

**Inspraakbundel**

**Zienswijzen op Ontwerpbesluiten 'HET NET OP ZEE  
HOLLANDSE KUST (ZUID)'**

Inspraakpunt Bureau Energieprojecten  
Postbus 248  
2250 AE VOORSCHOTEN  
[www.bureau-energieprojecten.nl](http://www.bureau-energieprojecten.nl)

## INHOUDSOPGAVE

WOORD VOORAF.....	3
KENNISGEVING.....	4
MONDELINGE, SCHRIFTELIJKE EN DIGITALE ZIENSWIJZEN :	
OPZOEKTABEL	
REGISTRATIENUMMER VERSUS ZIENSWIJZENUMMER.....	7
ALFABETISCH OVERZICHT ORGANISATIES EN ZIENSWIJZEN.....	8
ZIENSWIJZENUMMER 1 TOT EN MET 4.....	9

## Woord vooraf

Van vrijdag 6 oktober 2017 tot en met donderdag 16 november 2017 lagen de ontwerpbesluiten ter inzage voor 'HET NET OP ZEE HOLLANDSE KUST (ZUID)'. Een ieder kon naar aanleiding van de ontwerpbesluiten een zienswijze inbrengen.

In het Energieakkoord voor duurzame groei dat op 6 september 2013 is gesloten tussen werkgevers, werknemers, natuur- en milieuorganisaties, energiebedrijven, decentrale overheden, het Rijk en vele andere organisaties, is afgesproken dat in 2023 4.450 megawatt (MW) aan windvermogen op zee operationeel moet zijn. Dat is 3.450 MW extra bovenop de bestaande parken en de parken die al in voorbereiding zijn. De eerste besluiten voor de gebieden waar dit windvermogen zal worden gerealiseerd, zijn inmiddels genomen. Voor de afvoer van de stroom naar het land zullen ook kabels en transformatorstations aangelegd moeten worden.

TenneT TSO B.V., verder aangeduid als TenneT, wil op en ten noorden van de Maasvlakte (gemeente Rotterdam) een gedeelte van het elektriciteitsnet op zee Hollandse Kust (zuid) realiseren. Het net op zee bestaat uit twee platforms met transformatoren op de Noordzee, met elk twee (in totaal vier) onderzeese 220 kV elektriciteitskabels naar de kust. Deze kabels worden via een nieuw transformatorstation met twee 380 kV kabels op het bestaande hoogspanningsstation aan de Coloradoweg aangesloten. Hiermee sluit het beoogde windenergiegebied Hollandse Kust (zuid) aan op het landelijk hoogspanningsnet.

Om dit project mogelijk te maken moeten bestemmingsplannen worden aangepast. Dat gebeurt door middel van een (rijks)inpassingsplan, dat wordt vastgesteld door de minister van Economische Zaken en Klimaat en de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Daarnaast worden 6 overige benodigde besluiten gelijktijdig met dezelfde procedure (rijkscoördinatieregeling) voorbereid, onder coördinatie van de minister van Economische Zaken en Klimaat. Het gaat om de volgende overige besluiten: een Waterwetvergunning, twee Omgevingsvergunningen, een vergunning Wet Natuurbescherming, een ontheffing Wet Natuurbescherming en een Spoorwegwetvergunning.

Ten slotte is voor het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerpbesluiten een milieueffectrapport (MER) opgesteld om de gevolgen voor het milieu in beeld te brengen.

## Zienswijzen

Op de ontwerpbesluiten zijn binnen de inspraaktermijn in totaal 4 zienswijzen binnengekomen (waarvan 4 uniek). De zienswijzen zijn integraal opgenomen in deze bundel. U kunt deze inspraakbundel downloaden van [www.bureau-energieprojecten.nl](http://www.bureau-energieprojecten.nl).

## Registratie en verwerking

De ontvangen zienswijzen zijn geregistreerd. Aan de indieners is een ontvangstbevestiging gezonden met daarin een registratienummer. Met de opzoektabel op pagina 7 kan bij het ontvangen registratienummer het bijbehorende zienswijzenummer worden opgezocht.

## Verdere procedure

Bij de besluiten wordt aangegeven of en hoe met de zienswijzen en reacties rekening is gehouden. Het moment waarop de terinzagelegging plaatsvindt wordt te zijner tijd aangekondigd in onder andere lokale huis-aan-huis bladen en op [www.bureau-energieprojecten.nl](http://www.bureau-energieprojecten.nl). Een belanghebbende die op het ontwerp van een besluit een zienswijze heeft ingebracht, kan later tegen dat besluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

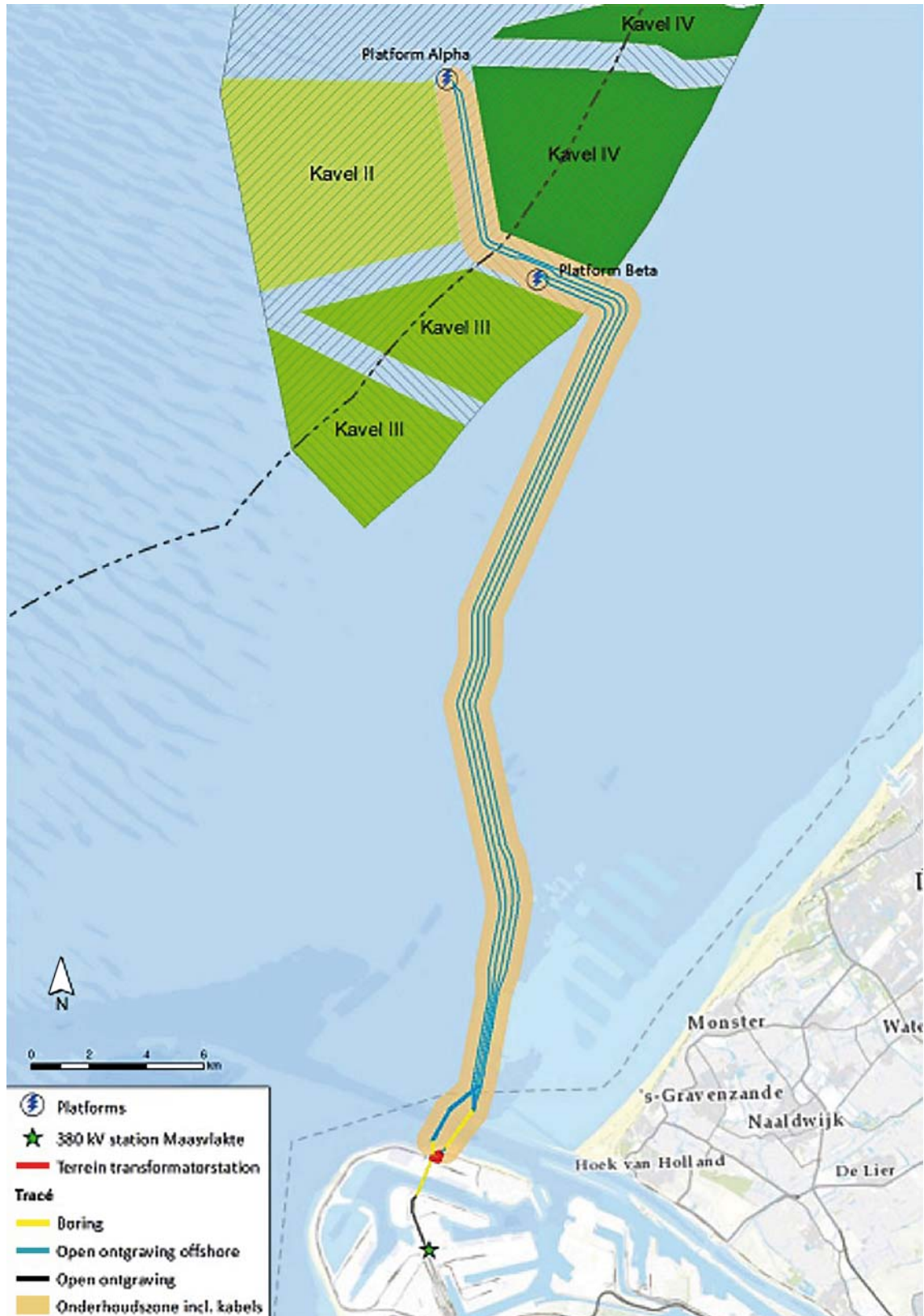


## Kennisgeving ontwerpbesluiten net op zee Hollandse Kust (zuid), Ministerie van Economische Zaken

**Van vrijdag 6 oktober 2017 tot en met donderdag 16 november 2017 liggen de ontwerpbesluiten ter inzage voor het net op zee Hollandse Kust (zuid). Iedereen kan reageren op de ontwerpbesluiten met een zienswijze.**

In het Energieakkoord voor duurzame groei dat op 6 september 2013 is gesloten tussen werkgevers, werknemers, natuur- en milieuorganisaties, energiebedrijven, decentrale overheden, het Rijk en vele andere organisaties, is afgesproken dat in 2023 4.450 megawatt (MW) aan windvermogen op zee operationeel moet zijn. Dat is 3.450 MW extra bovenop de bestaande parken en de parken die al in voorbereiding zijn. De eerste besluiten voor de gebieden waar dit windvermogen zal worden gerealiseerd, zijn inmiddels genomen. Voor de afvoer van de stroom naar het land zullen ook kabels en transformatorstations aangelegd moeten worden.

