantasting landschappelijke, cultuurhistorie en archeologische waarden
Duurzaamheid	Bijdrage aan / effect op duurzaamheidsdoelstellingen (Haven) Rotterdam

Met bovenstaand beoordelingskader worden tevens de criteria van bijlage III van de Europese richtlijn milieubeoordeling "gedekt". Apart wordt ingegaan op een aantal specifieke criteria uit de Europese Richtlijn: orde van grootte, complexiteit, omkeerbaarheid en cumulatie van effecten.

Wijze van onderzoek

Onderzoeken en werkwijze

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de (verwachte) effecten van de realisatie en het gebruik van de aanmeervoorziening, laad- los- en verpomppaciliteiten aan de Scheurkade. Deze beschrijving is gericht op het mogelijk maken van de afweging door bevoegd gezag of er sprake is van "belangrijk negatieve milieueffecten" die het doorlopen van een m.e.r.-procedure nodig zou maken.

De inventarisatie van verwachte effecten is gebaseerd op de milieuonderzoeken die in het kader van het (voorontwerp) bestemmingsplan Scheurkade zijn uitgevoerd, aangevuld met informatie uit het vigerende bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat en het MER Havenbestemmingsplannen en een expert-judgment oordeel voor thema's/aspecten die niet in de milieuonderzoeken en/of bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat / MER Havenbestemmingsplannen aan bod komen. Er zijn in het kader van deze meldingsnotitie geen nieuwe/aanvullende milieuonderzoeken uitgevoerd. Onderzoeksresultaten worden niet integraal overgenomen in deze meldingsnotitie. In deze notitie worden enkel de conclusies weergegeven en wordt daar waar relevant verwezen naar betreffende milieuonderzoeken.

De beschouwing van verwachte effecten richt zich op die van de aanmeervoorziening, niet de "vervolg"effecten van opslag/verwerking/transport op het achterliggende bedrijventerrein. Dit bedrijventerrein maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat / MER Havenbestemmingsplannen en is in dat bestemmingsplan/MER op milieueffecten getoetst. Ook de toename van scheepvaartverkeer is primair gerelateerd aan de ontwikkeling van bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein en (en dus beschouwd in het MER Havenbestemmingsplannen) geen effect van de realisatie van de Scheurkade.

Aanleg en gebruikfase

In de effectbepaling wordt daar waar relevant en mogelijk onderscheid gemaakt in de effecten gedurende de aanlegfase en de effecten tijdens het gebruik na realisatie.

Cumulatie

In de effectbepaling wordt stilgestaan met het eventueel samenvallen van effecten van aanleg/gebruik van de Scheurkade met effecten van andere ontwikkelingen in de omgeving. Dit om enerzijds aan te geven dat de Scheurkade gerealiseerd wordt in een dynamisch gebied met diverse activiteiten en omgevingseffecten, anderzijds om na te gaan of effecten van de Scheurkade samen met effecten elders leiden tot meer of andere hinder dan de effecten van de Scheurkade op zichzelf. Het onderzoek naar cumulatie houdt niet in dat de effecten van andere ontwikkelingen in het gebied worden beschreven, dan wel worden beoordeeld.

4.2 Algemeen

Realisatie en het gebruik van de aanmeervoorziening, laad- los- en verpompfaciliteiten aan de Scheurkade is een activiteit met enige omvang (2 ha, 1,5-2 jaar werktijd) en leidt tot enige milieueffecten. Maar de activiteit vindt plaats in een al zeer dynamische omgeving.

4.3 Scheepvaartverkeer

Realisatie en het gebruik van de aanmeervoorziening, laad- los- en verpompfaciliteiten aan de Scheurkade leidt tot een (geringe) toename van scheepvaartverkeer en een verandering van scheepvaartstromen.

Veranderingen in aantallen scheepvaartbewegingen

De toename van scheepvaart an sich is geen effect van de aanmeervoorziening, maar het gevolg van realisatie van het bedrijventerrein erachter. Dit effect maakt dan ook geen onderdeel uit van deze m.e.r.-beoordeling, maar van het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat / MER Havenbestemmingsplannen.

De verbetering van de mogelijkheden voor laden/lossen zorgt mogelijk wel voor een (geringe extra) toename van scheepvaartverkeer, zij het beperkt in vergelijking met de totale aantallen scheepvaartverkeer.

Gelet op de prognose van de I/C verhouding voor het Scheur / Nieuwe Waterweg langs het plangebied worden geen knelpunten in de scheepvaart-verkeersbewegingen verwacht.

Het plangebied is gelegen langs vaarweg III (Nieuwe Waterweg van Maasvlakte tot Oude Maas/ Botlek. Momenteel varen er ca. 22 schepen per uur op de Nieuwe Waterweg ter hoogte van de planlocatie, zes zeevaart en 16 binnenvaart (MER Havenbestemmingsplannen). De capaciteit is 225 schepen per uur, de I/C-waarde daarmee 0,10, ruim binnen de 0,8 die een goede doorstroming betekent. Autonomoos wordt een toename tot 28 schepen per uur verwacht, 10 scheepvaart, 18 binnenvaart. De I/C waarde wordt daarmee 0,12.

Verandering in scheepvaart routes

Schepen die laden/lossen aan de Torontoweg en Prof. Gerbrandyweg hoeven niet meer de Botlek- en Laurens haven in te varen, maar kunnen laden / lossen aan de Nieuwe Waterweg. Dit ontlast beide genoemde havens en verkleint de scheepvaartintensiteiten ter plaatse.

Hinder tijdens aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is sprake van extra scheepvaartverkeer. Ingeschat wordt dat gedurende de aanlegfase ca. 3 maanden sprake is van extra scheepvaartverkeer voor de afvoer van baggerspecie.

4.4 Veiligheid

Nautische veiligheid

Door de realisatie van de aanmeervoorziening wijzigen de scheepvaartbewegingen op de Nieuwe Waterweg en in de achterliggende Sint Laurens haven en 3e Petroleumhaven (zie voorgaande paragraaf). Doordat de laad- en losvoorziening direct langs de Nieuwe Waterweg is gelegen nemen de invarende scheepvaartbewegingen in deze havens af. Wel zullen er extra scheepvaartbewegingen ontstaan in de Nieuwe Waterweg van aankomende en vertrekkende schepen van de nieuwe laad- en losvoorziening, inclusief een toename van zwaibewegingen in de monding van Botlek.

In de huidige situatie bedraagt de te verwachten I/C verhouding van de Nieuwe Waterweg 0,10 voor de vaarweg langs het plangebied. Dit is ook vanuit nautische veiligheid ruim binnen de veiligheidsmarges. Ook bij geringe verandering van scheepvaart bewegingen en stromen, blijft de situatie nautisch veilig.

DHMR heeft een port risk assessment uitgevoerd voor de aanleg van deze nautische ontsluiting. Hieruit blijkt dat het vanuit het oogpunt van nautische veiligheid mogelijk is om onder voorwaarden de ontsluiting te realiseren. Wel is aangegeven dat er een aantal ontwerpeisen zijn die meegenomen moeten worden, zoals shore tension. DHMR/Havenmeester heeft ingestemd met het verlenen van een ontheffing van het BPR (Binnenvaart Politie Reglement) voor het gebruik van de kade.

Externe veiligheid

Realisatie en het gebruik van de aanmeervoorziening, laad- los- en verpompfaciliteiten aan de Scheurkade leidt tot een verandering van externe veiligheidsrisico's ter plaatse. De veranderingen zijn in het kader van het bestemmingsplan Scheurkade onderzocht (modelmatig berekend) (Antea Group 2014). De relevante aspecten voor de risicobeoordeling zijn: verpompings van gevaarlijke stoffen, verlading van schepen, transport van gevaarlijke stoffen. Risico's zijn: falen van schepen, losarmen en pompen.

Plaatsgebonden risico

Figuur 4.1 geeft de berekende PR-contouren voor de voorgenomen activiteit. De berekende PR-risicocontouren "blijft in de buurt" van de aanmeervoorziening. Rozenburg en de overkant van de Nieuwe Waterweg worden niet bereikt. Deze PR-contouren blijven tevens binnen de veiligheidscontour van het gebied Botlek- Vondelingenplaat, zoals vastgelegd in het bestemmingsplan Botlek- Vondelingenplaat.

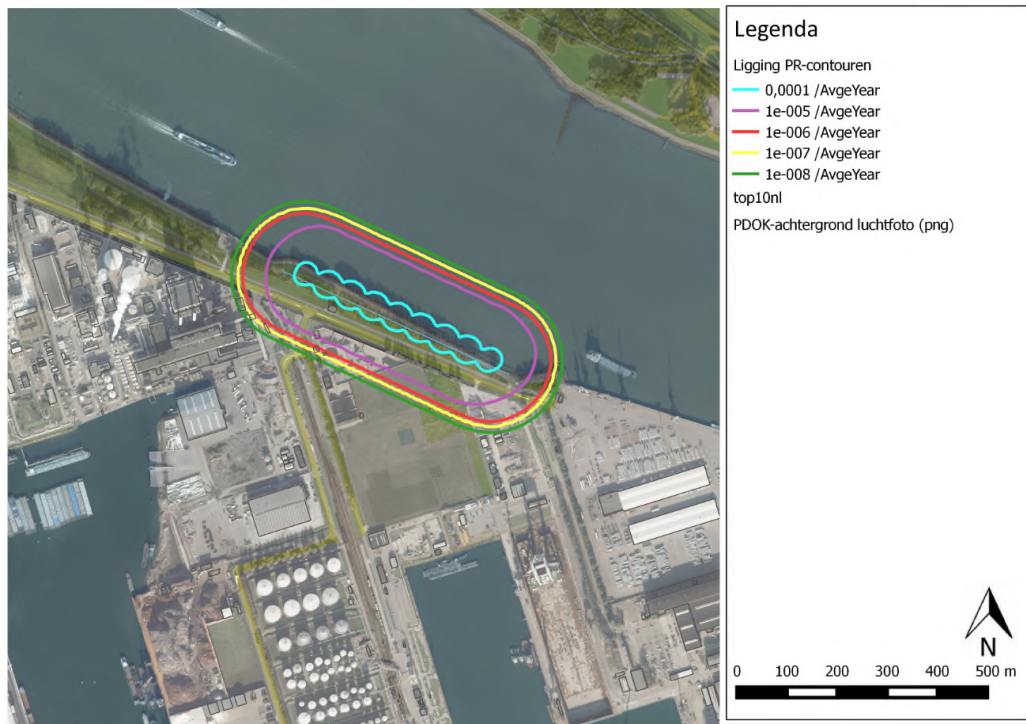
Bepalend voor het risico zijn de verladingsscenario's (plasbrand door breuk/lekkage van de losarm of losslang). Hiervan zijn de boord-boord overslagscenario's het meest risicovol.

Groepsrisico

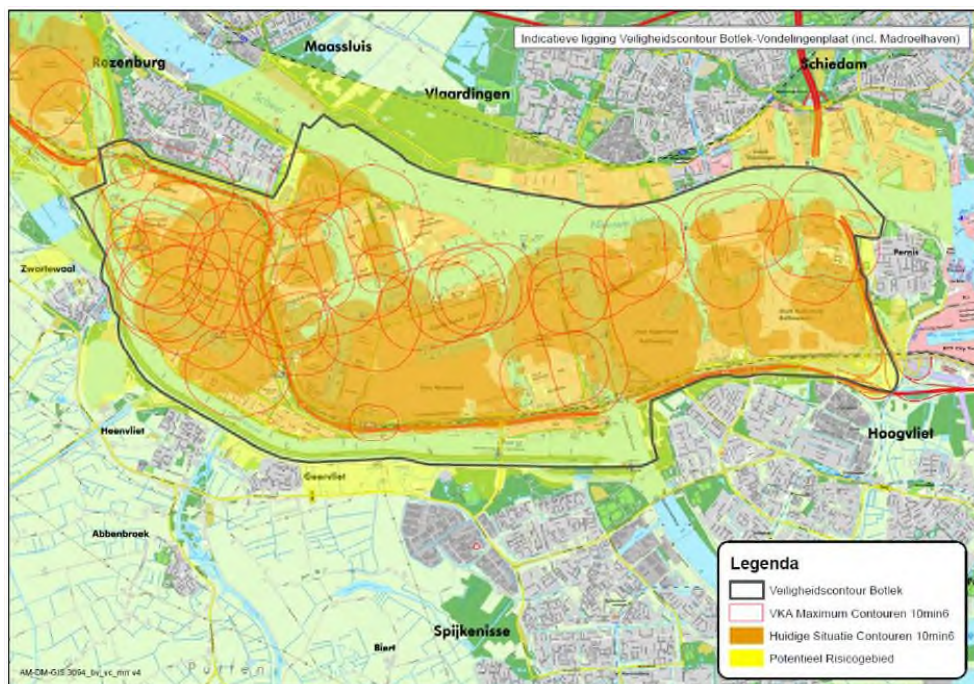
Het berekende groepsrisico komt niet boven de 10 slachtoffers uit. Volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen is pas sprake van een groepsrisico als het groepsrisico boven de 10 personen ligt. Dit houdt in dat in het kader van het Bevi geen groepsrisico is vastgesteld.

