

Provincie Zuid Holland
Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

betreft: bedenkingen Tweede Maasvlakte

AANGETEKEND

Amsterdam, 15 juli 2008

Geacht college,

Milieudefensie maakt hierbij haar bedenkingen kenbaar tegen tegen de vaststelling van

- het "bestemmingsplan Maasvlakte 2";
- de partiële herziening van het "bestemmingsplan Maasvlakte 81"

en tegen de hieraan ten grondslag liggende milieueffectrapportages.

Milieudefensie wil de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf via deze weg danken voor de uitgebreide en leesbare antwoorden op de door ons ingebrachte zienswijzen. In deze bedenkingen is de nummering uit de zienswijze-rapportage (ZW-50-x) aangehouden waar op de antwoorden wordt ingegaan.

Ondanks de antwoorden en het opnemen van het artikel 17 over de publiekrechtelijke borging van een aantal luchtkwaliteitsmaatregelen in de planvoorschriften, heeft Milieudefensie nog altijd grote bedenkingen bij het plan om een Tweede Maasvlakte aan te leggen

Mede-indieners

Milieudefensie dient deze bedenkingen mede in mede namens:

1. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik te Rotterdam; (voor machtiging, zie bijlage 1)
2. Vereniging Verontruste Burgers van Voorne te Oostvoorne; (voor machtiging, zie bijlage 2)

en tevens namens 185 bewoners van de regio Rotterdam, evenals namens omwonenden van infrastructuur, toekomstig mogelijk zwaar belast door vrachtverkeer afkomstig van de Tweede Maasvlakte:

<i>nr.</i>	<i>voorletters + achternaam</i>	<i>adres</i>	<i>plaats</i>	<i>geb.datum</i>
1	<naam en adresgegevens van mede-indieners zijn hier uit privacy overweging weggelaten>			
2	id.			
3	id.			

4 <naam en adresgegevens van mede-indieners zijn hier uit privacy overweging weggelaten>
5 id.
6 id.
7 id.
8 id.
9 id.
10 id.
11 id.
12 id.
13 id.
14 id.
15 id.
16 id.
17 id.
18 id.
19 id.
20 id.
21 id.
22 id.
23 id.
24 id.
25 id.
26 id.
27 id.
28 id.
29 id.
30 id.
31 id.
32 id.
33 id.
34 id.
35 id.
36 id.
37 id.
38 id.
39 id.
40 id.
41 id.
42 id.
43 id.
44 id.
45 id.
46 id.
47 id.
48 id.
49 id.
50 id.
51 id.
52 id.
53 id.
54 id.
55 id.
56 id.
57 id.
58 id.

59 <naam en adresgegevens van mede-indieners zijn hier uit privacy overweging weggelaten>
60 id.
61 id.
62 id.
63 id.
64 id.
65 id.
66 id.
67 id.
68 id.
69 id.
70 id.
71 id.
72 id.
73 id.
74 id.
75 id.
76 id.
77 id.
78 id.
79 id.
80 id.
81 id.
82 id.
83 id.
84 id.
85 id.
86 id.
87 id.
88 id.
89 id.
90 id.
91 id.
92 id.
93 id.
94 id.
95 id.
96 id.
97 id.
98 id.
99 id.
100 id.
101 id.
102 id.
103 id.
104 id.
105 id.
106 id.
107 id.
108 id.
109 id.
110 id.
111 id.
112 id.
113 id.

114 <naam en adresgegevens van mede-indieners zijn hier uit privacy overweging weggelaten>
115 id.
116 id.
117 id.
118 id.
119 id.
120 id.
121 id.
122 id.
123 id.
124 id.
125 id.
126 id.
127 id.
128 id.
129 id.
130 id.
131 id.
132 id.
133 id.
134 id.
135 id.
136 id.
137 id.
138 id.
139 id.
140 id.
141 id.
142 id.
143 id.
144 id.
145 id.
146 id.
147 id.
148 id.
149 id.
150 id.
151 id.
152 id.
153 id.
154 id.
155 id.
156 id.
157 id.
158 id.
159 id.
160 id.
161 id.
162 id.
163 id.
164 id.
165 id.
166 id.
167 id.
168 id.

- 169 <naam en adresgegevens van mede-indieners zijn hier uit privacy overweging weggelaten>
170 id.
171 id.
172 id.
173 id.
174 id.
175 id.
176 id.
177 id.
178 id.
179 id.
180 id.
181 id.
182 id.
183 id.
184 id.
185 id.

Bedenkingen Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik

Milieudefensie verzoekt u de inhoud van de door de stichting Natuurbescherming Vlinderstrik ingediende bedenkingen, waarvan hier een kopie bij gaat (bijlage 3) als hier ingelast te beschouwen.

Bedenkingen Vereniging Verontruste Burgers van Voorne

Milieudefensie verzoekt u de inhoud van de door de Vereniging Verontruste Burgers van Voorne ingediende bedenkingen, waarvan hier een kopie bij gaat (bijlage 4) als hier ingelast te beschouwen.

Zienswijzen Milieudefensie en St. De Noordzee

Verder verzoekt Milieudefensie u de inhoud van de door haar en door Stichting de Noordzee ingediende zienswijzen (respectievelijk bijlage 5 en bijlage 6) als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

Bedenkingen Milieudefensie

ZW-50-1 Zoals in de zienswijze naar voren is gebracht is de planhorizon (de termijn waarbinnen het plan moet kunnen zijn gerealiseerd) van het bestemmingsplan "Maasvlakte 2" ten onrechte niet tien jaar, zoals wettelijk voorgeschreven, maar veel langer, minstens 30 jaar, zodat alleen al om die reden het plan niet kan worden goedgekeurd. In de reactie op de zienswijze (ZW-50_1) wordt gesteld dat de planontwikkeling van de Maasvlakte II zich niet kan beperken tot een periode van tien jaar zodat, mede in het kader van het geven van zekerheid over de ontwikkeling op langere termijn, in het MER Maasvlakte 2 de ontwikkelingen voor de gehele ontwikkelingsperiode in beeld zijn gebracht.

Echter, niet alleen is in het MER in beeld gebracht hoe de ontwikkeling op langere termijn zal zijn. Het bestemmingsplan zelf voorziet in bestemmingen die pas na afloop van de, ingevolge artikel 33 van de WRO geldende, planperiode van tien jaar worden verwezenlijkt. Het plan is daarom in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Milieudefensie verwijst ter nadere onderbouwing van dit standpunt naar een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 9 mei 2007, zaaknummer 200600394/1.

overige bedenkingen

Milieudefensie heeft verder op vijf hoofdpunten bezwaar tegen voornoemde plannen en besluiten.

