

## Notitie

Datum	25 maart 2014
Aan	Mevr. C. Wieles, Gemeente Rotterdam
Van	Paul Janssen
Betreft	Beantwoording vragen t.a.v. 'Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO)' Windpark Nieuwe Waterweg
Projectnummer	711033
Bijlagen	Bijlage 1: Antea Group, 2014; Externe veiligheid onderzoek aanvulling rapport HE-09 Bijlage 2: Arcadis, 2014; onderzoek vleermuizen en buizerd WP Nieuwe Waterweg

### 1. Inleiding

Een drietal initiatiefnemers is voornemens een windpark van acht turbines langs de Nieuwe Waterweg in Hoek van Holland te realiseren. Voor de realisatie van dit windpark is een aantal vergunningen nodig, waaronder een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Het windpark wordt planologisch ingepast door middel van een afwijking als bedoeld in art. 2.12.1.a.3 Wabo en is daarvoor voorzien van een zogenaamde 'Goede ruimtelijke Onderbouwing' (GRO)<sup>1</sup> als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3<sup>o</sup> van de Wabo. Ten behoeve van de aanvraag om omgevingsvergunning is ook een milieueffectrapport (MER) opgesteld en zijn diverse onderzoeken uitgevoerd.

In het kader van overleg bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3<sup>o</sup>, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, als bedoeld in artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht heeft de gemeente Rotterdam enkele instanties<sup>2</sup> verzocht om advies over het project en bijbehorende ruimtelijke onderbouwing. Deze notitie gaat in op de vragen en punten van advies van deze instanties per onderwerp.

### 2. Externe veiligheid

#### Maeslantkering

##### *Overlegreactie*

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR), heeft enkele opmerkingen met betrekking tot de Maeslantkering en de risico's voor deze kering als gevolg van de plaatsing van windturbine 1:

---

<sup>1</sup> 'Goede ruimtelijke onderbouwing' Windpark Nieuwe Waterweg (definitief) ,Gemeente Rotterdam, Pondera Consult, 28 november 2013.

<sup>2</sup> Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap van Delfland, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, DCMR, Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR), Projectorganisatie Hoekse Lijn Light Rail en Gasunie.

*“Windturbines hebben in vergelijking tot andere externe veiligheidsrelevante objecten een relatief grote faalkans. Daarbij kunnen incidenten met windturbines leiden tot incidenten bij risicobronnen waar opslag, verwerking of transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Door een incident met een windturbine kan daarnaast vitale infrastructuur beschadigd of onbruikbaar raken. De aanwezigheid van een windturbine verhoogt, als gevolg van de kans op een mogelijk incident, de faalkans van nabijgelegen objecten. Bij extreme weersomstandigheden is de kans op het falen van een windturbine groter en kunnen de effecten verder reiken.*

*De Maeslantkering treedt bij extreme weersomstandigheden in werking om een overstroming van de laaggelegen delen van Nederland te voorkomen, Tijdens dezelfde extreme weersomstandigheden is het risico op het falen van een windturbine groter. De kans dat de Maeslantkering onbruikbaar raakt ten tijde van een kritisch moment is daardoor groter. Omdat de Maeslantkering 1,2 miljoen mensen in Nederland tegen hoogwater beschermd, ziet de VRR de Maeslantkering als een kwetsbaar object.*

*Op pagina 54 van de 'Goede ruimtelijke onderbouwing 'Windpark Nieuwe Waterweg wordt aangegeven dat met mitigerende maatregelen de faalkans van de Maeslantkering als gevolg van een incident met windturbine 1 kan worden verkleind tot  $8,4 \times 10^{-7}$ . Daarmee is de kans op een overstroming, als gevolg van het niet in werking zijn van de Maeslantkering door een ongeval met windturbine 1, berekend. De VRR is van mening dat de Maeslantkering ten alle tijden in werking zou moeten zijn”.*