Verantwoording groepsrisico

In het bestemmingsplan Scheurkade is een verantwoording groepsrisico opgenomen. Hieruit komen geen noemenswaardige aandachtspunten / aanvullende (milieu)effecten.



Figuur 4.1. PR-contouren (Antea Group, 2014)



Figuur 4.2 Veiligheidscontour Botlek-Vondelingenplaat
 (Bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat / MER Havenbestemmingsplannen)

Veiligheid tegen overstroming

Het aanlegniveau is +4,5 m NAP (de hoogte van het Botlekgebied). Hiermee wordt voldaan aan de minimale aanleghoogte (3,47 m. boven NAP), die voldoet aan het overstromingsrisico 1: 4000 in 2050. Hiermee is de veiligheid tegen overstroming geborgd.

Risico's aanlegfase

Tijdens de aanlegfase zullen schepen aanmeren aan de huidige kade. Dit leidt naar verwachting niet tot wezenlijke veiligheidsrisico's.

4.5 Hinder: Geluid, luchtkwaliteit, geur

Geluidhinder

Realisatie en het gebruik van de aanmeervoorziening, laad- los- en verpompfaciliteiten aan de Scheurkade leidt tot een verandering in het geluidklimaat in en rond het plangebied. Het betreft vier soortengeluid:

- Industrielawaai (geluid van de inrichting);
- Scheepvaartlawaai (van schepen aan de kade alsmede aankomende en vertrekkende schepen);
- Geluid van stilliggende schepen;
- Laagfrequent geluid ("brommen" van schepen)

In het kader van het bestemmingsplan Scheurkade zijn de veranderingen in geluidklimaat als gevolg van de eerste drie bronnen modelmatig berekend (apart en gecumuleerd) (Antea Group, 2014). Laagfrequent geluid is apart beoordeeld.

Industrielawaai, Geluid van stilliggende schepen

Bij de berekeningen is uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie, de voor de geluiduitstraling kenmerkende bedrijfsvoering bij volledige capaciteit van de inrichting. In de regel wordt dit voor het akoestisch onderzoek vertaald als de meest geluidbelastende bedrijfssituatie (wors case), voor zover deze situatie zich meer dan 12 maal per jaar kan voordoen. De situatie die zich 12 maal per jaar, of minder, voordoet noemt men de 'incidentele bedrijfssituatie'.

Er is in het akoestisch onderzoek gekeken naar langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus (LAr,LT). Het maximale geluidniveau ter plaatse van de zonepunten is niet relevant. De dichtstbijzijnde woningen op dermate grote afstand (> 1 kilometer) dat geen sprake zal zijn van significante maximale geluidniveaus op de woonomgeving. Maximale geluidniveaus zijn daarom niet berekend

De langtijdgemiddeld geluidbelasting is bepaald op een aantal beoordelingspunten in de directe , die door DCMR Milieudienst Rijnmond en Havenbedrijf Rotterdam N.V. zijn vastgesteld. De berekende geluidbelasting is vervolgens vergeleken met de door het bevoegd gezag voorgenomen normstelling op basis van de geluidsruimte die volgt uit het zonebewakingsmodel.

Scheepvaartlawaai

In het "Milieueffectrapport Havenbestemmingsplannen - deelrapport geluid, versie mei 2013" is ondermeer het aspect scheepvaartlawaai opgenomen. Voor scheepvaartlawaai bestaan geen sectorale wetgeving en rekenhandleidingen. De effecten worden hierin op de referentiepunten met de rekenmethode voor Industrielawaai (Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai HMRI) in beeld gebracht. In dit geval zijn de geluidseffecten niet gekwantificeerd omdat de scheepvaartbewegingen van en naar de beoogde inrichting direct opgaan in het omgevingsbeeld (drukke vaartroute) en bovendien omliggende geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) op grote afstand tot de inrichting liggen. Het is daarmee voldoende aannemelijk dat vanwege scheepvaart van en naar inrichting, geen sprake is van een significante bijdrage op de geluidbelasting van de omgeving.

Rekenresultaten

In onderstaande tabel 4.2 zijn de berekende langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus (LAr,LT), als gevolg van activiteiten en installaties binnen het plangebied, getoetst aan toetswaarden zoals gesteld in het zonebeheer.

Berekeningspunt		L dag		L avond		L nacht	
		Berekende waarde	Toetsings-waarde	Berekende Waarde	Toetsings-waarde	Berekende waarde	Toetsings-waarde
6	Vlaardingen West (ZIP 6)	23	24	23	24	23	24
7	Vlaardingen Midden (ZIP 7)	14	17	14	17	14	17
16	Spijkenisse West (ZIP 16)	13	16	13	16	13	16
17	Geervliet Midden (ZIP 17)	15	18	15	18	15	18
18	Heenvliet Midden (ZIP 18)	14	18	14	18	14	18
19	Zwartewaal Haven (ZIP 19)	14	18	14	18	14	18
20	Rozenburg Oost (ZIP 20)	30	30	30	30	30	30
22	Rozenburg West woon (ZIP 31)	15	18	15	18	15	18

Tabel 4.2 Geluidproductie van de inrichting ter plaatse van de vastgelegde zonebewakingspunten

Uit bovenstaande tabel blijkt dat op alle berekeningspunten kan worden voldaan aan het gestelde toetsingskader.

Laagfrequent geluid

In het "Milieueffectrapport Havenbestemmingsplannen - deelrapport geluid, versie mei 2013" is onder meer het aspect laag frequent geluid opgenomen. Voor laagfrequent geluid bestaat geen sectorale wetgeving. In de regio Rijnmond wordt door de DCMR in het kader van klachten en milieuvergunningprocedures een aantal specifieke toetsingscurven voor laagfrequent geluid gehanteerd. De onderzoeksaanpak voor het subthema laagfrequent geluid is in dit MER Havenbestemmingsplannen geënt op het vermijden van hinder ten gevolge van laagfrequent geluid afkomstig van de ontwikkel- en veranderlocaties.

Realisatie en gebruik van de Scheurkade leidt niet tot toename van laagfrequent geluid.

Conclusie

1. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsinvloed vanwege activiteiten op voorgenomen inrichting past binnen de geluidsruimte die volgt uit de geluidszonering.

Daarnaast is het voldoende aannemelijk dat:

2. Vanwege de ontwikkeling geen sprake zal zijn van hinder door laagfrequent geluid en
3. Vanwege scheepsvaart van en naar inrichting, geen sprake zal zijn van een significante bijdrage op de geluidsbelasting van de omgeving.

Gezien het bovenstaande is de geluidsinvloed vanwege voorgenomen ontwikkeling aanvaardbaar. Er worden geen wezenlijk negatieve geluideffecten verwacht.

Luchtkwaliteit

Realisatie en het gebruik van de aanmeervoorziening, laad- los- en verpompfaciliteiten aan de Scheurkade leidt tot een verandering in de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Van belang zijn de volgende bronnen:

- Emissie uit stationaire bronnen op het terrein van de laad- en losvoorziening, het gaat hierbij vooral om emissies via puntbronnen, zoals schoorstenen van industriële activiteiten en/of via oppervlaktebronnen zoals die voorkomen bij de open op- en overslag van bulk en bulkgoederen;
- Emissie uit mobiele bronnen op kavels zoals interne transportmiddelen;
- Emissie uit mobiele bronnen zoals zeeschepen en binnenvaartschepen op de vaarwegen en personen- en vrachtverkeer op wegen van en naar het plangebied en van en naar de inrichtingen.

In het kader van het bestemmingsplan Scheurkade zijn de veranderingen in luchtkwaliteit modelmatig berekend (figuur 4.3 en 4.4.) (Antea Group, 2014). Dit voor het totaal aantal maximaal verwachte schepen aan de Scheur, (nog) geen rekening houdend met de afname van scheepvaart verkeer in de achterliggende Botlek en Sint Laurens haven. Voor stikstofdioxide ligt de 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ contour, de grens voor niet in betekenende mate, dicht bij de aanmeervoorziening en bijna geheel op de Nieuwe Waterweg. De toename fijn stof is zeer gering (maximaal 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

De maximale toename NO_2 en PM_{10} als gevolg van de aanmeervoorziening op een gevoelige bestemming is respectievelijk 0,22 en 0,01 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dit in Vlaardingen aan de overzijde van de Nieuwe Waterweg). Elders is de toename op gevoelige bestemmingen (veel) lager. Op alle beschouwde beoordelingspunten is de berekende bijdrage lager dan de NIBM-grens van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Het daadwerkelijke effect is kleiner, omdat in de berekening geen rekening gehouden is met de afname van scheepvaartverkeer in de Botlek- en Sint Laurens haven.

Geur

Realisatie en gebruik van de Scheurkade leidt tot geuremissie als gevolg van ontgassen bij het aansluiten/loskoppelen van leidingen. In het kader van het bestemmingsplan is geuronderzoek verricht (Antea Group/ ProMonitoring, 2014). Hierbij is uitgegaan van de worstcase-situatie. De rekenresultaten geven dat het effect binnen de begrenzing van het bedrijventerrein blijft. Er is geen geureffect op geurgevoelige objecten in de omgeving.

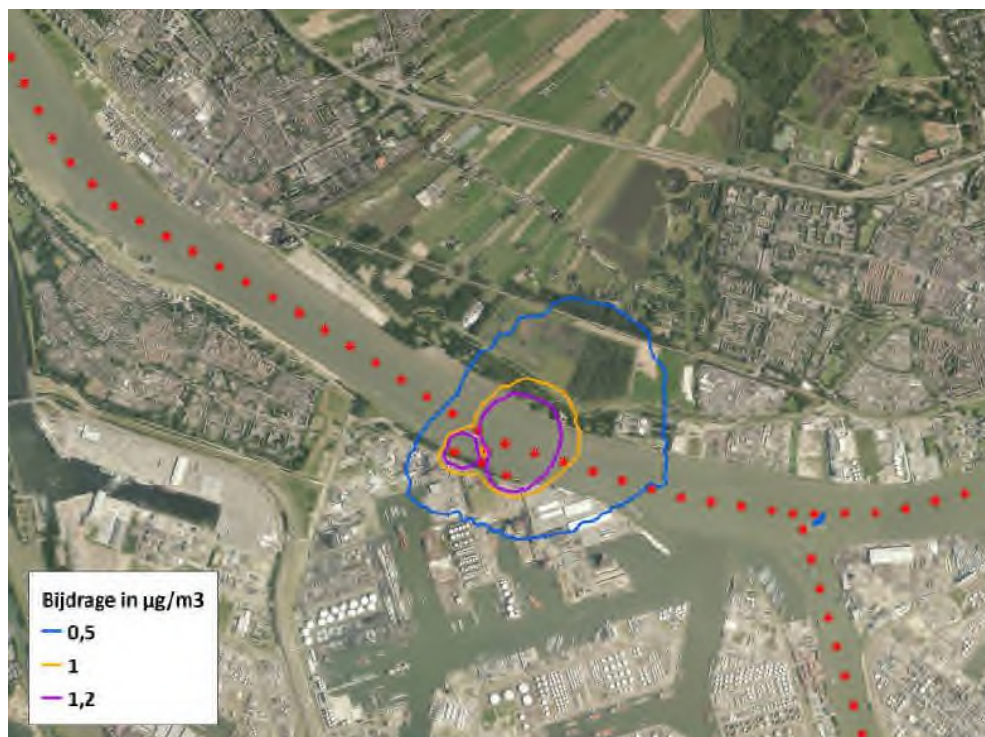
Voor de geurverspreidingsberekeningen is uitgegaan van 0,52 Mou/h (worst case) en een continue emissie met als enige bron de VRU. Er is vanuitgegaan dat er geen lekverliezen zijn op de oplijning. De resultaten van de geurverspreidingsberekeningen zijn in figuur 4.3 weergegeven als contouren van het 98 percentiel. De maximale contour is de contour van 0,25 ou/m³ als 98 percentiel. Deze contour ligt op het plangebied.