1 Het gebruik van de Tweede Maasvlakte leidt tot een onaanvaardbaar grote uitstoot van broeikasgassen. Deze valt niet te rijmen met de klimaatambities die wereldwijd gelden, en die van de EU, Nederland en Rotterdam.

2 De aanleg van de Tweede Maasvlakte is niet van groot maatschappelijk belang, in ieder geval niet van zo'n groot maatschappelijk belang dat het daarom de aantasting van beschermde natuurgebieden zou kunnen rechtvaardigen.

3 De uitstoot van onder andere het aan het project gerelateerde verkeer, waaronder dat van het auto-, vracht- en scheepsverkeer, alsmede de uitstoot van de extra industrie ten gevolge van het project, leidt tot een toename van de overschrijdingen van de luchtkwaliteitsgrenswaarden in de Wet Milieubeheer in de regio Rijnmond en omstreken en voldoet niet aan de voorwaarden die de Wet Milieubeheer stelt. De luchtkwaliteitsberekeningen geven een onderschatting van de overschrijdingen ten gevolge van de aanleg en het gebruik van de Tweede Maasvlakte. Bij die berekeningen zijn ten onrechte niet de overige vaststaande ontwikkelingen in het gebied betrokken, zoals de oprichting van twee elektriciteitscentrales op de Eerste Maasvlakte.

Nu al zijn maatregelen hard nodig in Rotterdam om bestaande overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen aan te pakken. De geplande extra compensatiemaatregelen, zoals schermen langs wegen, zijn geen oplossing voor de aantasting van de volksgezondheid, mede omdat deze de vervuiling slechts verspreiden over een groter gebied, dat reeds in zijn geheel zwaarvervuild én dichtbevolkt is.

4 De contracten tussen Havenbedrijf Rotterdam en de containerterminals en de Samenwerkingsovereenkomst Lucht, die is gesloten tussen de betrokken overheden, geven op een aantal punten geen juridische zekerheid over de daadwerkelijke realisatie van de voorgenomen maatregelen om de luchtverontreiniging te beperken. Mogelijkheden voor betrokken derden om naleving af te dwingen ontbreken grotendeels.

5 De gevolgen van de Tweede Maasvlakte op zichzelf bezien en in samenhang met toekomstige ontwikkelingen, waaronder de twee voorgenomen elektriciteitscentrales op de Eerste Maasvlakte, voor natuurwaarden op en rond de Maasvlakte en in de Waddenzee zijn onvoldoende onderzocht en worden onvoldoende gecompenseerd.

Ad 1 Broeikasgassen

Volgens het IPCC (een onderzoeksteam van wetenschappers uit de hele wereld dat werkt in opdracht van de Verenigde Naties) dienen de CO₂-emissies in de geïndustrialiseerde wereld in 2050 80% lager te zijn dan nu, om de rampzalige gevolgen van klimaatverandering te voorkomen. Nederland heeft zichzelf een reductie van 30% in 2020 ten doel gesteld.

Deze ambitie wordt ondergraven door activiteiten op de Tweede Maasvlakte. De scheepvaart veroorzaakt een grote uitstoot van het broeikasgas CO₂. Deze bron van broeikasgassen is grotendeels aan Nederland danwel Europa toe te rekenen maar is niet opgenomen in het CO₂ emissiehandelsstelsel. Volgens onze berekeningen zal de bijdrage van de landaanwinning aan de CO₂ uitstoot geen 2,5 tot 5 megaton per jaar zijn maar inclusief de uitstoot van de zeeschepen op weg naar de Tweede Maasvlakte 12 tot 17 megaton CO₂ per jaar. Dat is 5 tot 8% van de totale Nederlandse CO₂ uitstoot¹. Daarbovenop faciliteert de havenuitbreiding de import van CO₂ die is uitgestoten tijdens de fabricage van de producten die worden aangevoerd. De uitstoot door zeeschepen en de uitstoot in derde landen ten behoeve van producten voor Nederland/Europa komt bovenop de binnen het emissiehandelssysteem begrensde uitstoot.

¹ *Inspraakreactie MER Tweede Maasvlakte, Milieudefensie, bijlage 1, Effecten op klimaatverandering)*

Het Milieu- en Natuurplanbureau berekende voor een aantal economische groeiscenario's de toekomstige emissies van koolstofdioxide (CO₂) door het goederenvervoer in Nederland. De CO₂-uitstoot van het zwaardere vrachtverkeer over de weg stijgt met 35 tot 55% in de periode 2000-2020. De CO₂-uitstoot van de zeescheepvaart stijgt in dezelfde periode met 29 tot 59%. Deze cijfers bevatten nog nauwelijks de effecten van de Tweede Maasvlakte, daar deze waarschijnlijk pas vanaf 2015 goederenverkeer aantrekt en daarna volgens de voorspellingen in de kosten-batenanalyse nog tientallen jaren doorgroeit.

De tweede Maasvlakte maakt een verdubbeling van het containertransport via Rotterdam mogelijk². van 16 miljoen TEU naar 32 miljoen TEU. Uit de statistieken van het havenbedrijf blijkt dat 25% van de totale doorvoer (in tonnen) uit containertransport bestaat. Als we aannemen dat dit ook betekent dat de containerschepen 25% van de in Rotterdam gebunkerde brandstof voor hun rekening nemen is de daaraan gerelateerde uitstoot 12 megaton CO₂. (Het MNP voorspelt voor 2010 een totale uitstoot t.g.v. bunkerbrandstof door de zeescheepvaart van 48.025 kTon³) Op deze schatting valt natuurlijk veel af te dingen. Duidelijk is echter wel dat het MER de klimaateffecten ten gevolge van een Tweede Maasvlakte schromelijk onderschat. Een aanvulling op het MER is ons inziens noodzakelijk.