*“Ten behoeve van de fysieke en economische veiligheid en maatschappelijke stabiliteit adviseert de VRR geen windturbines te realiseren waarvan de plaatsgebonden risicocontour (PR)  $10^{-6}$  is gelegen over de vitale onderdelen van de Maeslantkering. Dit is overeenkomstig met het beleid om kwetsbare objecten en risicovolle objecten te scheiden in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen en aanverwante regelgeving, waar windturbines onderdeel vanuit maken”.*

### *Beantwoording*

Het 'Handboek Risicozonering Windturbines', eindversie mei 2013 merkt in paragraaf 2.1.3 op dat het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in principe niet van toepassing is op windturbines, maar verwijst voor een definitie van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten wel naar het Bevi. In het Bevi, art. 1b zijn onder de definitie voor kwetsbare objecten geen 'objecten met een bijzondere infrastructurele waarde' opgenomen. Het is volgens het Bevi hoogstens als een beperkt kwetsbaar object te beschouwen. Uit toetsing door Antea Group (zie bijlage) blijkt dat hieraan kan worden voldaan.

In het kader van de milieueffectrapportage windpark Nieuwe Waterweg is tevens een uitgebreide risico analyse opgesteld door Save (Antea Group). Deze analyse is als bijlage 5 bij het MER gevoegd en gaat in op alle relevante aspecten rondom externe veiligheid en het windpark. In hoofdstuk 8 van deze risicoanalyse wordt uitgebreid ingegaan op de effecten van het windpark op de Maeslantkering. De inhoud van de uitgevoerde risicoanalyse is afgestemd met Rijkswaterstaat, als beheerder van de Maeslantkering. Rijkswaterstaat heeft aangegeven plaatsing windturbine 1 acceptabel te vinden als de additionele faalkans als gevolg van de windturbine op de Maeslantkering kleiner is dan  $10^{-6}$ . De additionele faalkans, is dan verwaarloosbaar. Uit de risico analyse blijkt dat de kans beneden de genoemde toetsingswaarde van Rijkswaterstaat ( $10^{-6}$ ) kan blijven en de plaatsing dus acceptabel is.

Daarnaast is in de risico analyse ook gesteld dat de Maeslantkering zelf een faalkans kent van circa 1:100<sup>3</sup>. Dit betekent dat het door de beheerder acceptabel is geacht dat de Maeslantkering bij aanspraak niet functioneert in één op de honderd gevallen. De opmerking van VRR dat de kering ten alle tijden in werking zou moeten zijn is daarmee niet in lijn met de huidige praktijk en geaccepteerde situatie door de beheerder.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat Rijkswaterstaat reeds in 2010 een Wbr-vergunning (Kenmerk: Z8500176788/ 001116396 ARN-2009) heeft afgegeven voor de bouw van een vergelijkbare windturbine op de betreffende locatie nabij de Maeslantkering.

### **Spoorlijn Maassluis – Hoek van Holland**

#### *Overlegreactie*

De projectorganisatie Hoekse Lijn, Light Rail stelt dat bij het opstellen van het rapport van Save ten onrechte is uitgegaan van de bestaande 'heavy rail' op de spoorlijn Maassluis-Hoek van Holland, terwijl vanaf 2017 op deze spoorlijn de light rail exploitatie wordt gestart. Deze exploitatie gaat onder andere uit van andere treinstellen en hogere rijfrequenties. Daarom moet worden nagegaan of de nieuwe exploitatie leidt tot andere conclusies.

#### *Beantwoording*

De nieuwe exploitatievorm is voorgelegd aan Save en op basis hiervan is een aanvullende berekening gemaakt die als aanvulling op de reeds opgestelde risico analyse geldt. De aanvulling is bijgevoegd als bijlage 1 bij deze notitie. In de bijlage is het scenario beschouwd dat ten gevolge van falen van (onderdelen van) een windturbine een passerende trein kan worden getroffen, met slachtoffers onder de passagiers als gevolg. Een onderdeel van de windturbine moet in dat geval vallen op het moment dat er net een trein langskomt.