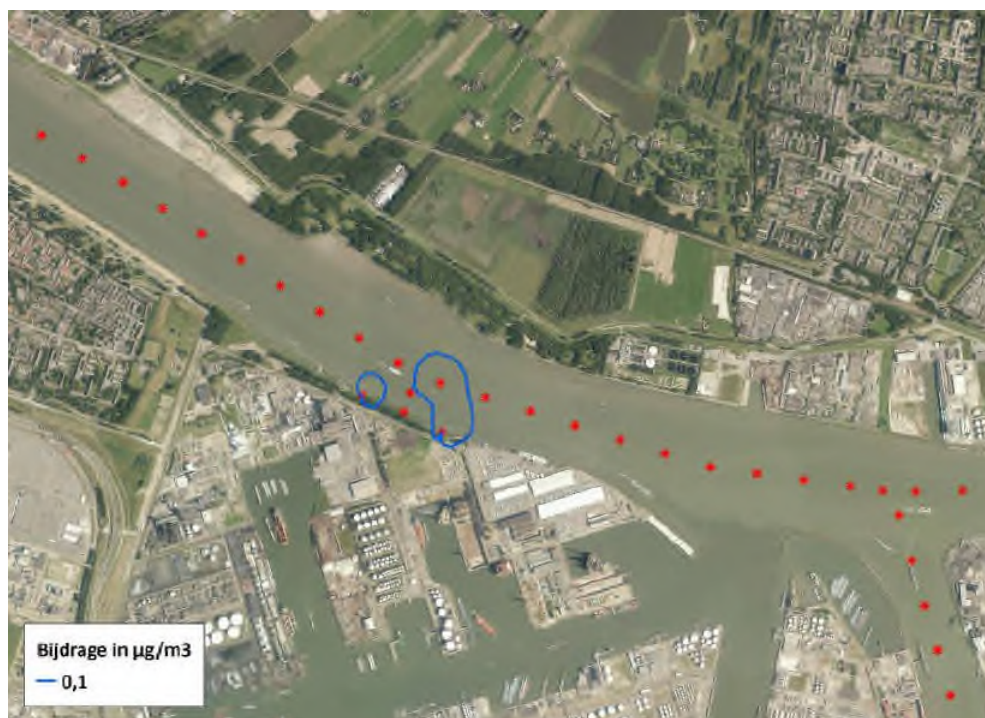
Figuur 4.3 Resultaten geurberekeningen (Antea Group/ ProMonitoring, 2014)

Effecten aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is er sprake van inzet van extra schepen (aanvoer buispalen/damwand, aanvoer baggermateriaal en afvoer baggerspecie), materieel (heistelling, graafmachines, betonmixers e.d.) en aan- en afvoer van materiaal per as. Dit leidt lokaal en tijdelijk tot een toename van uitstoot van geluid en luchtverontreinigende stoffen. Naar verwachting is het effect ten opzichte van het totale geluidklimaat en luchtkwaliteit beperkt en is er geen wezenlijke toename op de omgeving.



Figuur 4.4 Bijdrage NO_2 (Antea Group, 2014)



Figuur 4.5 Bijdrage PM_{10} (Antea Group, 2014)

4.6 Natuur

Natura 2000

Er liggen Natura 2000 gebieden in de (directe) omgeving van de Scheurkade en de vaarwegroute daarnaar toe (tot 60 km buiten de kust). Het betreft:

- Voordelta (ca 14 km van het plangebied);
- Voornes Duin (ca 12 km van het plangebied);
- Duinen Goeree & Kwade Hoek (ca 18 km van het plangebied);
- Solleveld & Kapittelduinen (ca 10 km van het plangebied);
- Oude Maas (ca 5 km van het plangebied);
- Haringvliet (ca 11 km van het plangebied).

Realisatie en gebruik van de aanmeervoorziening en laad- en losfaciliteiten kunnen leiden tot negatieve effecten op deze Natura 2000-gebieden. Dit is onderzocht in een voortoets (bijlage 2). Een mogelijk effect is vooral en alleen door een (eventuele) toename en/of verandering van scheepvaartbewegingen en de daaraan gerelateerde veranderingen in uitstoot van stikstof. Gezien de afstand tot de Natura 2000-gebieden zijn andere effecten op voorhand uit te sluiten.

Stikstofdepositie

In het kader van deze m.e.r.-beoordeling en het bestemmingsplan Scheurkade zijn alleen de volgende veranderingen in scheepvaartbewegingen en de daaraan gerelateerde stikstofdepositie van belang:

- Scheepvaartbewegingen tijdens aanlegfase;
- Toename scheepvaartbewegingen door aantrekkelijker worden laden/lossen;
- Afname scheepvaartkilometers door verplaatsing laden en lossen van Botlek/Laurens haven richting Scheurkade.

De scheepvaart aantallen van en naar de Scheurkade aan sich zijn niet zozeer gerelateerd aan de Scheurkade, maar aan de bedrijfsontwikkeling op het bedrijventerrein erachter en als zodanig reeds beschouwd in de passende beoordeling bij het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat / MER Havenbestemmingsplannen.

De aan- en afvoer van grondstoffen en de inzet van materieel tijdens de aanlegfase is een fractie van het totale scheepvaartverkeer op de Nieuwe Waterweg en valt binnen de getoetste groei van scheepvaartverkeer door de ontwikkelingen binnen de havenbestemmingsplannen. Realisatie van de Scheurkade vindt eerder plaats dan het maximaal gerealiseerd zijn de getoetste bestemmingsplanontwikkelingen en leidt daarmee niet tot een ander/extra effect dan de al getoetste.

De toename van scheepvaartverkeer door het aantrekkelijker worden van het laden/lossen aan de Scheurkade in vergelijking tot de huidige mogelijkheden is naar verwachting beperkt. Daar staat bovendien de afname van scheepvaartkilometers tegenover.

Conclusie

De aanleg van de Scheurkade leidt niet tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebied. Negatieve effecten zijn uitgesloten.

EHS

Voor wat betreft de EHS is er alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie. Er bevindt zich geen EHS binnen het plangebied. Er is van directe aantasting van de EHS dan ook geen sprake. Wel is er sprake van tijdelijke verstoring tijdens de aanleg van de kade. Deze verstoring heeft geen effect op het beheertype 'rivier' omdat er slechts ingegrepen wordt op de kade. De oever bestaat ter hoogte van het plangebied uit basaltblokken (zie onderstaande foto) waardoor de ontwikkeling van het beheertype 'Kruiden- en faunairijk grasland' niet mogelijk is.



Foto: Door de aanwezigheid van basaltblokken langs de oever is de ontwikkeling van het Natuurdoeltype 'Kruiden- en faunairijk grasland' hier niet mogelijk.

Door de ingreep op de kade en de afwezigheid van een natuurlijke oever worden de wezenlijke kenmerken van de EHS niet aangetast. Vanuit dit oogpunt zijn er vanuit het beschermingsregime van de EHS geen belemmeringen.

Beschermde soorten

Door de kap van de bomen in het plangebied verdwijnt leefgebied voor de roekenkolonie. De gunstige staat van instandhouding komt echter niet in gevaar, omdat in het westelijk gelegen Botlekpark voldoende geschikt broedbiotoop aanwezig is. De bomen worden na het broedseizoen gekapt. De kap van bomen heeft geen wezenlijk negatieve invloed op de gunstige staat van instandhouding van de vleermuizen in het Botlekpark. Er verdwijnen geen vaste rust- of verblijfplaatsen.

Kaderrichtlijn water (KRW)

Om de aanleg en het gebruik van de aanmeervoorziening te toetsen aan de KRW-doelen wordt het stroomschema doorlopen zoals deze is opgesteld in de bijlage van Programma van de Rijkswateren 2010-2015.

1A) Vindt de ingreep plaats binnen de begrenzing van het waterlichaam of zijn er uitstralende effecten tot in het waterlichaam?

Nee, aanleg van de Scheurkade vindt niet plaats in het KRW-waterlichaam Nieuwe Waterweg. Er zijn mogelijk wel uitstralende effecten.

1B) Staat de ingreep op de lijst met ingrepen die in principe altijd toegestaan zijn (zie kader toetsingskader RWS)?

Door de aanleg van de kade zal het Scheur worden verbreed. Na realisatie van de kade, door middel van een inkasting, zal de resterende grond worden afgevoerd en de bodem worden gebaggerd.

1C) Heeft de ingreep enkel positieve effecten op de ecologische kwaliteit?

Of wordt bij een gewijzigde maatregel met KRW_doelstelling de oorspronkelijke doelstelling nog steeds gehaald?

De aanleg en gebruik van de Scheurkade leidt niet direct tot een positief effect op de ecologische kwaliteit van het Scheur en de Nieuwe Waterweg. Wel zal de waterbodem worden vergroot en grond worden verwijderd.

1D) Heeft de ingreep een negatief effect op de omvang van een geplande of al uitgevoerde KRW-maatregelen?

In de Factsheet KRW NL94-9 staan de maatregelen opgenomen die gepland staan of reeds zijn uitgevoerd in de periode 2009 - 2015. Deze maatregelen bestaan uit:

Maatregel	Stroomgebiedsbeheerplan omschrijving	status
Aanbrengen verbeterd hard substraat	Verbreden / hermeanderen / (snel) stromend water	uitgevoerd
Herstel verbinding met zijrivieren / beken	Vispasseerbaar maken kunstwerk	uitgevoerd
Aanbrengen verbeterd hard substraat	Verbreden / hermeanderen / (snel) stromend water	in voorbereiding

Aanleg en gebruik van de Scheurkade heeft geen effect op de maatregelen die reeds zijn uitgevoerd of nog in voorbereiding zijn. De verbreding heeft geen effect op uitgevoerde kades (inclusief substraat) en kunstwerken.

Deel 2 Toetsingskader watertype afhankelijk

2-1 Worden de kwaliteitselementen van dit watertype negatief beïnvloed door de ingreep? Of zijn er uitstralende effecten richting de kwaliteitselementen van dit watertype.

Uit de MapViewer 2.4.12 blijkt dat ter plaatse van de ingreep geen potentieel areaal is voor oeverplanten en waterplanten, door de huidige harde oever met minimale oevervegetatie is het areaal beperkt. Deze twee maatlaten zijn voor dit watertype niet van toepassing.

De ingreep heeft alleen gevolgen voor de bestaande oeverconstructie door het deels verwijderen van deze oever ter vervanging door een kade en extra water als onderdeel van de Nieuwe Waterweg/Scheur. De veranderingen in waterstroming en dergelijke zijn dermate klein dat er geen potentieel areaal buiten de ingreep zelf verdwijnt. Ook is er geen sprake van een verandering van de fysische waterkwaliteit door de ingreep.

Conform het toetsingskader wordt geconcludeerd dat de ingreep geen significant effect heeft op de belangrijkste stuurparameters en daarmee ook niet op de relevante biologische kwaliteitselementen.

Conclusie

De waterkwaliteit in de Nieuwe Waterweg voldoet (nog) niet aan de eisen vanuit de KRW. Dit komt door de chemische verontreiniging in dit gebied. Aanleg en gebruik van de Scheurkade heeft geen invloed op de waterkwaliteit waardoor de biologische kwaliteit achteruit gaat. Ook heeft de ingreep geen effect op de reeds uitgevoerde maatregelen en nog uit te voeren maatregelen.

Geconcludeerd kan worden dat aanleg en gebruik van de Scheurkade geen effect heeft op de KRW-doelen en de biologische kwaliteitselementen van de Nieuwe Waterweg.

4.7 Water

Waterstanden / Stromingssnelheden / Stromingspatronen / Zoutindringing / Temperatuur / Vertroebeling

De inkassing is in relatie tot het Scheur van geringe omvang en gaat niet gepaard met verdieping. Er worden daarom geen (wezenlijke) effecten op waterstanden, stromingssnelheden, stromingspatronen, zoutindringen, temperatuur en vertroebeling verwacht.

Waterkwaliteit

Aanleg en gebruik van de aanmeervoorziening heeft naar verwachting geen wezenlijk effect op de waterkwaliteit zoals beschouwd in het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat en bijbehorend MER.

Effecten aanlegfase

Tijdens de aanlegfase tijdelijk vertroebeling optreden door de graaf/baggerwerkzaamheden bij aanleg van de inkassing.

4.8 Bodem

Grondverzet en materiaalstromen

Aanleg van de aanmeervoorziening leidt het vergraven van ca. 750.000 m³, bestaande uit zand, silt, klei en veen. Dit wordt per schip afgevoerd naar de Noordzee (schoon materiaal) of de Slufter (verontreinigd materiaal). Voor de aanleg van de kade wordt ca 25.000 m³ teelaarde en zand afgevoerd.

Bodemkwaliteit

Er is ten behoeve van de Scheurkade (nog) geen bodemkwaliteitsonderzoek verricht.