Scenario's voor CO₂-uitstoot (kTon) door goederenvervoer op Nederlands grondgebied (zeescheepvaart incl. Nationaal Continentaal Plat)⁴					
	2000	2020	2040	2000-2020	2020-2040
Global Economy					
Vrachtauto's en trekkers	6,075	9,427	12,224	+55%	+30%
Zeescheepvaart	4,770	7,562	11,006	+59%	+46%
Binnenvaart	1,894	1,826	1,871	-4%	+2%
Strong Europe					
Vrachtauto's en trekkers	6,075	8,210	9,334	+35%	+14%
Zeescheepvaart	4,770	6,165	7,539	+29%	+22%
Binnenvaart	1,894	1,630	1,408	-14%	-14%

(ZW-50-2) In reactie op de zienswijze van Milieudefensie stelt het college van B&W dat er in Rotterdam middels het Rotterdam Climate Initiative (RCI) wordt gewerkt aan het terugdringen van de CO₂ uitstoot, met ambities die zeer hoog zijn. Dit is lovenswaardig, maar doet niets af aan het hierboven geschetste probleem. Het in de reactie op onze zienswijze genoemde gegeven dat de uitstoot van zeeschepen binnen de gemeentegrenzen van Rotterdam verantwoordelijk was voor 2,9% van de CO₂ uitstoot, benadrukt slechts dat het om een veelvoud daarvan gaat buiten de gemeentegrenzen. Met het RCI erkent Rotterdam dat er forse reducties nodig zijn⁵. Maar de scheepvaart naar de Tweede Maasvlakte doet de Rotterdamse klimaatinspanningen teniet. Daarnaast vrezen wij dat de genoemde grootschalige inzet van duurzame energie en CO₂ afvang gepaard zal gaan met grote technische (CO₂ afvang en opslag), maatschappelijke (biobrandstoffen) en financiële problemen. Of de ambities van het RCI gehaald worden is daarom de vraag. Ook daarom is voorkomen beter dan genezen.

In het rapport "Een prijs voor elke reis" dat drie adviesraden van de regering onlangs uitbrachten, wordt erop gewezen dat "...om de Europese klimaatdoelen voor 2050 te halen, een veel krachtiger CO₂-beleid voor de transportsector moet voeren. De doelen zijn alleen haalbaar als een trendbreuk wordt geforceerd in de groei van CO₂-emissies van het verkeer en vervoer. ... Zonder forse maatregelen zal de snel groeiende transportsector in 2050 namelijk de gehele Europese ruimte voor

2 Factsheet : "Toplocatie in de Noordzee" Havenbedrijf Rotterdam, 2006

3 Milieu- en Natuurplanbureau, Verkeer en Vervoer in Welvaart en leefomgeving, tabel B30, 2006

4 Milieu- en Natuurplanbureau, informatie per email, 10 augustus 2006.

5 Het milieu in de regio Rotterdam, DCMR 2008, hoofdstuk 10

CO₂-emissie in beslag nemen. Emissieruimte voor andere sectoren, zoals de industrie en huishoudens, is er dan niet meer. ... De intensivering van het Europese en nationale klimaatbeleid is een stap in de goede richting. Dit beleid is echter nog volstrekt onvoldoende om de noodzakelijke trendbreuk in de CO₂-uitstoot van de transportsector teweeg te brengen.”⁶

conclusie: De ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte maakt het klimaatbeleid van de Nederlandse regering en de Europese Unie onhaalbaar en is bovendien volkomen in tegenspraak met de ambities van het “Rotterdam Climate Initiative”.

ad 2 Maatschappelijk Belang

Het maatschappelijk belang van de aanleg van de Tweede Maasvlakte wordt gerechtvaardigd door te stellen dat het afzien daarvan zou leiden tot een geringer marktaandeel voor de Rotterdamse haven, mede gezien de felle concurrentieslag. Dit is echter een relatieve en daarmee irrelevante vergelijking. Naburige havens kunnen harder groeien als er geen Tweede Maasvlakte komt, maar voor Rotterdam gaat er concreet, behalve aanzien en prestige, niets verloren.

De uitbreiding van de Maasvlakte zou, door een vestigingsplaats te bieden voor grootschalige industrie en logistieke dienstverlening, gaan dienen als aanjager van economische ontwikkelingen. Het maatschappelijk belang van nog meer grootschalige chemische industrie en transport is echter omstreden.

Een van de genoemde argumenten voor het aanleggen van de Tweede Maasvlakte is het vergroten van het aantal arbeidsplaatsen. Nu al blijkt echter dat het voor bedrijven in de haven moeilijk is om personeel te vinden⁷. De *Werkgelegenheidsmonitor van het OBR*⁸ bevestigt dit beeld: “Tekort op arbeidsmarkt dreigt rem te zetten op economische groei”, en “Er is een krappe tot zeer krappe arbeidsmarkt. De krapte is in maart 2008 sterk toegenomen en naar verwachting neemt dit gezien het seizoenspatroon de komende maanden toe. Verwacht wordt dat de krapte structureel wordt”⁹

Gezien de toenemende vergrijzing is het de vraag of er in de toekomst wel werknemers te vinden zijn. De Commissie Bakker¹⁰ voorspelt al in 2015 een tekort aan werknemers. Zie de figuur hieronder

⁶ Raad voor Verkeer en Waterstaat, VROM-Raad en Algemene Energieraad januari 2008, *Een prijs voor elke reis, een beleidsstrategie voor CO₂ reductie in verkeer en vervoer*.

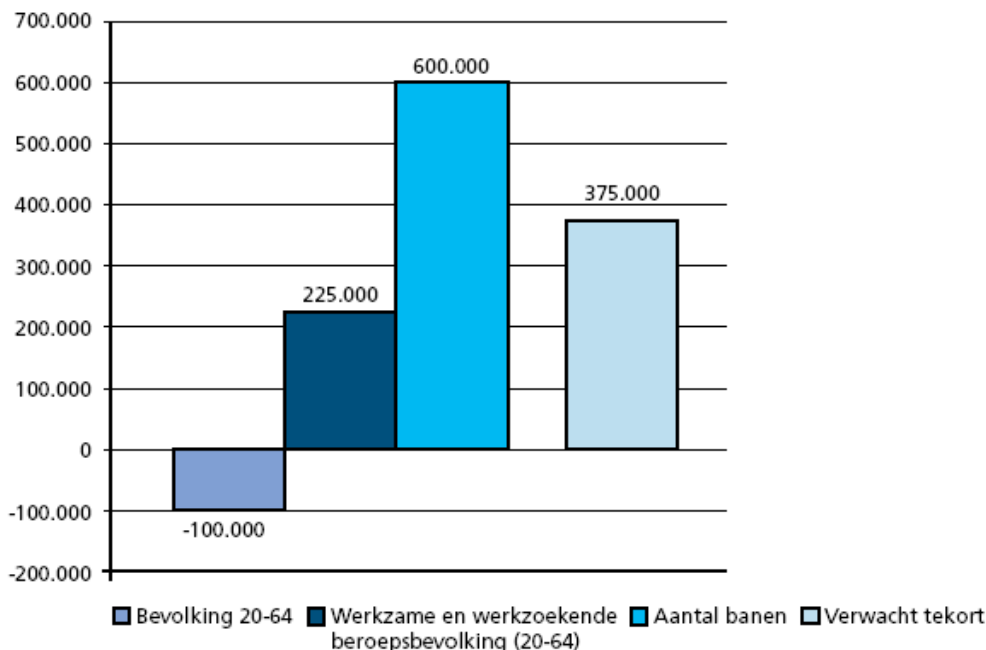
⁷ Website “PvdA bezorgd over personeelstekort haven”, <http://www.pvdarotterdam.nl/nieuwsbericht/4248>