In het oorspronkelijke rapport is uitgegaan van de beschikbare gegevens over het huidige gebruik van het spoor. Op basis van deze gegevens is berekend dat het risico op slachtoffers significant lager is dat hetgeen volgens het 'handboek risicozonering winturbines' acceptabel is. Bij de berekening wordt geen onderscheid gemaakt in type treinstel. Het risico is wel afhankelijk van de frequentie en met name van het aantal passagiers per trein. Uit de nieuwe berekeningen in bijlage 1 blijkt dat het aantal personen (passagiers) met een factor 100 mag stijgen voordat de risico's boven de genoemde norm voor maatschappelijk risico wordt bereikt. De werkelijke vervoerscijfers bedragen circa 1,46 miljoen. Het vervangen van de heavy railverbinding door een light railverbinding (Hoekse Lijn) eventueel met een nieuwe vervoersprestatie, leidt daarmee niet tot een overschrijding van de normwaarde voor het maatschappelijk risico.

### **3. Oeverstabiliteit**

#### *Overlegreactie*

Rijkswaterstaat (RWS) geeft aan dat in de GRO ten onrechte niet wordt ingegaan op de effecten op de oever van de Nieuwe Waterweg en de instandhouding daarvan.

---

<sup>3</sup> [http://www.rijkswaterstaat.nl/water/feiten\\_en\\_cijfers/dijken\\_en\\_keringen/europoortkering/maeslantkering/](http://www.rijkswaterstaat.nl/water/feiten_en_cijfers/dijken_en_keringen/europoortkering/maeslantkering/)

### *Beantwoording*

In het MER is door Fugro uitgebreid onderzocht welke effecten er mogelijk door de windturbines op de ondergrond en dijkstabiliteit kunnen optreden. Uit deze onderzoeken, opgenomen in bijlage 4 van het MER, is gebleken dat de plaatsing van de windturbines, eventueel met toepassing van mitigerende maatregelen, niet leidt tot negatieve effecten op de dijkstabiliteit en ondergrond.

De turbines staan daarnaast op een afstand van meer dan een halve rotordiameter van de oever van de Nieuwe Waterweg. Daarmee wordt voldaan aan de beleidsregel van RWS<sup>4</sup>. Op grond van de beleidsregel worden effecten op de oever als gevolg van de exploitatie van een windpark uitgesloten.

In het kader van de aanleg van het windpark vindt mogelijk wel beperkt (zwaar) transport plaats nabij de oever van de Nieuwe Waterweg. Hiervoor zal een bouwweg worden aangelegd. Indien nodig wordt een vergunning in het kader van de Waterwet aangevraagd, waarin de eventuele effecten van de bouwweg en het transport op de ondergrond en dijkstabiliteit worden beschouwd.

## **4. Infrastructuur**

### *Overlegreactie*

Naar aanleiding van ingediende tekeningen stelt Rijkswaterstaat dat er nog nader overleg moet plaatsvinden over de technische uitvoering van de geprojecteerde weg waar deze de onderhoudsweg van Rijkswaterstaat raakt. Tevens moet er duidelijkheid worden gegeven over de belasting van het transport op de weg en het passeren van het Oranjekanaal in de bouwfase. Tot slot is het onderhoudspad van RWS tevens een fietspad. Gevraagd wordt op welke wijze wordt geborgd dat de fietspad functie behouden blijft?

### *Beantwoording*

Voor de bouw van het windpark zal een nieuwe bouw- en onderhoudsweg worden aangelegd, parallel aan de bosschage aan de noordzijde van het windpark. Deze weg wordt op de openbare weg aangesloten nabij het Oranjekanaal en de Schenkeldijk. Mogelijke aanpassingen aan deze openbare wegen, zullen in overleg met de wegbeheerder moeten worden uitgewerkt. Omdat nog geen keuze is gemaakt voor de aannemer voor de bouw van de turbines, zijn nog geen details bekend over de keuze voor transportroute en aslasten, hier wordt in een volgende fase nader op in gegaan. In de huidige aanvraag omgevingsvergunning is uitgegaan van maximale dimensies. Indien nodig zal te zijner tijd een afzonderlijke vergunning worden aangevraagd om eventuele aanpassingen aan wegen voor zwaar transport mogelijk te maken.