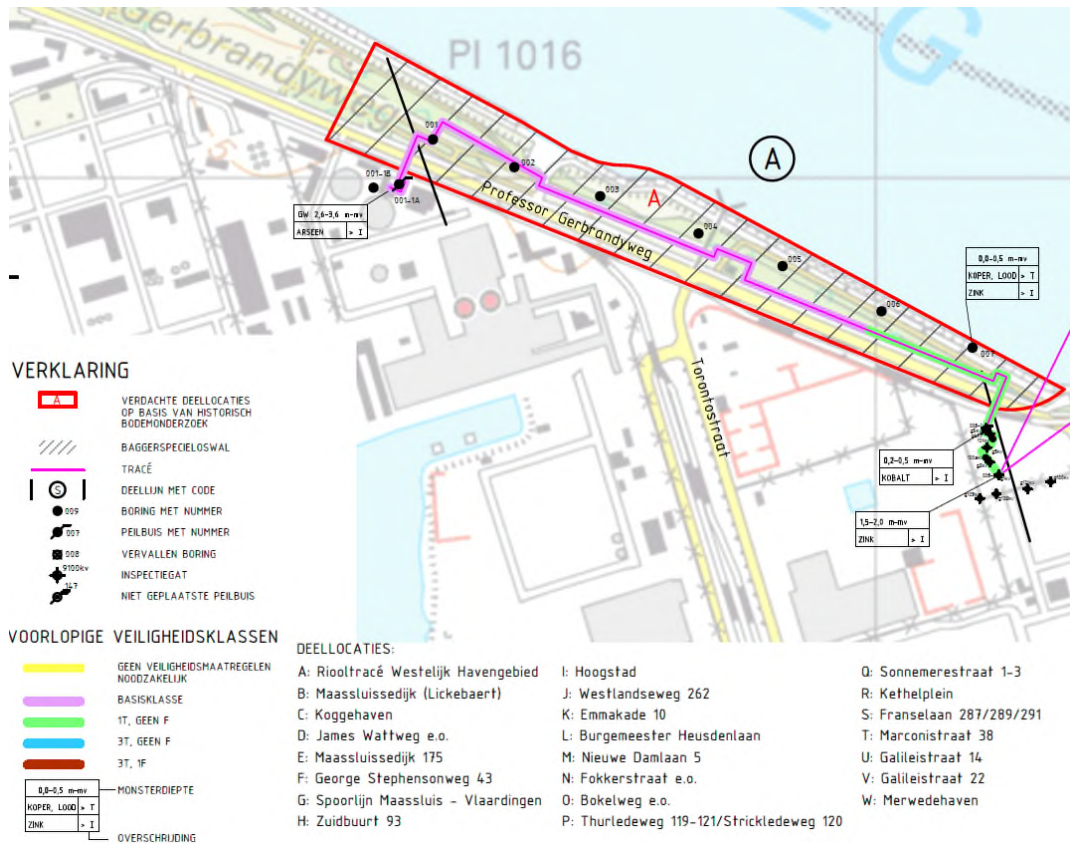
Recent is in opdracht van Eneco een leiding voor stadsverwarming aangelegd langs de Professor Gerbrandyweg ter hoogte van het plangebied. Het leidingtracé heeft een lengte van ca. 16,5 km (30 meter werkstrook, sleufbreedte van 4 tot 7 meter en sleufdiepte 2,1 m). Uit het historisch bureauonderzoek is naar voren gekomen dat het leidingtracé voornamelijk zal worden aangelegd ter hoogte van bestaande infrastructuur (straat, fietspad, wandelpad) of de belendende infrastructuur. De KLIC-meldingen hebben aangetoond dat daar al veel kabels en leidingen in de grond zitten.

Bij het veldonderzoek ter plaatse van het plangebied is de grond op basis van het historisch bodemonderzoek verdacht op zware metalen, OCB en minerale olie. De deellocatie betreft een baggerspecielocatie.

In de sterk steenhoudende bovengrond van boring 007 zijn in het traject van 0,0 tot 0,5 m -mv een sterk verhoogd gehalte aan zink en matig verhoogde gehalten aan koper en lood aangetroffen.

Daarnaast zijn licht verhoogde gehalten aan cadmium, kobalt, kwik, nikkel en PCB gemeten. In de sterk puinhoudende en matig bakstenhoudende bovengrond van boring 008-1 is een sterk verhoogd gehalte aan kobalt aangetoond. In de ondergrond van boring 008-2 is in het traject van 1,5 tot 2,0 m -mv. een sterk verhoogd gehalte aan zink gemeten.

De sterk verhoogde gehalten aan zink en kobalt en de matig verhoogde gehalten aan koper en lood kunnen gerelateerd worden aan de baggerspecielocatie. Gezien de baggerspecielocatie is vermoedelijk sprake van een diffuse verontreiniging. Het betreft een historisch geval van ernstige bodemverontreiniging. Geadviseerd wordt om een BUS melding tijdelijk uitplaatsen te verrichten om de werkzaamheden in het kader van de aanleg van het leidingtracé uit te kunnen voeren, dit betreft het groen gearceerde deel van het gebied in onderstaande figuur 4.6.



Figuur 4.6 Kaart bodemonderzoek stadsverwarming (bron: onderzoek Oranjewoud)

Veiligheidsklasse bodem

Conform de CROW 132 zijn op basis van de analyseresultaten de veiligheidsklassen vastgesteld. Indien geen gemeten gehalten aan onderzochte parameters de betreffende interventiewaarden overschrijden worden de veiligheidsklassen bepaald aan de hand van de classificatie van de bodem conform het Besluit bodemkwaliteit.

Indien de grond voldoet aan de klassen Achtergrondwaarde (AW2000) of Wonen uit dit besluit, dan is het treffen van veiligheidsmaatregelen in relatie tot verontreinigde grond niet noodzakelijk. Indien de grond voldoet aan de klasse Industrie dan wel geclassificeerd wordt als Niet toepasbaar (individuele gehalten < interventiewaarde), dan is de basisklasse van toepassing.

De locatie betreft een baggerspecielocatie. Er is sprake van een sterke verontreiniging met kobalt en zink. De voorlopige veiligheidsklasse is vastgesteld op Basisklasse (paarse arcering in figuur 4.6) 1T, geen F (groene arcering in figuur 4.6).

Opgemerkt wordt dat voorgenomde veiligheidsklassen voorlopig van aard zijn. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden worden de definitieve veiligheidsklassen vastgesteld in overeenstemming met een hiertoe deskundig persoon.

De maatregelen die dienen te worden genomen zijn beschreven in de CROW-publicatie 132 (4de druk) en worden bepaald door de hoogst gevonden T- en F-klasse. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden in de basisklasse of hoger dient onder andere een V&G-plan conform CROW 132 te worden opgesteld en dient een (middelbaar/hoger) veiligheidskundige te worden betrokken.

Indien sprake is van verontreiniging zal deze bij de aanleg van inkassing worden weggegraven. De aanlegkade en voorzieningen worden zo aangelegd dat bodemverontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Slib / Erosie/sedimentatie

De inkassing is in relatie tot het Scheur van geringe omvang en gaat niet gepaard met verdieping. Er worden daarom geen (wezenlijke) effecten op slib / erosie / sedimentatie verwacht.

Effect tijdens aanlegfase

Tijdens de aanlegfase tijdelijk vertroebeling optreden door de graaf/baggerwerkzaamheden bij aanleg van de inkassing.

4.9 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap

Met de aanleg van de aanmeervoorziening verdwijnt de huidige groenzone en het huidige landschappelijke karakter van het plangebied. Landschappelijk en ruimtelijk-visueel verdwijnt hiermee een deel van de groene verbinding van het Botlekpark en de Lickebaert aan de overzijde van de Nieuwe Waterweg. Het betreft echter geen beschermde landschappelijke waarden: de groenstrook is geen onderdeel van het Botlekpark, dat valt binnen het beleid van de Groenvisie.

Cultuurhistorie

Aanleg van de aanmeervoorziening leidt niet tot verlies van bijzondere en/of beschermde cultuurhistorische waarden, anders dan de hierboven beschreven cultuurlandschappelijke waarden.

Archeologie

Gezien de archeologische verwachting is verstoring van archeologische waarden niet op voorhand uit te sluiten. Een dubbelbestemming in het bestemmingsplan borgt ervoor dat voorafgaand aan de daadwerkelijke vergraving onderzoek gedaan wordt naar het werkelijk voorkomen van waarden, zodat deze afgewogen kunnen worden en, als bij vergraving verstoord, opgegraven en onderzocht kunnen worden. Voorafgaand aan de aanleg zal in combinatie met een verkennend bodemonderzoek onderzoek gedaan worden naar archeologische indicatoren in het plangebied.

4.10 Duurzaamheid

Aanleg en gebruik van de aanmeervoorziening geeft, zij het in relatief geringe mate, invulling aan duurzaamheidsdoelstellingen voor de Rotterdamse Haven, zoals gedefinieerd in de Havenvisie 2030:

- het verhogen van de efficiency en ruimteproductiviteit;
- het stimuleren van clustering en co-siting;
- het stimuleren van duurzame mobiliteit

Door een (enigszins) efficiëntere ontsluiting van het achterliggend bedrijventerrein wordt het aantal scheepvaartkilometers en daarmee de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (enigszins) verminderd. Daar staat tegenover dat een groenvoorziening verloren gaat.

4.11 Overige aspecten Europese richtlijn

Orde van grootte

Aanleg van de aanmeervoorziening is een ingreep van een zekere omvang (ca 2 ha, 775.000 m³ grondafvoer, 1,5 a 2 jaar werktijd, waarvan afgraven 1 maand bij aanvang voor aanleg bouwput, 3 maanden aan einde voor baggeren inkassing), maar vindt plaats in een al zeer dynamische omgeving,

waarin diverse projecten van veel grotere omvang worden gerealiseerd. Veel van de andere projecten in de Rotterdamse haven zijn in omvang en effect op de omgeving vele malen groter dan de Scheurkade.

Complexiteit

Aanleg van de aanmeervoorziening is in de optiek van het Havenbedrijf geen complex project met specifieke aandachtspunten.

Omkeerbaarheid

Aanleg van de aanmeervoorziening is in principe omkeerbaar. De inkassing kan worden opgevuld, om de voorzieningen en verharding kan worden weggehaald. Dit gaat gepaard met vergelijkbare effecten als de aanleg. Het verlies van de huidige groenstructuur is niet omkeerbaar, maar kan worden vervangen door nieuwe aanplant.

Cumulatie

Realisatie en het gebruik van de aanmeervoorziening, laad- los- en verpomppaciliteiten aan de Scheurkade is een activiteit met enige omvang (2 ha, 1,5-2 jaar werktijd) en leidt tot enige milieueffecten. Maar de activiteit vindt plaats in een al zeer dynamische omgeving. Cumulatie van effecten tijdens de aanleg- en/of gebruiksfase is op voorhand niet uit te sluiten. Echter de effecten van realisatie van de Scheurkade zijn beperkt en daarmee de bijdrage aan eventuele cumulatie van effecten. Verwacht wordt dat effecten van overige ontwikkelingen binnen de Rotterdamse haven individueel en gezamenlijk veel groter zijn en daarmee veel meer bepalend voor cumulatie dan die van de Scheurkade.

5 Conclusies en advies

In onderstaande tabel zijn de effectbeoordelingen uit hoofdstuk 4 voor de verschillende onderdelen opgenomen.