⁸ *Werkgelegenheidsmonitor Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam*, mei 2007

⁹ *Factsheet Werkgelegenheidsmonitor voorjaar 2008*, Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam, 2008

¹⁰ *Naar een toekomst die werkt*, Advies Commissie Arbeidsparticipatie, 16 juni 2008

Figuur 1.2 Verwachte tekorten op de arbeidsmarkt: 375.000 mensen in 2015



Bron: eigen bewerking op basis van Cedefop (werkgelegenheidsontwikkeling) en CBS (ontwikkeling bevolking).

Daarnaast is de ruimtedruk in Zuid-Holland nu reeds fors. Het verder vergroten van de economische activiteit in dit gebied leidt tot een extra vraag aan woningen, wegen en recreatiegebieden. Onduidelijk is hoe in Zuid-Holland aan die vraag kan worden voldaan. Er is nu al sprake van congestie en een gebrek aan recreatiegebieden.

Daarnaast wordt gewezen op de bijdrage die de Tweede Maasvlakte zou leveren aan het Europees beleid dat gericht is op het invullen van missing links en multimodale bereikbaarheid. Dit is een vreemd argument als het gaat om de grootste haven van Europa. De haven is geen missing link maar per schip al uitstekend bereikbaar. Multimodale bereikbaarheid is niet uitzonderlijk. Ook de Duitse havens en binnenkort Antwerpen (IJzeren Rijn) beschikken over goede achterlandverbindingen per spoor

ZW-50-3 Het college van B&W stelt in reactie op de zienswijze van Milieudefensie de onderbouwing van nut en noodzaak te onderschrijven en wijzen op de bijdrage die dit project levert aan de ontwikkeling van het trans-Europees netwerk. Dat het vergroten van de capaciteit van het trans-Europees netwerk voor transport in West-Europa wenselijk is, bestrijden wij, vooral vanuit het oogpunt van het beperken van de klimaatverandering. Maar ook vanuit het perspectief van oprakende grondstoffen wereldwijd gecombineerd met de nu al onevenredig grote import van grondstoffen via de bestaande Europese havens is vergroten van de havencapaciteit achterhaald. Voor de Nederlandse economie is het tenslotte niet nodig om in de haven te investeren. Gezien de eerder genoemde krapte op de arbeidsmarkt zal uitbreiding van de werkgelegenheid in de transportsector andere sectoren verdringen. Groei in meer duurzame sectoren wordt zo geblokkeerd. (toelichting)

ZW-42-4 In reactie op de zienswijze van Stichting de Noordzee stelt het college van B&W dat de aanleg van de Maasvlakte geen invloed heeft op de groei van de scheepvaart naar Europa. Groei van de zeescheepvaart maar ook de groei van andere Europese havens zijn echter geen vastgestelde grootheden. Gebrek aan havencapaciteit in Europa zal de groei bijvoorbeeld hoe dan ook afremmen. In paragraaf 5.2 van de actualisatie Luchtonderzoek wordt voorts niet onderbouwd dat het containertransport naar Europa onafhankelijk zou zijn van de beschikbare havencapaciteit. Naar onze mening stelt de beschikbare havencapaciteit juist een harde grens aan de maximaal realiseerbare

groei van de scheepvaart.

Naar onze mening zijn er grenzen aan de groei. Indien blijkt dat milieunormen worden overschreden of dreigen te worden overschreden door uitbreiding van havengebieden, dan kan een dergelijke ontwikkeling niet plaats vinden. Het argument dat, indien Maasvlakte 2 niet wordt aangelegd elders in Noordwest Europa havens uitgebreid worden en zo alsnog een verslechtering van het milieu optreedt, snijdt geen hout. Ook in Antwerpen, Hamburg, etc geldt immers Europese wet- en regelgeving. Wij kunnen het ons niet voorstellen dat een wereldhaven als Rotterdam zich verschuilt achter de 'Tragedy of the Commons'.

Uitbreiding van een industriegebied als Maasvlakte 2, met een aanzuigende werking van het havengebied op zeeschepen, gaat gepaard met verslechtering van de milieukwaliteit. Uitbreiding van zeehavens in de directe omgeving van Rotterdam zijn inderdaad niet uitgesloten. Dit levert echter cumulatieve effecten op voor de Noordzee, hetgeen het rechtvaardigt juist strenger om te gaan met het stellen van grenzen aan milieubelastende activiteiten.

conclusie: Dat de haven nu een belangrijke rol speelt, betekent niet dat het van groot maatschappelijk belang is om die functie in de toekomst in omvang nog verder te laten doorgroeien. Gezien de druk op de ruimte, de arbeidsmarkt en de milieukwaliteit is groei zelfs onverantwoord.

ad 3 Luchtkwaliteit en Volksgezondheid

De aanleg van de Tweede Maasvlakte veroorzaakt een forse toename van de luchtvervuiling in de regio en voldoet alleen daarom al niet aan de voorwaarden die zijn gesteld aan het toepassen van saldering. Het totale transportvolume zal volgens het MER¹¹ in de Rotterdamse haven in 2033 fors stijgen:

- ten opzichte van de huidige situatie met 111%,
- ten opzichte van de autonome ontwikkeling waarschijnlijk met 34% (Ruimtelijke Verkenning)
- ten opzichte van de autonome ontwikkeling maximaal met 45% (maximaal containerscenario)

Wij bestrijden de voor deze studie gehanteerde afbakening van het begrip 'autonome ontwikkeling'. In de huidige afbakening zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen onderdeel van de autonome ontwikkeling, welke weliswaar geen onderdeel zijn van de hier bestreden bestemmingsplannen, maar desalniettemin in hun economisch functioneren direct afhankelijk zijn van het realiseren van de Tweede Maasvlakte. Indien de Tweede Maasvlakte niet gerealiseerd zou worden, zouden ook deze ruimtelijke ontwikkelingen vervallen en kunnen om deze reden niet als 'autonoom' worden bestempeld. De werkelijke groei ten opzichte van de autonome ontwikkeling zal kortom hoger zijn dan hier voorgesteld. Dit punt zal hieronder verder worden toegelicht.