TenneT TSO B.V., verder aangeduid als TenneT, wil op en ten noorden van de Maasvlakte (gemeente Rotterdam) een gedeelte van het elektriciteitsnet op zee Hollandse Kust (zuid) realiseren. Het net op zee bestaat uit twee platforms met transformatoren op de Noordzee, met elk twee (in totaal vier) onderzeese 220 kV elektriciteitskabels naar de kust. Deze kabels worden via een nieuw transformatorstation met twee 380 kV kabels op het bestaande hoogspanningsstation aan de Coloradoweg aangesloten. Hiermee sluit het beoogde windenergiegebied Hollandse Kust (zuid) aan op het landelijk hoogspanningsnet.



Om dit project mogelijk te maken moeten bestemmingsplannen worden aangepast. Dat gebeurt door middel van een (rijks)inpassingsplan, dat wordt vastgesteld door de ministers van Economische Zaken en van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast worden vijf overige benodigde besluiten gelijktijdig met dezelfde procedure (rijkscoördinatieregeling) voorbereid, onder coördinatie van de minister van Economische Zaken. Het gaat om de volgende overige besluiten: een Waterwetvergunning, twee Omgevingsvergunningen, een vergunning Wet Natuurbescherming en een Spoorwetvergunning.



Ten slotte is voor het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerpbesluiten een milieueffectrapport (MER) opgesteld om de gevolgen voor het milieu in beeld te brengen. U kunt nu reageren op het ontwerp-inpassingsplan, de vijf ontwerpbesluiten en de onderliggende stukken, waaronder het MER.

### **Waar kunt u de stukken inzien?**

U kunt van vrijdag 6 oktober 2017 tot en met donderdag 16 november 2017 het ontwerp-inpassingsplan, de overige ontwerpbesluiten, het MER en de andere onderliggende stukken inzien op [www.bureau-energieprojecten.nl](http://www.bureau-energieprojecten.nl) en tijdens reguliere openingstijden (op papier) op de volgende locatie:

- DCMR Milieudienst Rijnmond, Parallelweg 1, Schiedam, op afspraak via T (010) 246 80 00 of e-mail: [info@dcmr.nl](mailto:info@dcmr.nl).

### **U kunt uw mening geven**

In uw zienswijze kunt u ingaan op alle onderdelen van het ontwerp-inpassingsplan, de overige ontwerpbesluiten, het MER en de andere onderliggende stukken. We stellen het op prijs als u aangeeft op welke delen van het ontwerp-inpassingsplan, de ontwerpbesluiten, het MER of de onderliggende stukken u reageert en u uw zienswijze onderbouwt met argumenten.

Het is goed om te weten dat alleen een belanghebbende die op het ontwerp van een besluit een zienswijze heeft ingebracht, later tegen dat besluit beroep kan instellen bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State.

### **Hoe kunt u reageren?**

U kunt van vrijdag 6 oktober 2017 tot en met donderdag 16 november 2017 reageren. Wij ontvangen uw zienswijzen bij voorkeur digitaal. Dat kan via [www.bureau-energieprojecten.nl](http://www.bureau-energieprojecten.nl) onder 'net op zee Hollandse Kust (zuid)'. U kunt niet reageren via e-mail.

Per post kan ook:

Bureau Energieprojecten, Inspraakpunt net op zee Hollandse Kust (zuid).  
Postbus 248, 2250 AE Voorschoten.

Wilt u uw brief ondertekenen en uw adres noemen? Dan kunnen wij u informeren over de start van de terinzagelegging van de definitieve besluiten. Daarnaast is het voor u makkelijker bij de Raad van State aan te tonen dat u een zienswijze hebt ingediend als u in beroep wilt gaan. Dit geldt ook voor eventuele medeondertekenaars.

Wilt u uw zienswijze mondeling geven? Dat kan via Bureau Energieprojecten op werkdagen van 9.00 uur tot 12.00 uur, T (070) 379 89 79.

### **Wat gebeurt hierna?**

Bureau Energieprojecten bundelt alle zienswijzen en reacties. Zo snel mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u deze downloaden via [www.bureau-energieprojecten.nl](http://www.bureau-energieprojecten.nl). De zienswijzen en reacties worden betrokken bij de definitieve besluiten. In een Nota van Antwoord wordt opgenomen of en op welke wijze de zienswijzen en reacties in de definitieve besluiten zijn verwerkt.

De besluiten zullen ter inzage worden gelegd. Hierop staat beroep open. Dit wordt te zijner tijd aangekondigd in onder andere de Staatscourant, huis-aan-huisbladen en op [www.bureau-energieprojecten.nl](http://www.bureau-energieprojecten.nl).

### **Meer informatie**

Uitgebreide informatie vindt u op [www.bureau-energieprojecten.nl](http://www.bureau-energieprojecten.nl). Heeft u na het bezoeken van de website nog vragen? Dan kunt u bellen met Bureau Energieprojecten, T (070) 379 89 79.

### Opzoektabel mondelinge, schriftelijke en digitale zienswijzen

In onderstaande tabel kunt u met het registratienummer het nummer van de zienswijze opzoeken. De zienswijzen zijn vanaf pagina 9 opgenomen.

Zienswijzen op ontwerpbesluiten 'HET NET OP ZEE HOLLANDSE KUST (ZUID)'

Registratienummer	Zienswijzenummer	Reactienummer
a19-OB-0001	0001	
a19-OB-0002	0002	
a19-OB-0003	0003	
a19-OB-0004	0004	

## Alfabetisch overzicht organisaties en zienswijzen

Zienswijzen van organisaties op ontwerpbesluiten 'HET NET OP ZEE HOLLANDSE KUST (ZUID)'

Zienswijzenummer	Organisatie
a19-OB-0002	Europe Container Terminals B.V., MAASVLAKTE ROTTERDAM, mede namens Euromax Terminal C.V.; Euromax Terminal Rotterdam B.V.
a19-OB-0001	EVIDES N.V., ROTTERDAM mede namens EVIDES INDUSTRIEWATER B.V.
a19-OB-0004	Havenbedrijf Rotterdam N.V., ROTTERDAM
a19-OB-0003	TenneT TSO B.V., ARNHEM



Zienswijzen 0001 tot en met 0004

Verzonden: Woensdag 15 november 2017 16:33  
Onderwerp: Zienswijzeformulier  
Net op zee Hollandse Kust (zuid)

Aanspreekvorm:  
Aanspreektitel:  
Achternaam:  
Voorvoegsel(s):  
Voorletters:  
Straat: Postbus  
Huisnummer: 4472  
Postcode: 3006 AL  
Woonplaats: ROTTERDAM  
Telefoonnummer:  
E-mailadres:  
Als: Organisatie  
Organisatie: EVIDES N.V EN EVIDES INDUSTRIEWATER B.V.