Tabel 5.1: Overzicht beoordelingen

Thema	Aspecten	Effect	Belangrijk nadelig milieueffect?
Scheepvaart verkeer	Scheepvaartbewegingen	Zeer beperkt: mogelijk geringe toename door aantrekkelijkere voorzieningen, afname bewegingen van een naar Botlek/St. Laurens haven	Nee
	Scheepvaartroutes	afname bewegingen van een naar Botlek/ St. Laurens haven	Nee, positief
	Hinder aanlegfase	Extra scheepvaartbewegingen	Nee
Veiligheid	Nautische veiligheid	Geen verslechtering op het Scheur, verbetering in Botlek/Laurens haven	Nee
	Externe veiligheid	Zeer beperkt	Nee
	Veiligheid tegen overstroming	Geen	Nee
Hinder	Geluidhinder	Zeer beperkt	Nee
	Luchtkwaliteit	Zeer beperkt	Nee
	Geur	Geen	Nee
	Hinder aanlegfase	Tijdelijk beperkt	Nee
Natuur	Natura2000	Geen	Nee
	EHS	Geen	Nee
	Beschermde soorten	Geen wezenlijk effect (rekening houdend met broedseizoen)	Nee
	KRW doelstellingen	Geen	Nee
Water	Waterstanden	Geen	Nee
	Stromingssnelheden	Geen	Nee
	Stromingspatronen	Geen	Nee
	Zoutindringing	Geen	Nee
	Temperatuur	Geen	Nee
	Waterkwaliteit	Geen	Nee
	Effecten aanlegfase	Vertroebeling (tijdelijk)	Nee
Bodem	Grondverzet / Materiaalstromen	775.000 m ³ (grotendeels afvoer over water)	Nee
	Bodemkwaliteit	Basiskwaliteit (westelijk deel) en 1T, geen F (oostelijk deel)	Nee
	Slibhuishouding	Geen	Nee
	Erosie/sedimentatie	Geen	Nee
	Effect aanlegfase	Vertroebeling (tijdelijk)	Nee
Landschap en erfgoed	Landschappelijke waarden	Verlies groenstructuur	Nee
	Cultuurhistorie waarden	Geen	Nee
	Archeologische waarden	Niet bekend, maar geborgd door dubbelbestemming	Nee
Overige	Orde van grootte	Gering	Nee
	Complexiteit	Gering	Nee
	Omkeerbaarheid	Deels omkeerbaar	Nee
	Cumulatie	Beperkt	Nee

Effect op gevoelige gebieden

Realisatie van Scheurkade heeft geen negatief effect op gevoelige gebieden.

Relatie met bestaande of autonome ontwikkelingen

Scheurkade ligt in een dynamische omgeving, waarin continu ontwikkelingen plaatsvinden. Cumulatie van effecten tijdens de aanleg- en/of gebruiksfase is op voorhand niet uit te sluiten. Echter de effecten van realisatie van de Scheurkade zijn beperkt en daarmee de bijdrage aan eventuele cumulatie van effecten. Verwacht wordt dat effecten van overige ontwikkelingen binnen de Rotterdamse haven individueel en gezamenlijk veel groter zijn en daarmee veel meer bepalend voor cumulatie dan die van de Scheurkade.

Conclusie: geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu

De voorgenomen realisatie van een aanmeervoorziening, laad-, los- en verpompvoorzieningen aan de Scheurkade heeft geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Bijlage 1 Scheurkade vs m.e.r.-verplichtingen

Er is niet eenduidig op voorhand aan te geven wat de m.e.r.-verplichtingen zijn voor de aanleg van een aanmeervoorziening met laad- en losfaciliteiten langs de Scheurkade - Prof. Gerbrandyweg. Algemeen gesteld bestaan er twee sporen die tot m.e.r.-verplichtingen kunnen leiden:

- 1) Het voornemen is een activiteit zoals als categorie opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.)
- 2) Voor het voornemen moet een passende beoordeling worden opgesteld (omdat negatieve effecten op Natura2000-gebied op voorhand niet zijn uit te sluiten).

In deze bijlage worden beide sporen beschouwd:

Ad1

“Aanmeervoorziening met laad- en losfaciliteiten” is niet direct als categorie terug te vinden in het Besluit m.e.r. Het valt mogelijk wel onder één of meerdere categorieën. Bijgevoegd is een overzicht van mogelijk relevante m.e.r.-categorieën. Aspecten die voor een juiste interpretatie relevant zijn, zijn:

- Is het bestemmingsplan concreet of kaderstellend ?
- Is de activiteit te zien als wijziging van een binnenvaarweg, wijziging van haven, pier ?, overladersstation, industrieterrein ? keerwand ?
- Wat is het laadvermogen van de schepen (> 900 ton, > 1350 ton).

Concreet bestemmingsplan

- Het bestemmingsplan Scheurkade - Prof. Gerbrandyweg maakt de aanleg van de aanmeervoorziening planologisch concreet mogelijk.

Geen directe m.e.r.-plicht

- Er is geen sprake van “aanleg van een binnenvaarweg” (C3)
- Er is wellicht wel sprake van “wijziging van een binnenvaarweg” maar geen vergroting van ruimteoppervlak >20%, geen structurele verdieping > 5 miljoen m³, geen verlegging zomerbed
- conclusie: Er is geen (directe) m.e.r.-plicht volgens C3
- Er is geen sprake van “aanleg van een haven/pier” (C4)
- Wellicht is er wel sprake van “wijziging/uitbreiding van een haven” maar geen wijziging groter dan 100 ha
- conclusie: geen (directe) m.e.r.-plicht volgens C4
- Vraag is of de wand leidt tot een wijziging van de infiltratie van water in de bodem en daarmee zou vallen onder categorie C15: niet het geval.
- Er is geen sprake van opslag en daarmee geen m.e.r.-verplichting conform categorie C25.

Wel m.e.r.-beoordelingsplicht

- De activiteit moet mogelijk gezien worden als een overladersstation, maar is niet groter dan 25 ha,
- Conclusie: vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht volgend D2
- Er is geen sprake van “aanleg binnenvaarweg”, maar wellicht wel van “wijziging binnenvaarweg”
- Uitgaande van een geschiktheid voor schepen van >900 ton is de conclusie: m.e.r.-beoordelingsplicht volgens D3.1
- Er is geen sprake van “aanleg haven/pier”, wellicht wel van “wijziging/uitbreiding haven”

- Uitgaande van een geschiktheid voor schepen van >900 ton is de conclusie: m.e.r.-beoordelingsplicht volgens D4
- De activiteit is mogelijk te zien als “aanleg/wijziging industrieterrein”, maar niet groter dan 75 ha
- conclusie vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht volgens D11.3
- Vraag is of de wand leidt tot een wijziging van de infiltratie van water in de bodem en daarmee zou vallen onder categorie D15: niet het geval.
- Er is geen sprake van opslag en daarmee geen m.e.r.-verplichting conform categorie C25.

Ad 2

Er liggen Natura2000 gebieden in de directe omgeving van de Scheurkade - Prof. Gerbrandyweg. Effecten van de aanleg en / of het gebruik kunnen leiden tot negatieve effecten op deze Natura2000-gebieden. Dit gekoppeld aan de (eventuele) toename en/of verandering van scheepvaartbewegingen en de daaraan gerelateerde veranderingen in uitstoot van stikstofoxiden en geluid (boven- en onder water). Of hiervan sprake is en of dit kan leiden tot significant negatieve effecten op Natura2000-gebieden (en daarmee noodzaakt tot een passende beoordeling en daarmee een plan-m.e.r.) is op voorhand niet te bepalen.

Daarbij speelt dat de toename en/of verandering van scheepvaartverkeer niet zozeer gekoppeld is aan de aanleg en het gebruik van de aanmeervoorziening met laad- en losfaciliteiten, maar aan het gebruik van het bedrijventerrein erachter. Dit bedrijventerrein maakt geen deel uit van het nu op te stellen bestemmingsplan, maar maakt deel uit van het bestemmingsplan Botlek-Vondelingenplaat. In het kader van dit bestemmingsplan is een m.e.r.-procedure doorlopen en een passende beoordeling opgesteld. Verondersteld mag worden dat het effect van de toename van bedrijvigheid gekoppeld aan de Scheurkade - Prof. Gerbrandyweg al is meegenomen en afgewogen in deze passende beoordeling. Als dat zo is hoeft dit in het kader van het nu op te stellen bestemmingsplan Scheurkade - Prof. Gerbrandyweg niet meer te gebeuren.

Er is naar verwachting op voorhand voor het bestemmingsplan Scheurkade - Prof. Gerbrandyweg geen passende beoordeling nodig is en daarmee geen plan-m.e.r.

Totaalconclusie: m.e.r.-beoordeling en voortoets

Volgend uit bovenstaande is de conclusie dat in het kader van het bestemmingsplan Scheurkade - Prof. Gerbrandyweg een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen.

Onderdeel C. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage verplicht is

Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
Activiteiten	Gevalen	Plannen	Besluiten
C 3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenvaarweg.	In gevallen waarin: a. de aanleg betrekking heeft op een binnenvaarweg die kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton of b. de wijziging of uitbreiding betrekking heeft op: 1°. een vergroting van het ruimte-opervlak met 20% of meer van een binnenvaarweg die kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton, 2°. een structurele verdieping waarbij meer dan 5 miljoen m ³ grond wordt verzet, of 3°. een verlegging van het zomerbed over een oppervlakte van 50 hectare of meer.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel het projectplan, bedoeld in artikel 5.4, eerste lid, van de Waterwet, of, indien artikel 5.4, zesde lid, van die wet van toepassing is, het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet, dan wel bij het ontbreken daarvan de besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn.
C 4	De aanleg, wijziging of uitbreiding van: a. een haven voor de binnenscheepvaart, b. een zeehandelshaven, of c. een met het land verbonden en buiten een haven gelegen pier voor lossen en laden, met uitzondering van pieren voor veerboten.	In gevallen waarin: a. de aanleg betrekking heeft op: 1°. een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer, of 2°. een pier die schepen kan ontvangen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton of b. de wijziging of uitbreiding betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.
C 15.1	De infiltratie van water in de bodem of onttrekking van grondwater aan de bodem alsmede de wijziging of uitbreiding van bestaande infiltraties en onttrekkingen.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet en het plan, bedoeld in de artikelen 4.1 en 4.4 van de Waterwet.	Het besluit, bedoeld in de artikelen 6.4 of 6.5, aanhef en onderdeel b, van de Waterwet, dan wel het besluit tot vergunningverlening bedoeld in een verordening van een waterschap.
C 25	De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die	De besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn.

wet.

Onderdeel D. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de wet van toepassing is

Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4	
Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten	
D 2.1	De aanleg, wijziging of uitbreiding van overladingsstations of faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijken.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 25 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D 3.1	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenvaarweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een binnenvaarweg die: 1° kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer of 2° een oppervlakte van 25 hectare of meer heeft.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel het projectplan, bedoeld in artikel 5.4, eerste lid, van de Waterwet, of, indien artikel 5.4, zesde lid, van die wet van toepassing is, het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet, dan wel bij het ontbreken daarvan de besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn.
D 4	De aanleg, wijziging of uitbreiding van: a. een haven voor de binnenscheepvaart, b. een zeehandelshaven, c. een visserijhaven of d. de wijziging of uitbreiding van een met het land verbonden en buiten een haven gelegen pier voor lossen en laden, met uitzondering van pieren voor veerboten.	In gevallen waarin: a. de aanleg betrekking heeft op een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer of b. de wijziging of uitbreiding betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het besluit tot aanleg dan wel, bij het ontbreken daarvan het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
	De aanleg, wijziging of uitbreiding van werken	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en	Het besluit, bedoeld in de artikelen 6.4 of 6.5, onderdeel b, van de Waterwet, dan wel van het

voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater.	hoeveelheid water van 1,5 miljoen m ³ of meer per jaar.	2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet en het plan, bedoeld in de artikelen 4.1 en 4.4 van de Waterwet.	besluit tot vergunningverlening bedoeld in een verordening van een waterschap.
De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie behorend tot de chemische industrie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een opslagcapaciteit van 100.000 ton of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn.
De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de bovengrondse opslag van aardgas.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een opslagcapaciteit van 100.000 m ³ of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn.
De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor bovengrondse opslag van fossiele brandstoffen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 50 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn.

Bijlage 2 Toets Natuurbeschermingswet

Aanleiding

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft het initiatief genomen voor de ontwikkeling van de locatie aan de Scheurkade - Prof. Gerbrandyweg. De voorgenomen activiteit is de realisatie van een aanmeer-voorziening met laad- en losfaciliteiten. Het terrein is gelegen in de Botlek-Vondelingenplaat ten oosten van de kern Rozenburg.



Figuur 1: Plangebied Scheurkade

Het plangebied zal door het Havenbedrijf bouwrijp worden opgeleverd en vervolgens door een nader te selecteren partij ontwikkeld worden. De ontwikkelaar zal de definitieve inrichting bepalen, het bestemmingsplan dient dan ook flexibel van aard te zijn. Dit betekent dat er sprake zal zijn van een groot bouwvlak voor plaatsing van manifolds, leidingen en eventueel benodigde gebouwtjes/transformatiehuis en een flexibele bedrijfscategorie.

Gezien de ligging van het plangebied is het noodzakelijk om het voornemen dat het bestemmingsplan mogelijk maakt te toetsen aan de Natuurbeschermingswet (artikel 19j Nb-wet). Hierbij worden de directe en indirecte gevolgen van de werkzaamheden getoetst aan de instandhoudingsdoelen van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Doel van de toets

Doel van deze toets is te onderzoeken of er als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden effecten op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden te verwachten zijn en in welke mate.

Relatie met bestemmingsplan Botlek/Vondelingenplaat

Het plangebied behoort tot het deelgebied Botlek/Vondelingenplaat, dat een van de drie deelgebieden is binnen de m.e.r. en PB Havenbestemmingsplannen (Gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam & RoyalhaskoningDHV, mei 2013).