Daarnaast zal door deze toename van het transport, de daaraan gerelateerde uitstoot, en door de uitstoot van onder meer de extra industrie zullen extra overschrijdingen plaatsvinden. Deze overschrijdingen zijn niet op de juiste manier berekend en zijn groter dan blijktens de rapporten wordt aangenomen. Ook dit punt zal hierna nog verder worden toegelicht.

salderen

ZW-50-4 Voor een deel van de salderingsmaatregelen is niet duidelijk hoe uitvoering is gewaarborgd. Indien de uitvoer van een salderingsmaatregel niet gewaarborgd wordt, kan ons inziens ook geen sprake zijn van een 'samenhangende maatregel' als bedoeld in artikel 5.16 lid 1 b van de Wet

¹¹ Milieueffectrapport Maasvlakte 2 Bestemming, bijlage verkeer, tabel 4.6

Milieubeheer.

Verder is de geografische of functionele samenhang tussen het plangebied en het salderingsgebied, onduidelijk, omdat een topografische kaart waarop de genoemde gebieden zijn weergegeven ontbreekt. In het MER geldt heel Rotterdam Rijnmond als plan- en salderingsgebied. Hierdoor is volstrekt onduidelijk welke groepen bewoners te maken krijgen met saldering. Hierdoor kan geen beoordeling worden gemaakt van de voor saldering relevante factoren, zoals benoemd -respectievelijk toegelicht- in de hieronder geciteerde uitspraken van de Raad van State:

“Of wordt voldaan aan artikel 7, derde lid, onder b van het Besluit luchtkwaliteit 2005 [**het huidige 5.16 lid 1 b van de Wet Milieubeheer**] (...) moet worden beoordeeld aan de hand van de relevante factoren, waaronder in ieder geval de concentraties van de stoffen ter plaatse van de verslechtering en de verbetering, het gebied waarvoor een overschrijding is vastgesteld, het gebied waarop de verbetering betrekking heeft en het aantal blootgestelden dat door de verslechtering en verbetering wordt geraakt
(uitspraak Afdeling van 11 oktober 2006, zaaknummer 200508162/1)

Zoals de Afdeling reeds eerder heeft overwogen in onder meer haar uitspraak van 28 juni 2006, nr. 200504616/1, moet de vraag of het bestreden besluit leidt tot een per saldo verbetering van de luchtkwaliteit als bedoeld in artikel 7, derde lid, onder b, van het Blk 2005 worden beoordeeld aan de hand van alle relevante factoren, waaronder in ieder geval de concentraties van de stoffen ter plaatse van de verslechtering en de verbetering, het gebied waarvoor een overschrijding is vastgesteld, het gebied waarop de verbetering betrekking heeft en het aantal blootgestelden dat door de verslechtering en verbetering wordt geraakt. Voor deze beoordeling is een integrale benadering vereist met betrekking tot alle locaties waar zich significante gevolgen voor de luchtkwaliteit zullen voordoen, zodat kan worden beoordeeld welk gewicht toekomt aan de verslechtering op sommige locaties en de verbetering op andere locaties.
(uitspraak Afdeling van 25 juli 2007, zaaknummer 200602152/1)

(...) Voorts is blijkens deze stukken bij enkele wegen sprake van significante effecten ten gevolge van het bestreden besluit op de concentraties van luchtverontreinigende stoffen of de overschrijding van grenswaarden. De genoemde rapporten omvatten echter geen integrale benadering, omdat de gevolgen voor het onderliggende wegennet daarin op zichzelf zijn beschouwd en niet in samenhang met de gevolgen in het door verweerder gekozen, meer beperkte, studiegebied. Gelet hierop heeft door de keuze van het studiegebied niet de vereiste integrale benadering plaatsgevonden met betrekking tot alle locaties waar zich significante gevolgen voor de luchtkwaliteit zullen voordoen.
(uitspraak Afdeling van 25 juli 2007, zaaknummer 200602152/1)

Het feit dat de saldering plaatsvindt “binnen het gebied waar het project effecten kan hebben” is onjuist, aangezien de Tweede Maasvlakte in heel Rijnmond en ver daarbuiten (in het bijzonder langs transportassen) zal zorgen voor een toename van luchtverontreiniging.

Bovendien worden in het salderingsgebied voor de Tweede Maasvlakte vooral maatregelen genomen om de extra vervuiling over een groter gebied uit te smeren. Het is bijvoorbeeld niet zo dat er een drukke weg wordt verplaatst van bebouwd naar onbebouwd gebied, waardoor er per saldo een verbetering van de gezondheidssituatie optreedt. Gegeven dat het gekozen salderingsgebied, te weten Rotterdam Rijnmond, in het geheel genomen een ernstig vervuild en bovendien dichtbevolkt gebied betreft, concluderen wij dat de gezondheidssituatie niet gebaat kan zijn bij een verhoogde spreiding van luchtvervuiling binnen dit gebied, zoals beoogd met de mogelijkheid tot saldering in artikel 5.16 lid 1 b Wet Milieubeheer en zoals ingevuld middels bovenstaande uitspraken.

Ook uit de bijlage lucht valt niet op te maken hoe er binnen het salderingsgebied wordt gesalderd. Gezien de grote omvang van het salderingsgebied is dit wel essentiële informatie om te kunnen

beoordelen of aan het besluit saldering wordt voldaan.

onderschatten luchtverontreiniging

Door te werken met gemiddelden voor heel Rijnmond, in plaats van met waarden voor het westelijk havengebied, de transportassen en de dichtbevolkte gebieden, wordt bovendien een te positief beeld geschetst van de luchtkwaliteit.