**Staan er naar uw mening onjuistheden in de ontwerpbesluiten?**

Zie bijlage

**Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?**

Zie bijlage

**Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u dat toelichten?**

Zie bijlage

**Reactie**

**Evides Waterbedrijf**

Postbus 4472

3006 AL Rotterdam

www.evides.nl

KvK 24170650

BTW NL0071.97.032.B01

IBAN: NL23 BNGH 0285 0423 94 / BIC: BNGHNL2G

Bureau Energieprojecten  
 Inspraakpunt : net op zee Hollandse Kust (zuid)  
 Postbus 248  
 2250 AE Voorschoten

Uw kenmerk:  
 Ons kenmerk: U17/Infra- / 10 november 2017  
 Bijlagen:  
 Onderwerp: Zienswijze Evides N.V.

Contactpersoon:  
 Afdeling:  
 Telefoon:  
 E-mail:

Geachte heer, mevrouw,

Middels dit schrijven maken Evides N.V. en Evides Industriewater B.V. (hierna gezamenlijk te noemen: Evides) hun zienswijze kenbaar inzake het project Net op Zee Hollandse Kust Zuid. Onze zienswijze richt zich op het ontwerp-inpassingsplan, MER en de bijbehorende stukken.

### **Belang Evides**

Evides staat voor een betrouwbare drinkwaterlevering aan ruim 2,5 miljoen klanten in zuidwest Nederland. Evides levert via haar 100% dochter Evides Industriewater B.V. tevens op de industrie afgestemd water, onder andere in het gebied zoals omschreven in het ontwerp-inpassingsplan van het project 'Net op zee Hollandse Kust Zuid'. De aanwezigheid van leidingnetten en installaties van Evides in het havengebied dwingt tot grote betrokkenheid van Evides met betrekking tot de verdere ontwikkeling van dit gebied.

### **Ongestoorde ligging en bereikbaarheid Evides leidingen**

Voor Evides is een ongestoorde ligging van haar drink- en industriewaterleidingen van wezenlijk belang teneinde de leveringszekerheid te kunnen waarborgen. Voorts is het essentieel dat de aanwezige Evides leidingen te allen tijde bereikbaar zijn en blijven, niet alleen in geval van calamiteiten en onderhoudswerkzaamheden maar ook voor wijzigingen aan of uitbreidingen van haar leidingnetwerk.

### **De 380 kV hoogspanningskabel**

Vanaf het nieuw te realiseren transformatorstation HKZ loopt de nieuwe 380 kV kabelverbinding op korte afstand, gemiddeld ca. 7 meter over een afstand van ca. 4 kilometer, parallel aan twee industriewaterleidingen en één drinkwaterleiding van Evides richting het bestaande 380 kV station Maasvlakte. De industriewaterleidingen zijn van kunststof, de drinkwaterwaterleiding is van staal.

### **Gevolgen voor beheer en onderhoud**

Met initiatiefnemer TenneT TSO B.V. (hierna te noemen: TenneT) heeft overleg plaatsgevonden over de gevolgen van het project 'Net op Zee Hollandse Kust Zuid' voor de hiervoor genoemde Evides belangen. Met betrekking tot het beheer en onderhoud van de in de nabijheid van de kabelverbinding gelegen Evides leidingen in de nieuwe situatie na aanleg van de 380 kV hoogspanningskabel bestaat echter nog geen duidelijkheid.



Onze bezwaren zien op de volgende punten:

1. De gevolgen voor Evides als gevolg van de aanwezigheid van de 380 kV hoogspanningskabel voor de continuïteit en leveringszekerheid van drink- en industriewater in geval van calamiteiten of noodzakelijk onderhoud aan haar leidingen.
2. Niet duidelijk is welke voorwaarden TenneT hanteert indien Evides werkzaamheden aan haar leidingen uitvoert in directe nabijheid van de 380 kV hoogspanningskabel.
3. Evides zal op grond van de Leidingverordening van de gemeente Rotterdam bij alle grondroerende werkzaamheden in de nabijheid van de 380 kV hoogspanningskabel eerst in overleg moeten treden met de leidingexploitant (TenneT). Tevens zal Evides mogelijk extra veiligheidsmaatregelen moeten nemen nu het gaat om een hoogspanningskabel en een stalen drinkwaterleiding (wederzijdse beïnvloeding). Niet duidelijk is welke extra maatregelen dit zijn en wat de bijbehorende meerkosten voor Evides zijn.
4. Tot slot maakt Evides zich zorgen over de vraag of het in de toekomstige situatie nog mogelijk is om nieuwe aansluitingen te maken op de bestaande drinkwater en industriewaterleidingen en indien dit wel het geval is, tegen welke meerkosten.

#### **Bepaling tracé, keuze voorkeursvariant en MER**

In verband met de wederzijdse beïnvloeding van buisleidingen met hoogspanningskabels is in opdracht van TenneT een beïnvloedingsstudie uitgevoerd. Uit deze studie blijkt dat de beïnvloeding zodanig is dat mitigerende maatregelen (zgn. 'drainages') aan de drinkwaterleiding van Evides moeten worden genomen om binnen de wettelijke normen te blijven.

Uit het ontwerp-inpassingsplan, het MER en de bijbehorende stukken blijkt niet of bij de bepaling van het tracé al is getoetst aan de NEN 3654:2014.<sup>1</sup> Bij een tracékeuze moet de afstand tussen een hoogspanningssysteem en een buisleiding voldoende groot worden gekozen. Artikel 9.1 NEN 3654:2014 bepaalt daarover het volgende:

*'Bij het projecteren van een buisleiding of een hoogspanningsverbinding moet naar een zodanige afstand worden gestreefd dat (...) beïnvloeding op de buisleiding zonder extra voorzieningen beneden het aanvaardbare niveau blijft en anderzijds het hoogspanningssysteem bij een leidingincident niet in gevaar wordt gebracht.'*

De eisen uit de bovengenoemde NEN norm worden nu onterecht doorgeschoven naar de ontwerp- en uitvoeringsfase. De belangen van Evides zijn bij de keuze van het tracé en de daaropvolgende opstelling van het ontwerp-inpassingsplan onvoldoende betrokken en meegewogen.

#### **Conclusie**

Met de aanleg van de TenneT leiding heeft Evides een zorg dat zij haar beheer en onderhoud van haar leidingen in de nabijheid van de 380 kV hoogspanningskabel niet of onvoldoende kan continueren. De toezegging van TenneT dat zij "redelijkerwijs datgene zal doen, mede conform haar wettelijke plichten, om – nu en in de toekomst – de onmiddellijke toegang tot de reeds in de leidingenstrook aanwezige leiding zo min mogelijk te belemmeren" is voor Evides nog te algemeen en te vrijblijvend. Om te borgen dat Evides haar wettelijke taak nu en in de toekomst kan blijven uitvoeren, moet hier op voorhand duidelijkheid over zijn. Tot die tijd kan het tracé en derhalve het ontwerp-inpassingsplan in de huidige vorm niet worden vastgesteld.

<sup>1</sup> NEN 3654:2014 'Wederzijdse beïnvloeding van buisleidingen en hoogspanningssystemen'.

Wij hopen middels deze zienswijze onze belangen en zorgen inzichtelijk te hebben gemaakt en vragen wij u deze mee te nemen bij de verdere planvorming. Verder blijven wij graag op de hoogte van het verdere verloop van het project. Een kopie van deze zienswijze zal ook worden gezonden aan TenneT.

Met vriendelijke groet,  
Evides N.V.  
Evides Industriewater B.V.

Directeur

Verzonden: Woensdag 15 november 2017 20:58  
Onderwerp: Zienswijzeformulier  
Net op zee Hollandse Kust (zuid)

Aanspreekvorm:  
Aanspreektitel:  
Achternaam:  
Voorvoegsel(s):  
Voorletters:  
Straat: Europaweg  
Huisnummer: 875  
Postcode: 3199 LD  
Woonplaats: MAASVLAKTE ROTTERDAM  
Telefoonnummer:  
E-mailadres:  
Als: Organisatie  
Organisatie: Europe Container Terminals B.V.