Door de aanleg van een nieuwe bouw- en onderhoudsweg blijft het bestaande fietspad/onderhoudspad van RWS grotendeels behouden. De aansluiting van de bouwweg op het bestaande onderhoudspad is gesitueerd nabij het brede deel van het onderhoudspad. De details van deze aansluiting zullen in een vervolgfase nader moeten worden uitgewerkt. Er is vooralsnog geen reden om aan te nemen dat dit tot belemmeringen voor de bouw van de turbines zou kunnen leiden.

---

<sup>4</sup> Beleidsregel voor het plaatsen van windturbines op, in of over rijkswaterstaatswerken, 2010

## 5. Bouw en onderhoud

### *Overlegreactie*

Rijkswaterstaat geeft aan dat de bouw en het onderhoud van de turbines geen gevolgen mag hebben voor eventuele werkzaamheden of taken die RWS uitvoert.

### *Beantwoording*

Om dit te garanderen worden in het kader van de watervergunning afspraken tussen RWS en de initiatiefnemers gemaakt. De gesprekken over de watervergunning tussen de initiatiefnemer en het Hoogheemraadschap en RWS zijn reeds in gang gezet. In het kader van de omgevingsvergunning dient de initiatiefnemer, uiterlijk drie weken voorafgaand aan de start van de bouwwerkzaamheden, een werkplan ter goedkeuring aan het bevoegd gezag (gemeente) voor te leggen. In dit kader kan eventueel ook de voorwaarde van RWS worden geregeld, waarmee voldoende wordt gewaarborgd dat RWS haar taken goed kan uitvoeren.

## 6. Ecologie

### *Overlegreactie*

DCMR geeft aan dat zij graag de uitkomsten ontvangt van het, gedurende 2013 uitgevoerde, veldonderzoek naar vleermuizen en de eventuele aanwezigheid van een buizerdnest in het plangebied.

### *Beantwoording*

De rapportage van deze onderzoeken is in op 4 februari 2014 gereed gekomen en is als bijlage 2 bij deze notitie gevoegd. De belangrijkste conclusies zijn hieronder opgenomen:

- Er is geen vaste rust- en verblijfplaats van de buizerd (noch andere roofvogels met een vaste rust- en verblijfplaats) aanwezig.
- Er zijn geen vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied aanwezig.
- Het plangebied heeft vooral een functie als foerageergebied en vliegroute voor vleermuizen. Hierbij is het lichte effect van de bomenrij een belangrijke factor: de soorten komen grotendeels 'achter' (ten noorden, vanwege dominantie van zuidwesten wind) de bomenrij voor, maximaal op boomtophoogte (circa 12 meter).
- Tijdens de voorjaarsmigratie is sprake van een piek in de aanwezigheid van ruige dwergvleermuizen op hoogtes lager dan 50 meter bij nachten met sterke zuidwestenwind. Het betreft enkele tot maximaal enkele tientallen individuen per nacht gedurende de eerste helft van mei. Hiervoor zullen mitigerende maatregelen worden getroffen (stilzetten turbine bij specifieke risicocondities), om slachtoffers te voorkomen.
- Gestuwde najaarsmigratie van de ruige dwergvleermuis is niet waargenomen in het plangebied.

Het rapport en de bovengenoemde uitkomsten zijn voorgelegd aan de Dienst Regelingen van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie in het kader van een Flora- en Faunawet ontheffingsaanvraag. Deze ontheffingsaanvraag is reeds ingediend en door de Dienst Regelingen in behandeling genomen.