ZW-50-6 In reactie op de zienswijze van Milieudefensie stelt het college van B&W dat wordt voldaan aan de regeling beoordeling luchtkwaliteit omdat er concentratiekaarten zijn opgenomen in het rapport. Dit doet echter niet af aan het beeld dat wordt geschetst in de bijlage lucht en het hoofd rapport, dat in de regio (binnenkort) grosso modo aan de normen wordt voldaan. Uit een recente publicatie van het CBS en het Planbureau voor de Leefomgeving¹² blijkt desalniettemin dat 195.000 Rotterdammers (33% van de bevolking) wonen in een gebied waar de normen voor fijnstof worden overschreden en 40.000 (7% van de bevolking) in een gebied waar de norm voor NO₂ wordt overschreden. Wat dit betreft is het MER dus niet inzichtelijk en geeft het geen goed beeld van de situatie in Rotterdam-Rijnmond.

Zowel deze overschrijdingen van de luchtkwaliteit als de extra uitstoot ten gevolge van het project zijn fors te noemen zodat niet voldaan wordt aan de voorwaarden voor saldering. Bovendien wordt er in een te groot gebied gesalderd.

onderschatten uitstoot luchtverontreiniging

In het hoofd rapport wordt gemeld dat waarschijnlijk "alleen" de NEC-emissieplafonds voor NO₂ en SO₂ in de toekomst worden overschreden. Dit zou voor het gebruik van de Maasvlakte geen probleem zijn. Hier wordt echter volkomen voorbijgegaan aan de extra emissies vanuit (binnen)scheepvaart en vrachtwagens:

"In het merendeel van de gevallen de extra bijdrage aan de landelijke plafonds door de nieuwe bedrijfsvestiging maar een verwaarloosbaar klein gedeelte zal zijn van het totale plafond"¹³

verhouding Tweede Maasvlakte tot NSL en verbreding A15

Het is verder volstrekt onduidelijk hoe de aanleg en het gebruik van de Tweede Maasvlakte zich verhoudt tot het NSL en op grond waarvan dit project als 'autonome ontwikkeling' in het NSL ingebracht zou kunnen worden. Hierom en om de volgende redenen menen wij dat er sprake is van strijdigheid met de luchtkwaliteitseisen uit de Wet Milieubeheer en de NEC-emissieplafonds.

Tot slot is het volgens het bestemmingsplan¹⁴ voor de ontsluiting van de Maasvlakte noodzakelijk om de A15 te verbreden. Deze wegverbreding en het extra autoverkeer over deze weg maken daarom een onlosmakelijk deel uit van het project Tweede Maasvlakte. Dat de gevolgen van de verbreding niet in beeld zijn gebracht is een ernstige tekortkoming in de beoordeling van luchtkwaliteit.

onduidelijkheden luchtkwaliteitsrapporten

Zoals ook al in de zienswijze naar voren is gebracht, zijn de luchtkwaliteitsrapporten zelf, inclusief de latere aanvullingen, zowel voor de aanleg en het gebruik ten onrechte niet ter inzage gelegd en niet op de website verschenen, zodat veel punten met betrekking tot de luchtkwaliteit onduidelijk zijn en

12 Bert Bunschoten, Niek van Leeuwen (CBS) en Frank van Rijn (PBL), CBS Webmagazine Woensdag 28 mei 2008, Te veel fijn stof voor 420 duizend Nederlanders

13 Hoofdrapport MER Bestemming Maasvlakte 2, paragraaf 3.6

14 Maasvlakte 2 bestemmingsplan pagina 48, gemeente Rotterdam 22 mei 2008

daarop in het kader van deze bedenkingen nog niet kan worden ingegaan. Zo is onder meer niet altijd duidelijk op welke manier en met welke gegevens precies de luchtkwaliteit is berekend. Deze rapporten moeten dan ook alsnog worden overgelegd.

ZW-50-7 In reactie op de zienswijze van Milieudefensie stelt het college van B&W dat de invoergegevens ter inzage liggen bij de dienst dS+V. Het is echter ondanks een gesprek met medewerkers van die dienst en het Havenbedrijf onduidelijk gebleven hoe met het RVMK (het Rotterdamse verkeersmodel) tot een correcte berekening van de verkeersaantallen zou kunnen zijn gekomen. Zoals hieronder wordt toegelicht is het gebruikte verkeersmodel niet geschikt voor het voorspellen van vrachtwagenverkeersstromen omdat het verkeersbewegingen voorspelt op basis van aantallen huishoudens en arbeidsplaatsen in een stedelijke setting. Het westelijk havengebied en de Maasvlakte kennen een geheel andere verkeersdynamiek

onderschatten verkeersbewegingen wegverkeer

De toename van het verkeer, waaronder het auto-, vrachtwagen- en scheepvaartverkeer wordt onderschat.

De effecten van een aantal voor het functioneren van de Maasvlakte noodzakelijke uitbreidingen van de infrastructuur zijn niet in ogenschouw genomen. Het bestemmingsplan¹⁵ noemt investeringen om de bereikbaarheid in de periode na circa 2020 te waarborgen. Uitbreidingen van de infrastructuur (tweede oeververbinding, A4 Midden-Delfland, verbreding A15, mainport corridor zuid) trekken in de regel extra verkeer aan, wat kan leiden tot overschrijding van grenswaarden (elders) in het studiegebied.

In het bestemmingsplan wordt halverwege pagina 48 verder gesteld dat in het MER "voorzichtig realistische uitgangspunten zijn gehanteerd". Dat is echter niet het geval.

- Het RVMK model geeft geen goed en dus ook geen realistisch beeld van het te verwachten distributieverkeer in het havengebied (zie hieronder)
- In de praktijk zijn er juist als de Maasvlakte wordt aangelegd meer ontwikkelingen in het havengebied te verwachten dan in het streek en structuurplan 2020 zijn opgenomen
- Het effect van maatregelen zoals rekeningrijden op het vrachtverkeer in het havengebied zal waarschijnlijk beperkt zijn omdat de aangevoerde vracht moet worden afgevoerd en er al gerekend is met een groot aandeel vervoer per rail en binnenvaartschip. Veel ruimte voor verbetering van de modal split of beperken van het vervoersaanbod zijn er dus niet.

Van grote invloed op de uitkomsten van de luchtkwaliteits- en salderingsberekeningen, is dat vrachtwagenbewegingen direct veroorzaakt door aan- en afvoer van containers via de Tweede Maasvlakte ten onrechte als onderdeel van de 'autonome ontwikkeling' worden gezien.