**Staan er naar uw mening onjuistheden in de ontwerpbesluiten?**

Zie onze brief 2017-10-15, Euromax zienswijze ontwerpbesluiten Net op Zee

**Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?**

Zie onze brief 2017-10-15, Euromax zienswijze ontwerpbesluiten Net op Zee

**Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u dat toelichten?**

Zie onze brief 2017-10-15, Euromax zienswijze ontwerpbesluiten Net op Zee

**Reactie**

Bureau Energieprojecten  
 Inspraakpunt net op zee Hollandse kust zuid  
 Postbus 248  
 2250 AE VORSCHOTEN

Datum : 15 november 2017  
 Tel. :  
 Uw ref. : DGETM-EO/17152341  
 Ref : 2017-10-15, Euromax zienswijze ontwerpbesluiten Net op Zee

Zienswijzen ontwerp inpassingsplan en ontwerpbesluiten Net op Zee

Geachte dames, heren,

Euromax Terminal C.V. ("ETCV") is huurder van de terreinen en kades aan de Europaweg 951 Rotterdam (Maasvlakte) waarop de Euromax Terminal is gelegen. Euromax Terminal Rotterdam B.V. ("ETR") is eigenaar van het equipment van de Euromax Terminal en opereert tevens de Euromax Terminal. Europe Container Terminal B.V. (ECT), in haar hoedanigheid van aandeelhouder van ETCV en ETR (hierna tezamen: "Euromax") en tevens ten behoeve van Euromax houder van het optierecht tot uitbreiding op terreinen grenzend aan de Euromax Terminal dient hierbij haar zienswijzen in op het ontwerp inpassingsplan en ontwerpbesluiten samen met onderliggende stukken (waaronder het milieueffectrapport (MER)) voor de netaansluiting van het windenergiegebied Hollandse kust (zuid) (HKZ) op het hoogspanningsnetwerk van TenneT TSO B.V. (TennET) op land zaak aangebondigd in uw brief van 5 oktober 2017 met kenmerk DGETM-EO/17152341 en gepubliceerd in de Staatscourant van 6 oktober 2017.

In voornoemde documenten wordt de mogelijke verbinding voor het transporteren van elektriciteit, die wordt opgewekt in Windenergiegebied HKZ, via twee platforms, naar het hoogspanningsnet op land besproken. Verder worden verschillende tracéalternatieven besproken, waarvan tracéalternatief – Maasvlakte Noord nadelige gevolgen voor ECT/Euromax. De zienswijzen van Euromax richten zich met name op dit tracé.

Op 10 maart 2016 heeft ECT/Euromax eerder haar zienswijzen ingediend. Naar aanleiding van de geuite bezwaren is ECT/Euromax eerderdien in overleg geweest met Tennet TSO B.V. en met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), als beheerder van de In erfpacht aan Euromax uitgegeven Euromax Terminal. Dit heeft tot op heden niet geleid tot een definitieve overeenkomst, waarbij Tennet danwel HbR haar verantwoordelijkheid heeft geaccepteerd om de voor ECT/Euromax te verwachten kosten c.q. schade te zullen vergoeden. Als gevolg daarvan ziet ECT/Euromax zich genoodzaakt de eerder al geuite bezwaren, hierbij te handhaven en nogmaals onder de aandacht te brengen:



Blad 2  
15 november 2017

- Euromax kan in beginsel geen (operationele) beperkingen dulden voor het boven de hoogspanningskabel gelegen terrein door bouw, aanleg of gebruik van kabel of transformatorstation;
- Euromax moet te allen tijde de mogelijkheid hebben om bouwwerkzaamheden te verrichten op de Euromax Terminal. Onderdeel van dergelijke bouwwerkzaamheden zullen diepe grondwerkzaamheden of de aanleg van fundaties zijn. Eventuele beperkingen dienen overeen te worden gekomen, maar kunnen zich nooit uitstrekken tot het maaiveld;
- Euromax kan geen beperkingen in de belastbaarheid van de bovengrond boven de leiding accepteren. In de huidige plannen voor de toekomst zijn verschillende uitbreidingen gepland die mogelijk moeten blijven om een rendabel bedrijf te kunnen opzetten;

ECT/Euromax heeft met het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (Havenbedrijf) reeds contractuele afspraken gemaakt, waarbij Euromax optierechten heeft verkregen voor de verdere ontwikkeling en uitbreiding van de Euromax Terminal, waarvoor Euromax ook financiële verplichtingen is aangegaan met het Havenbedrijf. De door Euromax opgestelde ontwikkelingsplannen voor de invulling van de optieterreinen zijn met het Havenbedrijf gedeeld en door hen akkoord bevonden.

Op initiatief van het Havenbedrijf wordt momenteel overleg gevoerd met alle aanwezige containerterminals op de Maasvlakte over de mogelijkheid van de realisatie van een Container Exchange Route (CER), waarop Euromax terminal aangesloten zou moeten worden en die derhalve ook het voorgenomen tracé zal moeten kruisen.

Inmiddels is er onderzoek gedaan dat de aanwezigheid van het transformatorstation vooralsnog geen gevolgen zal hebben voor de communicatiesystemen op de Euromax Terminal, die kunnen leiden tot structurele verstoring van de operationele activiteiten. Echter staat niet vast dat er in praktijk geen negatieve effecten op de draadloze communicatie op de Euromax terminal zullen gaan optreden en derhalve wenst Euromax al haar rechten voor te behouden om eventuele schade als gevolg van negatieve effecten van het transformatorstation op de veroorzaker (Tennet) te verhalen.

Tussen het punt waar het voorgenomen tracé Maasvlakte Noord aan land komt en het Yangtsekanaal bevindt zich achtereenvolgens de Maximaweg, de Maasvlakte weg, de havenspoorlijn en Euromax. De Maasvlakteweg en de havenspoorlijn zijn van vitaal belang voor Euromax. Stremming van deze infrastructuur door de aanleg van een kabeltracé kan niet worden toegestaan.

Onder het huidige terrein van Euromax bevindt zich reeds een kabelkokertracé, waar zich verschillende kabels en leidingen in bevinden. Dit tracé kruist het terrein van Euromax op een diepte van -42,00 m NAP tot -6,00 m NAP. Ten behoeve van dit kabelkokertracé zijn bouwkundige aanpassingen in het ontwerp van de Euromax containerterminal aangebracht waarop de inrichting van de Euromax Terminal is aangepast. Uitbreiding van het huidige kabelkokertracé of realisatie van een nieuw kabelkokertracé is daarom niet meer in te passen in de bestaande inrichting van de Euromax Terminal.

Tenslotte staat in het aanpassingsplan en de ontwerpbesluiten (waaronder ook het MER) vermeld dat de hoofdvaarroute naar de Rotterdamse haven tijdens de aanleg tenminste 4 keer zal worden gestremd. De onbelemmerde doorgang van deze hoofdvaarroute is voor de op de Maasvlakte gelegen containerterminals binnen de ECT Groep (Euromax Terminal en ECT Delta Terminal) en haar klanten van essentieel belang en stremmingen dienen te allen tijde te worden voorkomen.

Nu ECT/Euromax schade zal gaan lijden door de aanwezigheid van het geplande kabelkokertracé onder de Euromax terminal en onder de terreindelen waarop het optierecht tot uitbreiding van de terminal van toepassing is met name als gevolg van de extra investeringskosten die ECT/Euromax zal krijgen, alsmede door eventuele schade als gevolg van de aanwezigheid van het transformatorstation, zonder dat tot nu toe daartoe enige schriftelijke toezegging is gedaan of verantwoordelijkheid is genomen door andere partijen handhaaft ECT/Euromax al haar eerder ingediende zienswijzen en vertrouwt er op dat zij hiermede nogmaals voldoende inzicht heeft gegeven in haar zienswijzen.



Blad 3  
15 november 2017

Uiteraard blijft ECT/Euromax steeds bereid haar zienswijzen nader toe te lichten en zal zij nog steeds haar medewerking verlenen aan het overleg met Tennet en HbR en het vinden van mogelijke oplossingen, echter zonder daarbij enige verantwoordelijkheid te accepteren van de door haar nog te lijden schade als gevolg van het inpassingsplan en ontwerpbesluiten.

Hoogachtend,

Namens Europe Container Terminals B.V.,  
Euromax Terminal C.V. en  
Euromax Terminal Rotterdam B.V.