De bestemmingsplannen moeten de ruimtelijke voorwaarden scheppen om effectief op de economische ontwikkelingen in te kunnen spelen. Dit vereist dat de bestemmingsplannen realistisch en flexibel zijn, en dat ze bevorderen dat de ruimte in het gezamenlijke plangebied duurzaam gebruikt wordt.

Sleutelfactoren voor dit laatste zijn optimale benutting van de beschikbare ruimte in het gezamenlijke plangebied en het zo veel mogelijk clusteren van verwante bedrijvigheid.

De voorgenomen activiteit (aanleg van de Scheurkade) vormt geen onderdeel van de verander- en ontwikkellocaties in de havenbestemmingsplannen en dient dus nog getoetst te worden aan de Natuurbeschermingwet.

Het gebruik van de Scheurkade door de achterliggende bedrijven is een onderdeel van de optimalisatie van het gebruik van het havengebied en daarmee reeds getoetst in het kader van de havenbestemmingsplannen.

Afbakening gebieden en effecten

Er liggen Natura 2000 gebieden in de (directe) omgeving van de Scheurkade en de vaarwegroute daarnaar toe (tot 60 km buiten de kust). Het betreft:

- Voordelta (ca 14 km van het plangebied)
- Voornes Duin (ca 12 km van het plangebied)
- Duinen Goeree & Kwade Hoek (ca 18 km van het plangebied)
- Solleveld & Kapittelduinen (ca 10 km van het plangebied).
- Oude Maas (ca 5 km van het plangebied)
- Haringvliet (ca 11 km van het plangebied)



Figuur 2: Situering Plangebied (rood blokje) ten opzichte van Natura 2000-gebieden

In de PB voor de havenbestemmingsplannen is beschreven dat enkele effecten van de haven via- voor natuur relevante -storingsfactoren bij voorbaat uitgesloten kunnen worden. Dit betreffen de volgende storingsfactoren:

- Verstoring door trillingen en optische verstoring;
- Mechanische effecten (betreding, golfslag, visinzuiging);
- Thermische verontreiniging en microverontreinigingen;
- Vertroebeling;
- Verdroging/vernatting;
- Oppervlakteverlies;
- Calamiteiten.

Gezien de afstand tot de Natura 2000-gebieden (zie figuur 2) en de beperkte omvang van het voornemen (zie figuur 3) zijn de effecten van de aanleg van de aanmeervoorziening en laad- en losfaciliteiten vooral gekoppeld aan de (eventuele) toename en/of verandering van scheepvaartbewegingen en de daaraan gerelateerde veranderingen in uitstoot van stikstofoxiden en geluid (boven- en onderwater). Omdat het specifiek aanlegwerkzaamheden betreft (met mogelijk heiwerkzaamheden) wordt ook het aspect trillingen meegenomen.

Effectbeschrijving en -beoordeling verstoring

In het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied Oude Maas zijn de aanwezige habitattypen en soorten met een instandhoudingsdoelstelling niet of enigszins gevoelig voor verstoring door geluid en trilling (zie tabel).

Tabel: Gevoeligheid instandhoudingsdoelen Oude Maas voor geluid en trilling (Bron: effectenindicator website EZ)

Instandhoudingsdoel	Gevoeligheid voor geluid	Gevoeligheid voor trilling
Slikkige rivieroever	n.v.t.	n.v.t.
Ruigten en zomen	n.v.t.	n.v.t.
*Vochtige alluviale bossen	n.v.t.	n.v.t.
*Noordse woelmuis	onbekend	onbekend
Bever	gevoelig	gevoelig

Gezien de actuele verstoring van de omliggende bedrijvigheid, de havenbedrijvigheid in het gebied tussen de Sccheurkade en het Natura 2000-gebied Oude Maas en het tijdelijk effect (alleen tijdens de aanlegfase gedurende 1,5 tot 2 jaar) is er geen sprake van een toename van verstoring door geluid (boven water en land) en trilling op het op 5 km afstand gelegen Natura 2000-gebied Oude Maas. De leefgebieden van de habitatsoorten binnen dit Natura 2000-gebied worden niet verstoord door de aanlegwerkzaamheden.



Figuur 3: ligging Scheurkade midden in het havengebied (rode pijl) en meest noordwestelijke punt van het Natura 2000-gebied Oude Maas

Door de beperkte omvang van het voornemen, de afstand tot de overige verstoringsgevoelige Natura 2000-gebieden (> 10 km) en de ligging midden in het havengebied is er geen sprake van een toename van met verstoring tijdens de aanlegwerkzaamheden in de Natura 2000-gebieden op grotere afstand.

Een significante verstoring van de Natura 2000-gebieden is daarmee met zekerheid uit te sluiten. Het geluid, de verlichting en eventuele trillingshinder bij het heien afkomstig van de aanlegwerkzaamheden leidt niet tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden.

Effectbeschrijving en -beoordeling stikstofdepositie

In het kader van de voortoets zijn alleen de volgende veranderingen in scheepvaartbewegingen en de daaraan gerelateerde stikstofdepositie van belang:

- Scheepvaartbewegingen tijdens aanlegfase;
- Toename scheepvaartbewegingen door aantrekkelijker worden laden/lossen;
- Afname scheepvaartkilometers door verplaatsing laden en lossen van Botlek/Laurens haven richting Scheurkade.

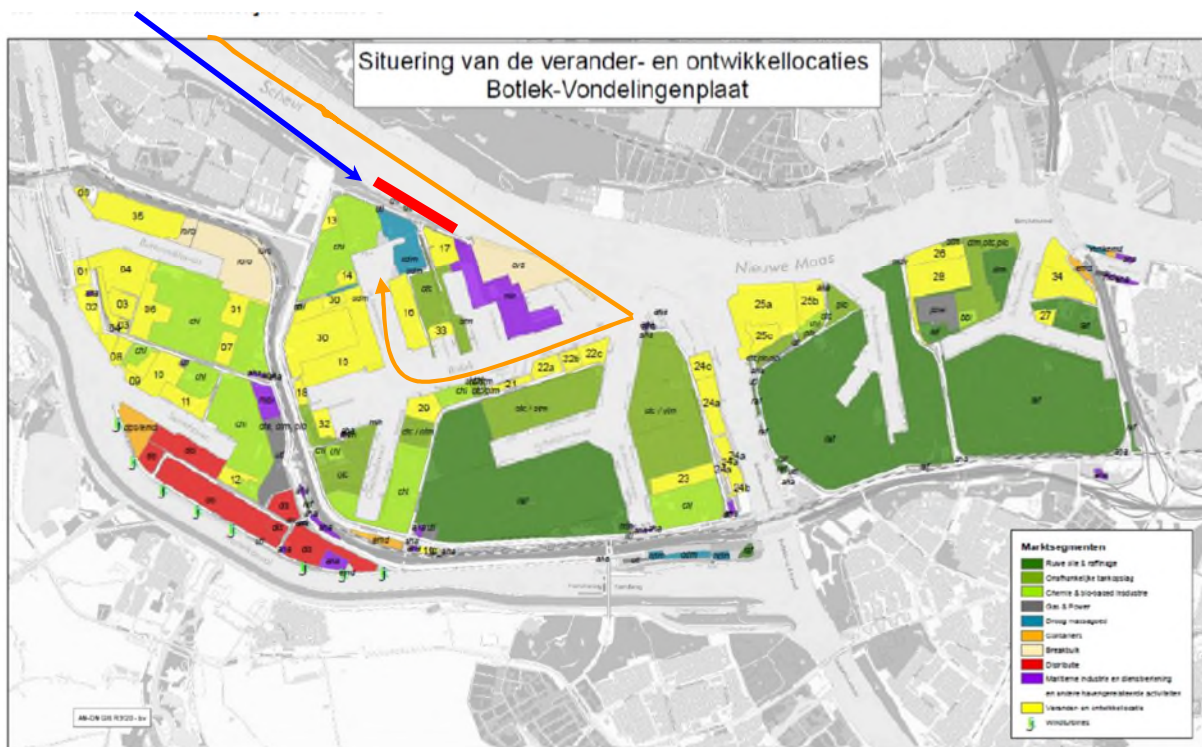
De toename van stikstofdepositie leidt mogelijk tot verzuring en vermessing in de omliggende stikstofgevoelige (Voordelta, Voornes Duin, Duinen Goeree & Kwade Hoek en Solleveld & Kapittelduinen). Stikstofgevoelige habitattypen betreffen met name de duinhabitatypen, maar ook (H1310A) Zilte pionierbegroeiingen (zeekraal), (H1310B) Zilte pionierbegroeiingen (zevetmuur) (H1320) Slijkgrasvelden en (H1330A) Schorren en zilte graslanden (buitendijks) (Van Dobben, 2012).

Dit effect treedt op als de maximale ontwikkeling van het scheepvaartverkeer - zoals berekend en getoetst in de PB voor de havenbestemmingsplannen - nog niet optreedt. Voor deze maximale ontwikkeling van het scheepvaartverkeer is een optimale inrichting van het havengebied nodig, die de bestemmingsplannen mogelijk maken, maar op het moment dat de Scheurkade wordt aangelegd nog lang niet gerealiseerd is. Het scheepvaartverkeer dat voorkomt tijdens de aanleg van de Scheurkade (inclusief het verkeer ten behoeve van de realisatie) is minder dan het getoetste scheepvaartverkeer.

In het MER Havenbestemmingsplannen (Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam 2013) is bepaald dat het voornemen in de Havenbestemmingsplannen in de Botlek/3e Petroleumhaven een toename van 9 naar 11 schepen per uur betekent. Dit is bij een maximale invulling van de mogelijkheden uit het bestemmingsplan en is nog niet aan de orde op het moment van realisatie van de Scheurkade. In 2010 is op de Nieuwe Waterweg ter hoogte van het plangebied sprake van 22 (huidig) tot 28 (na ontwikkeling) passages/uur in beide richtingen samen (deelrapport verkeer, MER Havenbestemmingsplannen). Het beperkt aantal schepen dat gebruikt zal worden voor aan- en afvoer van materieel en materiaal valt binnen de reeds getoetste toename aan scheepvaart omdat op het moment dat de maximale toename optreedt, de Scheurkade al lang aangelegd is.

In de passende beoordeling van de havenbestemmingsplannen is vastgesteld dat in de Nieuwkoopse Plassen & De Haeck de kans op een significant negatief effect in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 als gevolg van stikstofdepositie niet is uit te sluiten. Mitigerende maatregelen zijn geformuleerd om (significant) negatieve effecten te voorkomen. Gezien de afstand van het plangebied tot het Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (op 39,5 km van het plangebied en niet langs een vaarroute) en de geringe toename van de scheepvaart tijdens de aanlegfase als gevolg van het voornemen zal de planbijdrage van het voornemen niet leiden tot significant negatieve effecten op het Natura 2000-gebied waarvoor mitigerende maatregelen zijn genomen in het kader van de havenbestemmingsplannen. In andere Natura 2000-gebieden zijn significant negatieve effecten als gevolg van de maximale ontwikkelingsmogelijkheden in de havenbestemmingsplannen uit te sluiten. Door de realisatie van de Scheurkade ruim voor dat de maximale ontwikkelingsmogelijkheden zijn gerealiseerd, de tijdelijke uitstoot van stikstofdepositie en de beperkte omvang van het voornemen zijn negatieve effecten uitgesloten

Bovendien zal door de aanleg van de Scheurkade de afgelegde kilometers door de scheepvaart in (zeer lichte mate) afnemen ten opzichte van de situatie die doorgerekend is in de havenbestemmingsplannen. Door het gebruik van de Scheurkade wordt de route die de schepen afleggen - in beperkte mate - korter (verschil in routes op figuur scheelt 5 km per schip). Een afname in afgelegde kilometers betekent een afname in stikstofdepositie. Dat effect treedt met name op voor schepen uit het westen (zie onderstaande figuur). Het (positieve) effect zal echter zeer beperkt zijn omdat het verschil ten opzichte van de totaal afgelegde scheepvaartkilometers zeer klein is



Figuur: indicatie verandering afgelegde scheepvaartkilometers door aanwezigheid Scheurkade (blauw is route na aanleg en oranje is route zonder Scheurkade)

Conclusie

De aanleg van de Scheurkade leidt niet tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten zijn uitgesloten.

Bronnen

M.E.A. Broekmeyer, J. Kros, A.G.M. Schotman, G.W.W. Wamelink en A. van Kleunen. Effecten van stikstof op vogelsoorten in vogelrichtlijngebieden in Noord-Brabant. Alterra, Wageningen / SOVON, Nijmegen, Alterra-rapport 2359.