ZW-50-8a In reactie op de zienswijze van Milieudefensie stelt het college van B&W onder verwijzing naar de distributierreinen op de Tweede Maasvlakte dat distributieactiviteiten wel zijn meegenomen in het verkeersmodel. Dit is echter maar een deel van de distributie-activiteiten. Een groot deel van de containers wordt afgevoerd naar het havengebied. De distributieactiviteiten aldaar zijn echter grotendeels gemodelleerd als onderdeel van de autonome ontwikkeling. Bovendien zijn distributiebedrijven in het RVMK-model niet per specifiek bedrijfstype opgenomen¹⁶. Omdat er vanuit een bedrijf in de distributiesector veel meer bewegingen plaatsvinden dan vanuit een gemiddeld bedrijf, leidt dit tot een onderschatting van het aantal vrachtwagenbewegingen. Hoe is bepaald dat een groot deel van de aangevoerde containers een bestemming heeft in het havengebied, waar die containers naar toe gaan en hoe groot het gerelateerde vervoltransport is, blijft daarom onduidelijk. Een deel van de aan de Tweede Maasvlakte gerelateerde transportbewegingen en de daarbij behorende

15 Maasvlakte 2 bestemmingsplan pagina 48, gemeente Rotterdam 22 mei 2008

16 De Regionale Verkeersmilieukaart – Factsheets, dS+V gemeente Rotterdam, 2007

uitstoot dus niet correct opgenomen in het MER.

Uit de variabelen die zijn gebruikt om in het het verkeersmodel¹⁷ het aantal ritten te bepalen blijkt ook duidelijk dat het model niet geschikt is voor het modelleren van vrachtverkeer en al helemaal niet voor de de forse stromen die voortvloeien uit het verdubbelen van de containeroverslagcapaciteit in de Rotterdamse Haven. De enige relevante variabelen in het model zijn aantallen arbeidsplaatsen industrie/detailhandel/rest. Het model deelt dus vrachtwagenbewegingen toe aan bedrijven alleen op basis personeelsaantallen. Dat betekent dat er minstens twee essentiële tekortkomingen in het model zitten:

1. De hoeveelheid vrachtwagenritten per bedrijf is nauwelijks afhankelijk van het aantal personeelsleden, maar veel meer van het type bedrijf. De indeling industrie/detailhandel/rest doet geen recht aan de grote verschillen tussen de industriële ondernemingen in de haven. Bovendien worden bedrijven steeds verder geautomatiseerd, zodat het doen van toekomstvoorspellingen op basis van het verwachte aantal personeelsleden geen enkele relatie zal hebben met de werkelijkheid.
2. Het model houdt geen rekening met een evenwicht tussen aanvoer en afvoer van goederen per bedrijfslocatie. Wij stellen voor om voor het berekenen van de effecten van de aanleg van de Tweede Maasvlakte (het verdubbelen van de containeroverslagcapaciteit van van de haven!) een model te gebruiken dat de vrachtwagenbewegingen modelleert op basis van het aanbod aan containers en een evenwicht in aan- en afvoer per locatie. Een andere optie is het gebruiken van een klassiek verkeersmodel in combinatie met een toets op plausibiliteit op basis van het genoemde evenwicht.

Uit onderstaande gegevens blijkt dat op basis van een eerste doorrekening van de verkeersaantallen al dat het model volkomen tekortschiet in het geven van een realistisch beeld van de aan de Maasvlakte gerelateerde vrachtwagenbewegingen.

In onderstaande tabel staat weergegeven het vrachtverkeer dat van de Tweede Maasvlakte het westelijk havengebied inrijdt (18.800 vrachtauto's). Slechts 12.400 vrachtauto's hiervan rijden hierna ook dit havengebied uit via ofwel de N57 (1.100 vrachtauto's) of de A15 (11.300 vrachtauto's).

1	A15 MV - Stenen Baakplein	18.800	verkeer van Maasvlakte
28	N57 N496 - N497	1.100	verkeer naar Zeeland
11	<u>A15 Hoogvliet - Beneluxplein</u>	<u>11.300</u>	verkeer naar Rotterdam
rest	(aanvoer en afvoer)	6.400	
helft (aanvoer)		3.200	verdwijnt in havengebied

Kortom, 6.400 vrachtauto's van en naar de Tweede Maasvlakte (34% van het totaal) hebben volgens het MER¹⁸ een eindbestemming in het westelijk havengebied (inclusief Oostvoorne). De helft hiervan (3.200 vrachtauto's) is aanvoer van bedrijven in dit westelijk havengebied, de andere helft afvoer. Onduidelijk is wat er met de aanvoer bij deze bedrijven gebeurt. Naar de mening van Milieudefensie keert een groot gedeelte van dit vrachtverkeer na een kleine bewerking of herverlading terug op de weg om verder te worden vervoerd naar de afnemers in het achterland. Ook dit verkeer dient rechtstreeks te worden toe geschreven aan de Tweede Maasvlakte. Immers, zonder Tweede Maasvlakte zou dit verkeer niet op de weg te vinden zijn.

Hierover is verder op te merken dat uit tabel 3.8 blijkt dat (in het containerscenario) 90% van het verkeer naar de Maasvlakte de containerterminals en distributiecentra bezoekt. Dit betekent dat dagelijks 90% van de genoemde 3.200 vrachtwagens, dus 2.800 vrachtwagenladingen, grotendeels

17 De Regionale Verkeersmilieukaart – Factsheets, dS+V gemeente Rotterdam, 2007

18 Milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2 bijlage verkeer, bijlagen, tabel 18.4

containers, in het havengebied verdwijnen.

In werkelijkheid is dit natuurlijk niet het geval en worden deze goederen verder getransporteerd. Vaak verdeeld over meer vrachtwagens dan waarin ze werden aangevoerd. Het Havenbedrijf stelt zich op het standpunt dat deze transportbewegingen in het verkeersmodel zijn opgenomen in de autonome groei. Dit zou betekenen dat de autonome groei te hoog wordt ingeschat en de groei ten gevolge van de activiteiten op de Tweede Maasvlakte te laag. In verhouding tot de te hoge autonome groei dus relatief zelfs veel te laag.

Het is echter ook niet ondenkbaar dat het verkeersmodel deze bewegingen in het geheel niet modelleert. Zoals hiervoor gemeld berekent het model het aantal vrachtwagenritten per locatie op basis van aantallen arbeidsplaatsen en niet op basis van een evenwicht in aanvoer en afvoer.

Dit impliceert dat volgens (de invoergegevens voor) het verkeersmodel een groot deel van de getransporteerde lading in het westelijk havengebied verdwijnt of het label "gevolg van Tweede Maasvlakte" verliest en als autonome ontwikkeling wordt meegeteld. Dit is niet plausibel en laat zien dat het gebruikte model een verre van realistisch beeld geeft van de te verwachten verkeersstromen.