---

Security Manager/PSFO & Environmental Manager ECT Groep

Verzonden: Donderdag 16 november 2017 13:14  
Onderwerp: Zienswijzeformulier  
Net op zee Hollandse Kust (zuid)

Aanspreekvorm:  
Aanspreektitel:  
Achternaam:  
Voorvoegsel(s):  
Voorletters:  
Straat: Postbus  
Huisnummer: 310  
Postcode: 6800 AS  
Woonplaats: ARNHEM  
Telefoonnummer:  
E-mailadres:  
Als: Organisatie  
Organisatie: TenneT TSO B.V.

**Reactie**

Postbus 718, 6800 AS Arnhem, Nederland  
Bureau Energieprojecten  
Inspraakpunt net op zee Hollandse Kust (zuid)  
Postbus 248  
2250 AE Voorschoten

**DATUM** 16 november 2017  
**ONZE REFERENTIE** TTB-04814  
**BEHANDELD DOOR**  
**TELEFOON DIRECT**  
**E-MAIL**

**BETREFT ZIENSWIJZE OP DE ONTWERP BESCHIKKING MET BETREKKING TOT DE OMGEVINGSVERGUNNING VOOR HET  
TRANSFORMATORSTATION VAN NET OP ZEE HOLLANDSE KUST (ZUID)**

Geachte heer, mevrouw,

Via deze brief geven wij een zienswijze op de ontwerp beschikking betreffende de Omgevingsvergunning voor het transformatorstation van het net op zee Hollandse Kust (zuid) met uw kenmerk 999934015\_9999278531. De zienswijze van TenneT richt zich op de toepassing van een actief koolfilter op het nieuw op te richten 220/380 kV transformatorstation op de Maasvlakte in Rotterdam. In de voorschriften onder 4.0 "Afvalwater behandeling" van de ontwerp beschikking wordt het toepassen van een actief koolfilter voorgeschreven, aanvullend op de bij hoogspanningstations als standaard toegepaste maatregelen.

In de aanvraag heeft TenneT op verzoek van DCMR gesteld dat zij zal onderzoeken of een actief koolfilter toepassen tot de mogelijkheden behoort. Inmiddels heeft TenneT meer informatie over deze optie, en is tevens duidelijk geworden dat de andere optie uit de vergunning, lozen van hemelwater op het riool, niet tot de mogelijkheden behoort. TenneT zet hieronder uiteen dat het toepassen van een actief koolfilter disproportioneel is teneinde het verzoek te doen om deze optie van een actief koolfilter uit de ontwerp beschikking te halen.

Zowel de 380/220 kV transformatoren als de eigen bedrijfstransformatoren zijn gesloten installaties. Gesloten installaties zijn volgens de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB) systemen die gesloten worden ontworpen en die zodanig zijn ingericht dat tijdens normaal functioneren geen (vloeï)stoffen buiten de installatie treden. Hiermee wordt de kans op vrijkomen van (vloeï)stof sterk gereduceerd. Met behulp van periodiek onderhoud wordt gewaarborgd dat deze systemen ook gesloten blijven en geen half open of open processen worden. Met name vanuit het oogpunt van onderhoud en het voorkomen van calamiteiten (olielekkages naar de bodem) zijn de oliehoudende installaties voorzien van kelders.

Onder de transformatoren zijn betonnen kelders aanwezig. De kelders hebben voldoende capaciteit om de transformatorolie uit de grootste installatie die erboven opgesteld staat plus 10% op te vangen. De transformatoren zijn dichte installaties met een vulflens aan de bovenkant. Er zal een spill-control

programma worden toegepast. Dit houdt in dat storingen, welke een indicatie kunnen zijn van een lekkage, op afstand een alarm geven indien de transformatoren niet meer goed functioneren.

Hemelwater dat op de uitpandig opgestelde oliehoudende transformatoren en reactoren valt, kan in geval van lekkages verontreinigd raken met transformatorolie. Het hemelwater wordt daarom opgevangen in kelders onder de betreffende installaties. Het hemelwater passeert onder vrij verval in ieder geval twee reinigingsstappen, te weten een olie/waterscheider met slibvang en een coalescentiefilter. In de ontwerp beschikking wordt gesteld dat het gereinigde hemelwater vervolgens of geïnfiltreerd kan worden in de bodem binnen de inrichting, of dat het indirect geloosd kan worden op de bestaande persleiding voor verdere afvoer naar een afvalwater zuiveringsinstallatie. Dit tweede scenario, indirecte lozing op een bestaande persleiding, is echter niet mogelijk omdat de Gemeente Rotterdam een lozing van dergelijke hoeveelheden hemelwater op de persleiding niet toestaat. Het hemelwater zal daarom binnen de inrichting in de bodem geïnfiltreerd moeten worden. Daarmee is de optie in artikel 4.1.5 waarin de uitzondering beschreven staat waarbij geen actief koolfilter hoeft te worden toegepast niet uitvoerbaar.

Voor het scenario waarbij het hemelwater wordt geïnfiltreerd in de bodem stelt u een actief koolfilter als nageschakeld afvangsysteem verplicht. In de motivering verwijst u hiervoor naar de "Best Available Techniques Reference Document (BREF) for Common Waste Water and Waste Gas Treatment/Management Systems in the Chemical Sector" (EU 2016/902 d.d. 30 mei 2016). De inzet van de zuiveringstechnieken olie/waterscheider met slibvang, een coalescentiefilter en tenslotte een actief koolfilter alvorens hemelwater (effluent) wordt geïnfiltreerd in de bodem binnen de inrichting acht u Best Beschikbare Technieken (BBT).

TenneT is van mening dat ook met het toepassen van een olie/waterscheider met slibvang en een coalescentiefilter wordt voldaan aan BBT. Dit is de standaard wijze van TenneT voor het afvoeren van regenwater uit de transformatorcel naar het oppervlaktewater. Een transformatorstation is geen inrichting behorende tot de chemische sector. Een actief koolfilter wordt met name in deze sector gebruikt om vluchtige stoffen (gassen en geuren) en geëmulgeerde stoffen af te vangen. Op de transformatorstations van TenneT is een actief koolfilter niet eerder voorgeschreven en toegepast. In het vergelijkbare project net op zee Boissele voor de aansluiting van de offshore windparken in de Boissele kavels wordt dit ook niet voorgeschreven.

De kans op lekkage van transformatorolie is zeer minimaal en kan zich alleen voordoen bij monitorings- en onderhoudswerkzaamheden als er olie bemonsterd moet worden uit de kraantjes van de transformatoren. Bij lozing op het oppervlaktewater dient een klasse I afscheider toegepast te worden. De door TenneT voorgeschreven olieafscidders zijn in combinatie met een coalescentiefilter gecertificeerd voor lozing op oppervlaktewater. Met de olie/waterscheider met slibvang en een coalescentiefilter kan voldaan worden aan klasse I van de NEN-EN 858 (uitstoot < 5 mg/l). Het door TenneT toe te passen coalescentiefilter zal beschikken over een KOMO certificaat (bijgevoegd) waarop staat dat de afschidders voldoen aan de BRL 5251. In de BRL 5251 wordt verwezen naar de NEN-EN 858. Leveranciers geven aan dat met een actief koolfilter geen grotere deeltjes uit het water worden gehaald dan 5 mg/l. Een actief koolfilter geeft dus

hetzelfde reinigingsresultaat als het gecertificeerde systeem dat TenneT wil gaan realiseren, en heeft dan ook geen toegevoegde waarde. Het toepassen van een actief koolfilter is een voorschrift dat geen noemenswaardige milieuwinst oplevert, terwijl dit buitenproportioneel veel inzet en kosten vraagt, zowel in aanleg als in de beheerfase.