Dobben van, et al., december 2012. Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en leefgebieden van Natura 2000. Wageningen, Alterra, Alterrarapport 2397.

DVS, januari 2011. Quick scan invloed stikstofdepositie rijkswegenprojecten op Vogel- en Habitatrichtlijnsoorten en Beschermdenatuurmonumenten.

Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam, mei 2013. MER Havenbestemmingsplannen. Hoofdrapport.

Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam, mei 2013. MER Havenbestemmingsplannen. Deelrapport verkeer.

Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam, mei 2013. MER Havenbestemmingsplannen. Deelrapport Nautische veiligheid.

Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam, mei 2013. Passende Beoordeling Havenbestemmingsplannen, BIJLAGE EFFECTBEOORDELING STIKSTOFDEPOSITIE.

PAS herstelstrategieën, BIJLAGEN Deel II.

Websites

<http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek2.aspx>

<http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=n2k&groep=0>

Instandhoudingsdoelstellingen

Solleveld & Kapittelduinen

Instandhoudingsdoelen		Doelst. Oppervlak	Doelst. Kwaliteit	Doel pop.	Kernopgave
Habitattypen					
H2120	Witte duinen	= (<)	>		
H2130A	*Grijze duinen (kalkrijk)	=	>		2.02, 
H2130B	*Grijze duinen (kalkarm)	=	>		2.02, 
H2150	*Duinheiden met struikhei	=	>		2.03
H2160	Duindoornstruwelen	= (<)	=		
H2180A	Duinbossen (droog)	=	>		
H2180C	Duinbossen (binnenduinrand)	=	>		
H2190B	Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	>	>		
H2190D	Vochtigeduinvalleien (hoge moerasplanten)	= (<)	=		
Habitatsoorten					
H1014	Nauwe korfslak	=	=	=	

Legenda

- = Behoudsdoelstelling
- > Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling
- = (<) Achteruitgang ten gunste van het habitatype grijze duinen (bij H1220 en H1260), vochtige duinvalleien (bij H1260) of vochtige duinvalleien type B (bij H2190D) is toegestaan
- * Prioritair habitatype
-  Sense of urgency: beheeropgave
- 2.02 Uitbreiding en herstel kwaliteit van grijze duinen *H2130, ook als habitat van tapuit A277, velduil A222 en blauwe kiekendief A082, door tegengaan vergrassing en verstruweling.
- 2.03 Duinheiden

Oude Maas

Instandhoudingsdoelstellingen		Doelst. Oppervlak	Doelst. Kwaliteit	Doelst. Pop.	Kernopgave
Habitattypen					
H3270	Slikkige rivieroeveren	=	=		3.05, 
H6430B	Ruigten en zomen (harig wilgenroosje)	>	=		3.05, 
H91E0A	*Vochtige alluviale bossen (zachthoutoibossen)	=	=		3.05, 
Habitatsoorten					
H1337	Bever	=	=	=	
H1340	*Noordse Woelmuis	>	>	>	3.05, 

Legenda

- = Behoudsdoelstelling
- > Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling
- * Prioritaire soort of habitatype
- 3.05 Kwaliteitsverbetering zoetwatergetijdengebied t.b.v. vochtige alluviale bossen (zachthoutoibossen) *H91E0_A, ruigten en zomen (harig wilgenroosje) H6430_B, slikkige rivieroeveren H3270, fint H1103 (inclusief paaiplaats), noordse woelmuis *H1340, tonghaarmuts H1387 en bever H1337.
-  Kernopgave met wateropgave

Duinen Goeree en Kwade Hoek

Instandhoudingsdoelen		Doelst. Opp.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.	Draagkracht aantal vogels	Draagkracht aantal paren	Kern- opgaven
Habitattypen							
H1140A	Slik- en zandplaten (getijdengebied)	=	=				
H1310A	Zilte pionierbegroeiingen (zeekraal)	=	=				
H1310B	Zilte pionierbegroeiingen (zeevetmuur)	=	=				
H1320	Slijkgrasvelden	=	=				
H1330A	Schorren en zilte graslanden (buitendijks)	=	=				
H2110	Embryonale duinen	=	=				2.01
H2120	Witte duinen	=	=				2.01
H2130A	*Grijze duinen (kalkrijk)	>	>				
H2130B	*Grijze duinen (kalkarm)	=	=				
H2130C	*Grijze duinen (heischraal)	=	>				2.06, W
H2160	Duindoornstruwelen	= (<)	=				
H2190A	Vochtige duinvalleien (open water)	=	>				2.05, W
H2190B	Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	>	>				2.05, W
H2190C	Vochtige duinvalleien (ontkalkt)	>	>				2.05, W
H2190D	Vochtige duinvalleien (hoge moerasplanten)	=	=				2.05, W
H6430B	Ruigten en zomen (harig wilgenroosje)	=	=				
H6430C	Ruigten en zomen (droge bosranden)	=	=				
Habitatsoorten							
H1014	Nauwe korfslak	=	=	=			2.05, W
H1340	*Noordse woelmuis	=	>	>			2.05, W
Broedvogel							
A138	Strandplevier	=	=			220 (voor deltagebied)	2.01
Niet-broedvogels							
A005	Fuut	=	=		60		
A017	Aalscholver	=	=		250		
A034	Lepelaar	=	=		20		
A043	Grauwe Gans	=	=		240		
A045	Brandgans	=	=		110 foer(gem)/ 32400 slaap(max)		
A048	Bergeend	=	=		280		
A052	Wintertaling	=	=		530		
A054	Pijlstaart	=	=		200		
A056	Slobeend	=	=		20		
A130	Scholekster	=	=		790		
A132	Kluut	=	=		180		
A137	Bontbekplevier	=	=		130		2.01
A141	Zilverplevier	=	=		130		
A144	Drieteenstrandloper	=	=		80		
A149	Bonte strandloper	=	=		800		
A157	Rosse grutto	=	=		130		
A160	Wulp	=	=		420		
A162	Tureluur	=	=		390		

Legenda

- = Behoudsdoelstelling
- > Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling
- = (<) Achteruitgang ten gunste van het habitatype grijze duinen (bij H1220 en H1260), vochtige duinvalleien (bij H1260) of vochtige duinvalleien type B (bij H2190D) is toegestaan
- * Prioritair habitatype
- W** Kernopgave met wateropgave
- 2.01 Ruimte voor natuurlijke verstuiving: witte duinen H2120 en embryonale duinen H2110 o.m. van belang als habitat voor kleine mantelmeeuw A183, dwergstern A195, bontbekplevier A137 en strandplevier A138.
- 2.05 Behoud oppervlakte en herstel kwaliteit van vochtige duinvalleien (kalkrijk) H2190_B. Behoud vochtige duinvalleien H2190 als habitat van roerdomp A021, lepelaar A034, blauwe kiekendief A082, velduil A222, noordse woelmuis *H1340, nauwe korfslak H1014 en groenknolorchis H1903 (vergroting oppervlakte is vrijwel overal gedaan). Op Terschelling en Schiermonnikoog meer ruimte voor duinbossen (vochtig) H2180_B.
- 2.06 Ontwikkeling heischrale graslanden *H6230, grijze duinen (heischraal) *H2130_C en blauwgraslanden H6410 op kansrijke locaties.

Voornes duin

		Doelst. Opp.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.	Draagkracht aantal paren	Kern- opgaven
Habitattypen						
H2120	Witte duinen	=	=			
H2130A	*Grijze duinen (kalkrijk)	>	>			2.02, 
H2130C	*Grijze duinen (heischraal)	>	>			2.02, 
H2160	Duindoornstruwelen	= (<)	=			
H2170	Kruipwilgstruwelen	= (<)	=			
H2180A	Duinbossen (droog)	= (<)	>			2.04
H2180B	Duinbossen (vochtig)	= (<)	=			
H2180C	Duinbossen (binnenduinarand)	= (<)	=			
H2190A	Vochtige duinvalleien (open water)	=	=			2.05, 
H2190B	Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	>	>			2.05, 
H2190D	Vochtige duinvalleien (hoge moerasplanten)	=	=			2.05, 
Habitatsoort						
H1014	Nauwe korfslak	=	=	=		2.05, 
H1340	*Noordse woelmuis	>	>	>		2.05, 
H1903	Groenknolorchis	>	=	>		2.05, 
A008	Geoorde fuut	=	=		5	
A017	Aalscholver	=	=		1100	
A026	Kleine Zilverreiger	=	=		15	
A034	Lepelaar	=	=		110	2.05, 

Legenda

- = Behoudsdoelstelling
- > Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling
- = (<) Achteruitgang ten gunste van het habitatype grijze duinen (bij H1220 en H1260), vochtige duinvalleien (bij H1260) of vochtige duinvalleien type B (bij H2190D) is toegestaan
- * Prioritair habitatype
- 2.02 Grijze duinen: uitbreiding en herstel kwaliteit van grijze duinen *H2130, ook als habitat van tapuit A277, velduil A222 en blauwe kiekendief A082, door tegengaan vergrassing en verstruweling.
- 2.04 Droge duinbossen: uitbreiding oppervlakte (ook in zeereep)6 en verbetering kwaliteit (structuurvariatie en soortenrijkdom) van duinbossen (droog) H2180_A.
- 2.05 Open vochtige duinvalleien: behoud oppervlakte en herstel kwaliteit van vochtige duinvalleien (kalkrijk) H2190_B. Behoud vochtige duinvalleien H2190 als habitat van roerdomp A021, lepelaar A034, blauwe kiekendief A082, velduil A222, noordse woelmuis *H1340, nauwe korfslak H1014 en groenknolorchis H1903 (vergroting oppervlakte is vrijwel overal gedaan). Op Terschelling en Schiermonnikoog meer ruimte voor duinbossen (vochtig) H2180_B.
-  Sense of urgency: beheeropgave
-  Kernopgave met wateropgave

Voordelta

		Doelst. Opp.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.	Draagkracht aantal vogels	Kern- opgaven
Habitattypen						
H1110A	Permanent overstroomde zandbanken (getijdengebied)	=	=			
H1110B	Permanent overstroomde zandbanken (Noordzee-kustzone)	=	=			1.01, W
H1140A	Slik- en zandplaten (getijdengebied)	=	=			1.10, W
H1140B	Slik- en zandplaten (Noordzee-kustzone)	=	=			
H1310A	Zilte pionierbegroeiingen (zeekraal)	=	=			
H1310B	Zilte pionierbegroeiingen (zevetmuur)	=	=			
H1320	Slijkgrasvelden	=	=			
H1330A	Schorren en zilte graslanden (buitendijks)	=	=			1.06, W
H2110	Embryonale duinen	=	=			
Habitatsoorten						
H1095	Zee prik	=	=	>		1.06, W
H1099	Rivier prik	=	=	>		
H1102	Elft	=	=	>		1.06, W
H1103	Fint	=	=	>		1.06, W
H1364	Grijze zeehond	=	=	=		1.11
H1365	Gewone zeehond	=	>	>		1.11
Niet-broedvogels						
A001	Roodkeelduiker	=	=			1.01, W
A005	Fuut	=	=		280	
A007	Kuifduiker	=	=		6	
A017	Aalscholver	=	=		480	
A034	Lepelaar	=	=		10	
A043	Grauwe Gans	=	=		70	
A048	Bergeend	=	=		360	
A050	Smient	=	=		380	
A051	Krakeend	=	=		90	
A052	Wintertaling	=	=		210	
A054	Pijlstaart	=	=		250	
A056	Slobeend	=	=		90	
A062	Toppereend	=	=		80	1.01, W
A063	Eider	=	=		2500	1.01, 1.11, W
A065	Zwarte zee-eend	=	=		9700	1.01, W
A067	Brilduiker	=	=		330	
A069	Middelste Zaagbek	=	=		120	
A130	Scholekster	=	=		2500	1.11
A132	Kluut	=	=		150	
A137	Bontbekplevier	=	=		70	
A141	Zilverplevier	=	=		210	
A144	Drieteenstrandloper	=	=		350	
A149	Bonte strandloper	=	=		620	1.11
A157	Rosse grutto	=	=		190	1.11
A160	Wulp	=	=		980	
A162	Tureluur	=	=		460	

		Doelst. Opp.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.	Draagkracht aantal vogels	Kern- opgaven
A169	Steenloper	=	=		70	1.11
A177	Dwergmeeuw	=	=			
A191	Grote stern	=	=			
A193	Visdief	=	=			