Een actief koolfilter heeft veel beheer en onderhoud nodig doordat er grote hoeveelheden, niet noodzakelijkerwijs verontreinigd, hemelwater doorheen worden gepompt. Actieve koolfilters zijn gevoelig voor dichtslibbing met zwevende deeltjes of door deactivering door olieachtige stoffen. Door ophoping van deeltjes treedt verstopping van het filter op. Daarom moet het periodiek worden teruggespoeld met (schoon) water. Het "vervuilde" terugspoelwater moet worden afgevoerd. Dit kan bijvoorbeeld met een mobiele installatie (lees: een vrachtwagen met spoelapparatuur en watertanks), of naar een riolaansluiting als die voorhanden is. Daarnaast zal het actief kool als dit verzadigd is moeten worden vervangen en afgevoerd als chemisch afval. Dit resulteert in hoge additionele kosten. Inschatting is dat de initiële investering van een actief koolfilter alleen al minimaal 1 mil. Euro bedraagt. Het toepassen van een actief koolfilter betekent daarnaast een relatief grote installatie. Deze installatie dient namelijk circa 265 m<sup>3</sup>/uur hemelwater (normale regenval) te kunnen verwerken. Het actief koolfilter neemt daardoor veel ruimte in beslag op het transformatorstation. Het ruimtebeslag bestaat uit een grote silo, een laad- en losplaats voor de tankauto, een toegangsweg naar deze installatie en het pomp- en leidingensysteem. Een actief koolinstallatie is alleen werkbaar met een pomp. Dit betekent extra energieverbruik. Het onderhoud zal bovendien extra verkeersbewegingen met zich meebrengen.

Gegeven de relatief hoge kosten, en impact op ruimte en milieu die het toepassen van een actief koolfilter met zich meebrengt, in verhouding tot de niet tot zeer beperkt aanwezige reinigingswinst van hemelwater, verzoeken wij u deze optie uit de ontwerp beschikking te halen.

Uiteraard zijn wij desgewenst graag bereid om een nadere toelichting te geven op deze zienswijze.

Met vriendelijke groet,  
TenneT TSO B.V.

Project lead licensing and spatial planning





KOMO<sup>®</sup> productcertifi

**kiwa**   
Partner for progress

Nummer	K2464/12	Vervangt	K2464/11
Uitgegeven	2016-04-15	d.d.	2015-01-01
Geldig tot	Onbeperkt	Pagina	1 van 4

Betonnen olie-afscidders en slibvangputten

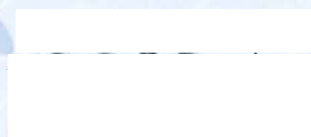
## ACO Beton GmbH

### VERKLARING VAN KIWA

Dit productcertificaat is op basis van BRL 5251 "Olie-afscidders en slibvangputten" d.d. 1 november 2005, inclusief wijzigingsblad d.d. 31 december 2014, afgegeven conform het Kiwa-Reglement voor Productcertificatie.

Het kwaliteitssysteem en de productkenmerken behorende bij betonnen olie-afscidders en slibvangputten worden periodiek gecontroleerd.

Op basis daarvan verklaart Kiwa dat het gerechtvaardigd vertrouwen bestaat dat de door de certificaathouder geleverde betonnen olie-afscidders en slibvangputten bij aflevering voldoen aan de in de BRL vastgelegde eisen, mits de betonnen olie-afscidders en slibvangputten voorzien zijn van het KOMO<sup>®</sup>-merk op een wijze als aangegeven in dit productcertificaat. De essentiële kenmerken, zoals vastgelegd in de van toepassing zijnde Europese norm, maken geen onderdeel uit van dit productcertificaat.



Kiwa

Dit productcertificaat is opgenomen in het overzicht op de website van Stichting KOMO: [www.komo.nl](http://www.komo.nl).

Advies: raadpleeg [www.kiwa.nl](http://www.kiwa.nl) om na te gaan of dit productcertificaat geldig is.

Kiwa Nederland B.V.  
Sir Winston Churchillplein 273  
Postbus 70  
2280 AB RIJSWIJK

Tel. 088 998 44 00  
Fax 088 998 44 20  
info@kiwa.nl  
[www.kiwa.nl](http://www.kiwa.nl)

Certificaathouder  
ACO Beton GmbH  
Mittelriedstrasse 25  
D-68642 BURSTADT  
Tel. +49620698160  
Fax +49 6206 9816 16  
info@aco-beton.de  
[www.aco-online.de](http://www.aco-online.de)

Verkoopkantoor  
ACO B.V.  
Edisonstraat 36  
Postbus 217  
7000 AE DOETINCHEM  
Tel. 0314 3682 80  
Fax 0314 36 82 90  
info@aco.nl  
[www.aco.nl](http://www.aco.nl)



Beoordeeld is:  
kwaliteitssysteem  
product  
Periodieke controle

## Betonnen olie-afscidders en slibvangputten

### TECHNISCHE SPECIFICATIE

#### ONDERWERP

Betonnen olie-afscidders en slibvangputten zijn bestemd om te worden toegepast voor de verwijdering van olie en slib uit het geloosde afvalwater.

#### Toelichting:

Onder olie wordt verstaan: Oliën, benzines, vetten en andere oprijvende stoffen van minerale oorsprong (of synthetische vervanging) die niet of slecht in water oplosbaar zijn en waarvan de dichtheid kleiner is dan 0,95 g/cm<sup>3</sup>.

Vetten en oliën van plantaardige of dierlijke herkomst vallen hier niet onder.

#### PRODUCTSPECIFICATIE

De betonnen olie-afscidders en slibvangputten voldoen aan de in BRL 5251 vastgelegde producteisen.

#### Olie-afscheider

De olie-afscheider is bestemd voor de behandeling van olie-houdend afvalwater, waarin ten gevolge van het verschil in dichtheid tussen olie en water en het veranderen van de vloeistofstroom, olie door oprijving grotendeels verwijderd wordt uit het afvalwater.

#### Vlotter

De olie-afscheider is voorzien van een automatische vlotter afsluiter. De vlotter is getarreed voor oliën met een dichtheid van 0,85, 0,90 of 0,95 g/cm<sup>3</sup>. De tarreerwaarde is op de vlotter vermeld.

#### Automatische waarschuwingsapparatuur

Indien niet anders met de plaatselijke overheden is overeengekomen moet de olie-afscheiderinstallatie zijn voorzien van automatische waarschuwingsapparatuur.

#### Slibvangput c.q. slibvangruimte

De slibvangput/slibvangruimte is bestemd voor de behandeling van met bezinkbare delen verontreinigd afvalwater waarin ten gevolge van het verschil in dichtheid tussen slib en water en het veranderen van de vloeistofstroom, slib door bezinken grotendeels wordt gescheiden van het afvalwater.

#### Grootte olie-afscheider en slibvangput

De grootte van de toe te passen olie-afscheider en de slibvangput dient conform NEN-EN 858-2 bepaald te worden.

De inhoud van de slibvangput dient te worden vergroot indien sterk slibhoudende stromen zijn te verwachten, bijvoorbeeld bij wasplaatsen.

#### Afdekkingen

Betonnen olie-afscidders en slibvangputten worden voorzien van afdekkingen van klasse B of D volgens NEN-EN 124.

Een afdekking met rooster is niet toelaatbaar.

De afdekking van de olie-afscheider en de slibvangput dient los opgelegd te zijn.

#### In- en uitlaten

De nominale middellijn van de in- en uitlaten voldoen aan artikel 6.3.5 van NEN-EN 858-1.

#### Bescherming van het beton

De betonnen olie-afscheider en de betonnen slibvangput zijn aan de binnenzijde voorzien van een coating met een minimum dikte van 500 µm.

#### Schachtbouw

Ten behoeve van de toegang voor het inspecteren en schoonmaken van zowel de olie-afscheider als de slibvangput kan de afscheiderinstallatie voorzien zijn van schachten. De dichtingen in de schachtbouw worden uitgevoerd met mortel/rubberringen.

#### Uitvullingen

Ø 625 (h= 60, 80, 100, 200 en 400 mm).

Ø 800 (h= 100, 150, 200 en 400 mm).

#### Rubberringen

De rubberringen zijn onderverdeeld in primaire (verbindingen die continu in contact kunnen staan met olie) en secundaire dichtingen en bestaan uit NBR.

#### Type-indeling klasse I

Gewapende prefab betonnen coalescentie-afscidders in de typen:

OLEOPATOR 1,5-3/0, 4-6/0, 8-10/0, 15/0, 20/0, 30/0, 40/0, 50/0, 65/0, 80/0 en 100/0.

Gewapende prefab betonnen slibvangputten in de typen:

CS 0,7, CS 0,9, CS 1,5, CS 2, CS 2,5, CS 3, CS 3,5, CS 5, CS 6, CS 6,5, CS 8, CS 10, CS 13, PR 13, PR 18.

Gewapende prefab betonnen gecombineerde coalescentie-afscidders en slibvangputten in de typen:

CCB 3/650 en 6/1200. OLEOPATOR 1,5/150, 1,5/300, 3/300, 3/300 TVO, 3/600, 3/900, 3/900 TVO, 4/400, 4/400 TVO, 4/800, 4-6/1200, 4/1200 TVO, 6/600, 6/600 TVO, 6/1800, 6-8-10/2500, 6-8-10/5000, 8/800, 8/800 TVO, 8/1600, 8-10/1000, 8-10/2400, 10/2000, 10/3000, 15/1500, 15/3000, 15/5000, 20/2000, 20/4000, 20/5000, 20/6000, 30/3000, 30/5000, 30/6000, 40/4000, 40/5000, 50/5000. OLEOSMART 4/400, 4/800, 6/5000, 10/1000, 10/2000, 10/3000, 10/5000, 15/1500, 15/3000 en 15/5000.

## Betonnen olie-afscidders en slibvangputten

### Type-indeling klasse II

Gewapende prefab betonnen olie-afscidders in de typen:  
OLEOPATOR 1,5-3/0, 4-6/0, 8-10/0, 15/0, 20/0, 30/0, 80/0 en 100/0.

Gewapende prefab betonnen slibvangputten in de typen:  
CS 0,7, CS 0,9, CS 1,5, CS 2, CS 2,5, CS 3, CS 3,5, CS 5, CS 6, CS 6,5, CS 8, CS 10, CS 13, PR 13, PR 18.

Gewapende prefab betonnen gecombineerde olie-afscidders en slibvangputten in de typen:  
CCB 3/650, 6/1200, 6/2500, 6/5000, 8-10/3000 en 8-10/5000.  
OLEOPATOR 1,5/150, 1,5,300, 3/300, 3/300 TVO, 3/600, 3/900, 3/900 TVO,  
4/400, 4/400 TVO, 4/800, 4-6/1200, 4/1200 TVO, 6/600, 6/600 TVO, 6/1800, 6-8-10/2500, 6-8-10/5000,  
8/800, 8/800 TVO, 8/1600, 8-10/1000, 8-10/2400, 10/2000, 10/3000, 15/1500, 15/3000, 15/5000,  
20/2000, 20/4000, 20/5000, 20/6000, 30/3000, 30/5000, 30/6000.

### MERKEN

De producten worden gemerkt met het nevenstaande KOMO keurmerk.  
Plaats van het merk: op elk element.  
De uitvoering van dit merk is als volgt: een label of stempel.


**K2464**

### Verplichte aanduidingen:

- fabrieksmerk- of naam;
- productielocatie;
- datum van vervaardiging (eventueel in code);
- Type;
- Maximale drijfhoogte in cm (olie-afscieder);
- Verkeersklasse gerelateerd aan NEN-EN 124.

### VERWERKING

#### Plaatsing

De producent van de olie-afscheidingsinstallatie dient de plaatsings- en bedieningsvoorschriften mee te leveren, waarin het installeren, de inspectie en het onderhoud van de olie-afscheidingsinstallatie beschreven wordt.

Olie-afscieder en slibvangput dienen zo dicht mogelijk bij de lozingstoestellen te zijn geplaatst, maar zodanig dat de installatie voor het verrichten van onderhoud goed toegankelijk is.

Afvoerputten en toevoerleidingen naar de installatie moeten leeglopen; de afvoerputten mogen niet zijn voorzien van een waterslot.

In die gevallen waar het afvalwater moet worden opgepompt, dient de pompinstallatie achter de olieafscieder te zijn geïnstalleerd.

De aansluitleidingen aan de olie-afscieder of slibvangput dienen zodanig aangesloten te worden dat axiale verplaatsingen mogelijk zijn.

Het afvalwater mag uitsluitend via de inlaat in de olie-afscieder en/of slibvangput worden gebracht.

#### Veiligheid tegen opdrijven

De olie-afscidders en of slibvangputten moeten, in die gevallen dat de hoogste grondwaterstand dit noodzakelijk maakt, tegen opdrijven worden beveiligd.

#### Controleput

Ten behoeve van de controle op de lozingen dient achter de olie-afscieder een doelmatige controlevoorziening voor het nemen van monsters te zijn aangebracht.

#### Maximale gronddekking op de installatie

De maximale gronddekking op de betonnen olie-afscidders en slibvangputten bedraagt 2 meter. (Maximale inbouw-diepte vloeivlak inlaat tot maaiveld bedraagt 2 meter).

#### Plaatsings- en bedieningsvoorschrift

De door de leverancier meegeleverde plaatsings- en bedieningsvoorschriften dienen nageleefd te worden.

#### Stankafsluiting

De olie-afscieder dient zowel aan de inlaatzijde als aan de uitlaatzijde een stankafsluiting te hebben waarbij de hoogte van het waterslot ten minste 100 mm moet zijn.

#### Rooster in slibvangput

Vóór de uitlaat van de slibvangput/-ruimte dient, ter voorkoming van verstopping in de olie afscieder, een rooster te zijn aangebracht om grof drijvend vuil terug te houden.

#### Ontspanning

De olie-afscieder mag in geen geval zover door de uitlaatleiding kunnen worden leeggezogen dat olie kan worden meegezogen. Bij een olie-afscieder zonder automatisch werkende afsluiter dienen aan de uitlaatleiding beluchtingsopeningen te zijn aangebracht, voor zover hierin niet is voorzien door een erachter geplaatste schacht.

Beluchtingsopeningen zijn niet bedoeld als ontstoppingsopening en moeten boven de hoogste vloeistofspiegel liggen.



**Betonnen olie-afscheiders en slibvangputten**

---

**ONDERHOUD**

De leverancier moet de eigenaar of gebruiker in het bezit stellen van een onderhoudsvoorschrift.

Voor het goed functioneren van olie-afscheidingsinstallatie wordt aanbevolen minimaal éénmaal per jaar een onderhoudsbeurt te laten uitvoeren.

In verband met de olie-opslagcapaciteit van de olie-afscheider en de inhoud van de slibvangput/slibvangruimte, dient de installatie vroegtijdig geleegd te worden. Nadat een onderhoudsbeurt of een lediging heeft plaatsgevonden dient de installatie met schoon water te worden gevuld, waarbij de vlotter moet worden opgelicht en blijven drijven.

Het leeghalen van de olie-afscheider of slibvangput dient zo te geschieden dat schade aan de installatie voorkomen wordt.

**WENKEN VOOR DE AFNEMER**

Inspecteer bij aflevering van de onder "technische specificatie" vermelde producten of:

- geleverd is wat is overeengekomen;
- het merk en de wijze van merken juist zijn;
- de producten geen zichtbare gebreken vertonen als gevolg van transport en dergelijke.

Indien u op grond van het hiervoor gestelde tot afkeuring overgaat, neem dan contact op met:

- ACO B.V. te Doetinchem;
- en zo nodig met:
- Kiwa Nederland B.V.

Raadpleeg voor de juiste wijze van opslag, transport en verwerking de verwerkingsvoorschriften van de certificaathouder.

In het kader van dit productcertificaat vindt geen controle plaats van de juistheid van de prestaties van de essentiële kenmerken.

De uitspraken in dit productcertificaat mogen niet worden gebruikt ter vervanging van de CE-markering en/of de bijbehorende verplichte Prestatieverklaring.

Verzonden: Donderdag 16 november 2017 13:28  
Onderwerp: Zienswijzeformulier  
Net op zee Hollandse Kust (zuid)

Aanspreekvorm:  
Aanspreektitel:  
Achternaam:  
Voorvoegsel(s):  
Voorletters:  
Straat: Postbus  
Huisnummer: 6622  
Postcode: 3002 AP  
Woonplaats: ROTTERDAM  
Telefoonnummer:  
E-mailadres:  
Als: Organisatie  
Organisatie: Havenbedrijf Rotterdam N.V.