Legenda

- = Behoudsdoelstelling
- > Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling
- Achteruitgang ten gunste van het habitatype grijze duinen (bij H1220 en H1260), vochtige duinvalleien (bij H1260) of vochtige duinvalleien type B (bij H2190D) is toegestaan
- = (<)
- * Prioritair habitatype
- 1.01 Overstroomde zandbanken: behoud zee-ecosysteem met permanent overstroomde zandbanken (Noordzee-kustzone) H110_B, als habitat voor zwarte zee-eend A065, roodkeelduiker A001, topper A062 en eider A063, met bodems van verschillende ouderdom en meer natuurlijke opbouw van vispopulaties.
- 1.06 Herstel zout invloed in Haringvliet: vooral voor trekvissen, zoals zeeprik H1095, elft H1102 en zalm H1106, en mede voor brakke variant van ruigten en zomen (harig wilgenroosje) H6430_B en schorren en zilte graslanden (buitendijks) H1330_A.
- 1.11 Rust- en foerageergebieden: behoud slikken en platen voor rustende en foeragerende niet-broedvogels zoals voor bonte strandloper A149, rosse grutto A157, scholekster A130, kanoet A143, steenloper A169 en eider A063 en rustgebieden voor gewone zeehond H1365 en grijze zeehond H1364.
- W Kernopgave met wateropgave

Haringvliet

Instandhoudingsdoelen		Doelst. Opp.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.	Draagkracht aantal vogels	Draagkracht aantal paren	Kern- opgaven
Habitattypen							
H3270	Slikkige rivieroevers	>	=				
H6430B	Ruigten en zomen (harig wilgenroosje)	>	=				1.06,W
H91E0A	*Vochtige alluviale bossen (zachthoutoibossen)	=	>				
Habitatsoorten							
H1095	Zeeprrik	=	>	>			1.06,W
H1099	Rivierprrik	=	>	>			
H1102	Elft	=	>	>			1.06,W
H1103	Fint	=	>	>			1.06,W
H1106	Zalm	=	>	>			1.06,W
H1134	Bittervoorn	=	=	=			
H1163	Rivierdonderpad	=	=	=			
H1340	*Noordse woelmuis	>	>	>			1.14
Broedvogels							
A081	Bruine Kiekendief	=	=			20	
A132	Kluut	=	=			2000* (gehele delta)	1.13
A137	Bontbekplevier	=	=			105	1.13
A138	Strandplevier	=	=			220* (gehele delta)	1.13
A176	Zwartkopmeeuw	=	=			400* (gehele delta)	
A191	Grote stern	=	=			6200* (gehele delta)	1.13, 1.17
A193	Visdief	=	=			6500* (gehele delta)	1.13, 1.17
A195	Dwergstern	=	=			300* (gehele delta)	1.13, 1.17
A272	Blauwborst	=	=			410	
A295	Rietzanger	=	=			420	
Niet-Broedvogels							
A005	Fuut	=	=		160		
A017	Aalscholver	=	=		240		
A026	Kleine Zilverreiger	=	=		3		
A034	Lepelaar	=	=		160		
A037	Kleine Zwaan	=	=		behoud		
A041	Kolgans	=	=		400		1.17
A042	Dwerggans	=	=		20		1.17
A043	Gauwe Gans	=	=		6600		1.17
A045	Brandgans	=	=		14800		1.17
A048	Bergeend	=	=		820		
A050	Smient	=	=		8900		
A051	Krakeend	=	=		860		
A052	Wintertaling	=	=		770		
A053	Wilde eend	=	=		6100		
A054	Pijlstaart	=	=		30		
A056	Slobeend	=	=		90		

Instandhoudingsdoelen		Doelst. Opp.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.	Draagkracht aantal vogels	Draagkracht aantal paren	Kern- opgaven
A061	Kuifeend	=	=		3600		
A062	Toppereend	=	=		120		
A094	Visarend	=	=		3		
A103	Slechtvalk	=	=		8		
A125	Meerkoet	=	=		2300		
A132	Kluut	=	=		160		1.13
A140	Goudplevier	=	=		1600		
A142	Kievit	=	=		3700		
A156	Grutto	=	=		290		
A160	Wulp	=	=		210		

Legenda

- = Behoudsdoelstelling
- > Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling
- = (<) Achteruitgang ten gunste van het habitatype grijze duinen (bij H1220 en H1260), vochtige duinvalleien (bij H1260) of vochtige duinvalleien type B (bij H2190D) is toegestaan
- * Prioritair habitatype
- 1.06 Herstel zout invloed in Haringvliet: vooral voor trekvisser, zoals zeepril H1095, elft H1102 en zalm H1106, en mede voor brakke variant van ruigten en zomen (harig wilgenroosje) H6430_B en schorren en zilte graslanden (buitendijks) H1330_A.
- 1.13 Behoud ongestoorde rustplaatsen en optimaal voortplantingshabitat (waaronder embryonale duinen H2110) voor bontbekplevier A137, strandplevier A138, kluut A132, grote stern A191 en dwergstern A195, visdief A193 en grijze zeehond H1364.
- 1.14 Behoud van geïsoleerde eilanden als leefgebied voor noordse woelmuis *H1340 (onbereikbaar voor concurrenten).
- 1.17 Behoud habitat broedvogels als grote stern A191 en dwergstern A195, visdief A193, lepelaar A034, foerageergebied voor ganzen.
- W** Kernopgave met wateropgave

20 MEI 2015

Havenbedrijf Rotterdam N.V.
t.a.v. de heer W. Bredemeijer
Postbus 6622
3002 AP ROTTERDAM

Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Ons kenmerk	Uw kenmerk	Bijlagen	Datum
21955450			19 mei 2015
Contactpersoon	Doorkiesnr.	Afdeling	
E. Koopmanschap	010 – 246 83 84	Gemeenten en MKB	

Onderwerp

M.e.r.-beoordeling ten behoeve van Havenbedrijf Rotterdam N.V. voor het oprichten van een aanmeervoorziening met laad-, los- en verpompproducten voor K3-vloeistoffen. De inrichting wordt gerealiseerd aan de Scheurkade / Prof. Gerbrandyweg te Rotterdam-Botlek.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij zend ik u namens Burgemeester en wethouders van Rotterdam afschriften van het besluit met betrekking tot bovengenoemd onderwerp. Tevens is een aantal exemplaren van de kennisgeving bijgevoegd.

Hoogachtend,

namens de directeur DCMR Milieudienst Rijnmond,



drs. M.M. de Hoog,
afdelingshoofd Haven en Industrie.



Gemeente Rotterdam



Wet milieubeheer

Beoordelen noodzaak uitvoeren milieueffectrapportage (m.e.r.)

ONDERWERP

Burgemeester en wethouders van Rotterdam hebben op **1 oktober 2014** van **Havenbedrijf Rotterdam N.V.** een mededeling ontvangen ingevolge artikel 7.16 van de Wet milieubeheer (aanmeldingsnotitie) ten behoeve van een aanmeervoorziening met laad-, los- en verpomp-faciliteiten voor K3-vloeistoffen aan de **Scheurkade / Prof. Gerbrandyweg te Rotterdam-Botlek**.

Het plangebied zal door het Havenbedrijf bouwrijp worden opgeleverd en vervolgens door een nader te selecteren partij ontwikkeld worden. De ontwikkeling zal bestaan uit de aanleg van alle voorzieningen benodigd voor het aanmeren, laden en lossen van K3-vloeistoffen.

Voor deze activiteit moet een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) worden aangevraagd bij burgemeester en wethouders van Rotterdam. De activiteit valt onder de categorieën D 2, D 3.1, D 4 en D 11.3 van het Besluit milieueffect-rapportage 1994. Dit betekent dat de vergunningverlenende instantie moet beoordelen of ten behoeve van de vergunningverlening een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam hebben de voorgelegde informatie getoetst aan de Wet milieubeheer, met name aan het artikel 7.17. Op basis daarvan hebben zij besloten dat het opstellen van een MER ten behoeve van de aanvragen om vergunningen ingevolge de Wabo niet noodzakelijk is.

INZAGE

De aanmeldingsnotitie en het besluit liggen van **21 mei 2015 tot en met 1 juli 2015** ter inzage:

- het gebiedskantoor Centrum, Stadhuisplein 30 te Rotterdam (na telefonische: 14 010);
- het gebiedskantoor Rozenburg, Jan van Goyenstraat 1 te Rozenburg (na telefonische afspraak: 14 010);
- de gemeente Brielle, Slagveld 36 te Brielle (maandag t/m vrijdag van 08.00 - 12.30 uur);
- de gemeente Maassluis, Koningshoek 93050 te Maassluis;
- de gemeente Nissewaard, Raadhuislaan 106 te Spijkenisse (de gemeente werkt alleen op afspraak via telefoonnummer 14 0181);
- het stads kantoor Vlaardingen, Gemeentelijk Contactcentrum, Westnieuwland 6 te Vlaardingen;
- bij de DCMR Milieudienst Rijnmond, van 8.30-17.00 uur, Parallelweg 1 te Schiedam, telefoonnummer: 010 - 246 86 21;

OPMERKING

Op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht is deze beoordeling een voorbereidingsbesluit, waarop geen bezwaar of beroep mogelijk is, tenzij aangetoond kan worden dat dit besluit los van het voor te bereiden besluit belanghebbende rechtstreeks in zijn belang treft.

INLICHTINGEN

Voor vragen en opmerkingen over het besluit, het begrip belanghebbende en deze procedure kunt u contact opnemen met de DCMR Milieudienst Rijnmond, de heer **E. Koopmanschap**, telefoonnummer: **010 - 246 83 84**, email: edwin.koopmanschap@dcmr.nl.
DMS nummer: 21950633.



Gemeente Rotterdam



Wet milieubeheer

Beoordelen noodzaak uitvoeren milieueffectrapportage (m.e.r.)

ONDERWERP

Burgemeester en wethouders van Rotterdam hebben op **1 oktober 2014** van **Havenbedrijf Rotterdam N.V.** een mededeling ontvangen ingevolge artikel 7.16 van de Wet milieubeheer (aanmeldingsnotitie) ten behoeve van een aanmeervoorziening met laad-, los- en verpomp-faciliteiten voor K3-vloeistoffen aan de **Scheurkade / Prof. Gerbrandyweg te Rotterdam-Botlek**.

Het plangebied zal door het Havenbedrijf bouwrijp worden opgeleverd en vervolgens door een nader te selecteren partij ontwikkeld worden. De ontwikkeling zal bestaan uit de aanleg van alle voorzieningen benodigd voor het aanmeren, laden en lossen van K3-vloeistoffen.

Voor deze activiteit moet een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) worden aangevraagd bij burgemeester en wethouders van Rotterdam. De activiteit valt onder de categorieën D 2, D 3.1, D 4 en D 11.3 van het Besluit milieueffectrapportage 1994. Dit betekent dat de vergunningverlenende instantie moet beoordelen of ten behoeve van de vergunningverlening een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam hebben de voorgelegde informatie getoetst aan de Wet milieubeheer, met name aan het artikel 7.17. Op basis daarvan hebben zij besloten dat het opstellen van een MER ten behoeve van de aanvragen om vergunningen ingevolge de Wabo niet noodzakelijk is.

INZAGE

De aanmeldingsnotitie en het besluit liggen van **21 mei 2015 tot en met 1 juli 2015** ter inzage:

- het gebiedskantoor Centrum, Stadhuisplein 30 te Rotterdam (na telefonische: 14 010);
- het gebiedskantoor Rozenburg, Jan van Goyenstraat 1 te Rozenburg (na telefonische afspraak: 14 010);
- de gemeente Brielle, Slagveld 36 te Brielle (maandag t/m vrijdag van 08.00 - 12.30 uur);
- de gemeente Maassluis, Koningshoek 93050 te Maassluis;
- de gemeente Nissewaard, Raadhuislaan 106 te Spijkenisse (de gemeente werkt alleen op afspraak via telefoonnummer 14 0181);
- het stadskantoor Vlaardingen, Gemeentelijk Contactcentrum, Westnieuwland 6 te Vlaardingen;
- bij de DCMR Milieudienst Rijnmond, van 8.30-17.00 uur, Parallelweg 1 te Schiedam, telefoonnummer: 010 - 246 86 21;

OPMERKING

Op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht is deze beoordeling een voorbereidingsbesluit, waarop geen bezwaar of beroep mogelijk is, tenzij aangetoond kan worden dat dit besluit los van het voor te bereiden besluit belanghebbende rechtstreeks in zijn belang treft.

INLICHTINGEN

Voor vragen en opmerkingen over het besluit, het begrip belanghebbende en deze procedure kunt u contact opnemen met de DCMR Milieudienst Rijnmond, de heer **E. Koopmanschap**, telefoonnummer: **010 - 246 83 84**, email: edwin.koopmanschap@dcmr.nl.
DMS nummer: 21950633.