**Reactie**

16 NOV 2017

De Minister van Economische Zaken en Klimaat  
p/a Bureau Energieprojecten  
Inspraakpunt net op zee Hollandse Kust (zuid)  
Postbus 248  
2250 AE VOORSCHOTEN

Datum  
Oms kenmerk HBR 1449156  
Aantal bijlagen  
Contactpersoon  
Telefoon  
Fax  
E-mail

*Uitsluitend ingediend via digitaal reactieformulier*

**Onderwerp** Zienswijze ontwerp besluiten Net op zee Hollandse kust (zuid)

Hooggeachte heer Wiebes,

Van 6 oktober tot en met 16 november 2017 hebben de ontwerp besluiten met betrekking tot het Net op zee Hollandse Kust (zuid) ter inzage gelegen. Naar aanleiding hiervan breng ik hierbij de zienswijze van Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) onder uw aandacht. De zienswijze ligt in het verlengde van onze eerdere reactie op het voorontwerp van het inpassingsplan alsmede gesprekken die in de voorafgaande periode met TenneT zijn gevoerd over het project.

#### *Algemeen*

1. TenneT heeft haar aanvragen aangevuld met een gebaggerd aanlandingstracé (variant 3) ten westen van de oorspronkelijk aangevraagde tracés en heeft daarbij het oorspronkelijke, meest oostelijke gelegen, eveneens gebaggerde aanlandingstracé (variant 1) laten vervallen. Uit de aangevulde aanvragen kan worden afgeleid dat TenneT zowel de geboorde (variant 2) als de nieuwe gebaggerde (variant 3) aanlanding van de Maasmond vergund wil hebben.<sup>1</sup> De ontwerp besluiten lijken de uitvoering van beide aanlandingsvarianten mogelijk te maken, echter zonder te bepalen dat bij een voltooide uitvoering van één variant de andere niet meer, althans niet meer op grond van deze besluiten tot uitvoering mag worden gebracht. De effectbeschrijvingen hebben ook geen betrekking op een opeenvolgende uitvoering. Wij verzoeken het bevoegd gezag in alle besluiten te bepalen dat slechts één variant tot uitvoering mag worden gebracht.

<sup>1</sup> Zie o.a. par. 5.1 van de aangevulde aanvraag op grond van de Wet natuurbescherming (gebiedsbescherming).

*Het inpassingsplan*

2. Op de verbeelding is, in vergelijking met het voorontwerp, een aanzienlijk bredere bestemming 'Leiding – leidingstrook' op zee aangegeven, namelijk in beide varianten (2 en 3) een strook van 100 meter ter weerszijden van de buitenste kabels. Uit figuur 2.2 lijkt te volgen dat het een belemmerde strook betreft, wat onder andere de mogelijkheden voor aanleg van andere kabels en leidingen beperkt. De noodzaak van een belemmerde strook en de afweging tegen het belang van toekomstige aanlandingsmogelijkheden is niet toegelicht. Wij verzoeken u de belemmerde strook ter weerszijden van de buitenste kabels te beperken tot 10 meter. De bij volgende kabel- en leidingaanlandingen feitelijk in acht te nemen afstand is onderwerp van de dan uit te voeren onderzoeken.
3. Op de verbeelding is, in vergelijking met het voorontwerp, een aanzienlijk bredere bestemming 'Leiding – leidingstrook' aangegeven tussen het transformatorstation en de leidingenstrook ten zuiden van het Yangtzekanaal. De nu aangegeven breedte is 21 meter in plaats van 10 meter. Door de schaal van de tekening valt een dergelijke verbreding niet snel op en de toelichting geeft geen reden voor het verschil. De noodzaak van een grotere breedte is ook in het overleg met TenneT niet aan ons kenbaar gemaakt. Een breedte van 21 meter is niet nodig voor een onderboring met een diameter van ca. 1 meter en legt een onnodig ruimtebeslag. Wij verzoeken het bevoegd gezag in het besluit de in het voorontwerp aangegeven breedte van 10 meter aan te houden.
4. Bij een gebaggerde oplossing van de aanlanding door de Maasmond is de kans op onverwachte gebeurtenissen zoals niet geplande stremmingen en aanvaringen reëel, met een kans op zeer aanzienlijke (gevolg)schaden, waaronder voor buitenlandse maatschappijen (zie ook onder 7). Om onduidelijkheid bij de schadeafwikkeling en slepende procedures te voorkomen verzoeken wij het bevoegd gezag voor het inpassingsplan zorg te dragen voor een adequate en gecoördineerde schadeafwikkeling, met name waar het gaat om de (samenloop van) nadeelcompensatie, aansprakelijkheid van TenneT of haar aannemer(s), dan wel hun verzekeraars.
5. Op de verbeelding is de figuur 'hartlijn leiding – brandstof toegevoegd; dit moet zijn 'hartlijn leiding – hoogspanning'.

*Vergunning Wet natuurbescherming.*

6. De aanvraag vermeldt de instemming van HbR met het gebruik van depositieruimte van het Haven- Industrieel Complex (HIC) in het PAS. De aanvraag maakt echter geen melding van het tijdelijk karakter van dat gebruik, de periode waarin van deze depositieruimte gebruik wordt gemaakt, en wanneer en op welke wijze de tijdelijke beschikbare depositieruimte weer beschikbaar is voor andere ontwikkelingen in het HIC.



De periode en grootte van het gebruik van depositieruimte van het HIC dienen in het besluit te worden vastgelegd en gemotiveerd, evenals het moment en de wijze waarop de depositieruimte weer beschikbaar komt voor andere ontwikkelingen in het HIC. Omdat het HIC een provinciaal prioritair project is vergt het besluit ons inziens de instemming van Gedeputeerde Staten.

#### *Vergunning Waterwet*

7. Aan beide uitvoeringsmethoden voor de aanlanding door de Maasmond (boren of baggeren) zijn uitvoeringsrisico's verbonden. Zoals eerder aangegeven gaat de voorkeur van HbR uit naar een geboorde oplossing, omdat de risico's voor het scheepvaartverkeer daarmee beter worden beperkt. Indien op basis van het verschil in risico's voor een gebaggerde oplossing wordt gekozen, dan worden de risico's verlegd naar de gebruikers van de Maasmond en daarbij belanghebbende partijen, waaronder de bedrijven in het Rotterdams havengebied en HbR. Dat raakt grote maatschappelijke en private belangen. Bij een gebaggerde oplossing is de kans op onverwachte gebeurtenissen, met verhoogde risico's en niet geplande stremmingen reëel (zie ook onder 4). Daardoor ontstaat een kans op zeer aanzienlijke (gevolg)schaden. Deze risico's moeten met de gevraagde besluiten maximaal worden beperkt.

In de voorschriften van de vergunning op grond van de Waterwet dient daarom te worden bepaald dat het nog goed te keuren uitvoeringsplan wordt getoetst aan de dan geldende nautische randvoorwaarden en aanwijzingen van de Havenmeester. Tegen het plan dient bezwaar en beroep mogelijk te zijn. In het uitvoeringsplan dient te worden aangegeven hoe wordt gehandeld in geval van niet geplande vertraging of onverwachte risico's. Daartoe behoren in het plan opgenomen, eenduidige criteria voor het afbreken van de aanlegwerkzaamheden en het kappen van de kabels. Het ontbreken van reservematerialen zoals voldoende kabellengte mag onder geen beding reden zijn af te wijken van deze criteria. Voorts dient in de voorschriften de maximale totale duur van volledige stremmingen te worden beperkt tot 8 uur, met een maximale aaneengesloten duur van 2 uur.

*Gebruik gronden HbR*

8. Tot slot verzoeken wij u om bestuurlijke terughoudendheid bij het gebruik van de Belemmeringenwet Privaatrecht, waar het gaat om het verkrijgen van gunstiger gedoog- of toelatingsvoorwaarden. De Belemmeringenwet Privaatrecht is naar ons oordeel slechts bedoeld om de uitvoerbaarheid van grote projecten zeker te stellen. Waar dat belang al wordt gediend met de medewerking van de betrokken bedrijven en zakelijk gerechtigden is de wet naar ons oordeel niet bedoeld om initiatiefnemers in een gunstiger onderhandelingspositie te brengen waar het gaat om de vorm of de kosten van die medewerking.

Ik verzoek u onze zienswijzen over te (laten) nemen bij de besluitvorming.

Met vriendelijke groet,  
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Hoofd Legal