ZW-50-8b Het Rotterdamse college van B&W stelt in haar reactie op de zienswijze van Milieudefensie dat in het MER verkeersaantallen zijn gebaseerd op de maximaal haalbare omvang van de distributieactiviteiten op de Tweede Maasvlakte. Dit doet niets af aan het hiaat in de verkeersgegevens. Dit bevindt zich immers tussen de uitgang van de Maasvlakte (A15 - Stenen Baakplein) en het achterland. Verder is de stelling dat verkeer vanaf distributiecentra is meegenomen omdat alle distributieactiviteiten op de Maasvlakte zijn meegenomen in de berekeningen een drogreden. Er zal immers ook buiten de Maasvlakte veel distributie en verwerking van via de Tweede Maasvlakte aangevoerde producten gebeuren.

Ook uit de vergelijking die in het MER wordt gemaakt tussen het voor het MER gebruikte RVMK model en het landelijke model van Rijkswaterstaat (NRM) blijkt dat op alle oeververbindingen het NRM meer verkeer modelleert. In het MER wordt gemeld dat een verklaring niet is gevonden.¹⁹ Ons inziens is de verklaring dat het RVMK model niet voldoet voor het modelleren van grootschalig vrachttransport.

Onze conclusie blijft dat het aantal vrachtwagenbewegingen op de A15 ter hoogte van Rotterdam minimaal 2800 bewegingen hoger ligt dan waarvan in het MER wordt uitgegaan. Hierdoor is er sprake van een forse onderschatting van (de luchtvervuiling door) het vrachtverkeer in het studiegebied.

onderschatten bewegingen scheepvaartverkeer

Dat uitgegaan wordt van een te beperkte toename van de scheepvaart blijkt bijvoorbeeld uit het volgende. De zeescheepvaart groeit volgens de MER²⁰ van 103 bezoeken in 2003 naar 164 in 2033. De binnenvaart groeit volgens de MER²¹ op de Oude en Nieuwe Maas landinwaarts van 492 in 2003 naar 579 in 2033 (Planalternatief Containerscenario). Nog daargelaten of deze cijfers kloppen, blijkt dus dat het aantal aanmerende zeeschepen stijgt met 59% (aanvoer), maar het aantal bewegingen van binnenvaartschepen met slechts 18% (afvoer). Dit is vreemd aangezien er geen grote daling van het aandeel van de binnenvaart in het transport wordt voorzien. Ook ligt het niet voor de hand dat de afmetingen van de binnenvaartschepen sneller groeien dan de zeeschepen. Er zijn dus te weinig binnenvaartbewegingen opgenomen in de verkeers- en luchtkwaliteitsmodellen

ZW-50-9 De getallen die de gemeente hier tegenin brengt in de zienswijzerapportage doen nauwelijks afbreuk aan het bovenstaande betoog.

19 Milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2, bijlage Verkeer en vervoer, pagina 59

20 MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage Verkeer Annex 6

21 MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage verkeer Annex 5

- Binnenvaartschepen zouden meer in afmeting toenemen dan zeeschepen (*binnenvaart 160/81 = 200%*, *zeeschepen 1600/1000=160%*) Nu zijn er per zeeschip 1000/81 ofwel 12,3 binnenvaartschepen nodig. In 2033 zijn er 1600/160 ofwel 10 binnenvaartschepen nodig per zeeschip.
- Het aantal zeeschepen is in 2033 met 59% gestegen. Dat zou er volgens de cijfers die de gemeente noemt toe moeten leiden dat het aantal binnenvaartschepen toeneemt tot $10/12,3 \cdot 159\% = 129\%$. In het planalternatief wordt echter slechts uitgegaan van een stijging naar 118%. Waar de cijfers van de gemeente op gebaseerd zijn is onduidelijk. Ze lijken weinig realistisch, want juist de Tweede Maasvlakte richt zicht op erg grote zeeschepen, zodat zeker een sterke groei van de call-size van zeeschepen verwacht mag worden. De mogelijkheden voor rijnen en duwbakken om qua belading te verdubbelen zijn daarentegen beperkt. Er wordt al met lange, hoge duwbakken gevaren en de afnemende bevaarbaarheid van de Rijn (minder smeltwater, meer regenwater) ten gevolge van de klimaatverandering zal in de toekomst de vaarmogelijkheden voor schepen met een grotere diepgang beperken²². Het rapport dat de aantallen schepen in verschillende grote klassen in de binnenvaart voorspelt²³ ten behoeve van onderzoek naar de externe veiligheid, verwacht voor de grote binnenvaartschepen (duwbakcombinaties) slechts een groei van 14% in 2033 (ten opzichte van 2020 zonder Tweede Maasvlakte).
- Bovendien is in de luchtkwaliteitsberekeningen geen rekening gehouden met een verdubbeling van de afmetingen van binnenschepen. Hieronder wordt daar verder op ingegaan (ZW-50-9a).
- Dat ruim een kwart van de containers het achterland niet bereikt, maar per zeeschip verder wordt vervoerd, zoals B&W aanvoeren is op zich correct, maar dat is nu ook al het geval. Volgens het MER verandert dit aandeel niet en kan dus ook niet van invloed zijn op de verhouding tussen de aanvoer per zeeschip en de afvoer per binnenvaartschip. Dit kan dus niet verklaren waarom het aantal binnenvaartbewegingen nauwelijks toeneemt
- Ten slotte wijst de gemeente er op dat alleen bulk en containers per binnenvaartschip worden afgevoerd. Aangezien de Tweede Maasvlakte met name gericht is op het accommoderen van de containervaart, onderstreept dit ons argument dat groei van de zeevaart op Rotterdam zou moeten leiden tot minstens evenredige groei van de binnenvaart. Overigens wordt in het MER ook gerekend met een volumegroei in de "droge bulk"-sector van 30% tot 2020.

incorrecte berekening emissies binnenvaart

ZW-50-9a Volgens de reactie van de gemeente²⁴ op de zienswijze van Milieudefensie wordt er gerekend met een verdubbeling van de call-size van binnenvaartschepen, van 80 TEU nu naar 160 TEU in 2033. In de luchtkwaliteitsberekeningen wordt er echter op geen enkele manier rekening gehouden met het verdubbelen van de afmetingen, wat gepaard zou moeten gaan met een aanzienlijke toename in motorvermogen. (voor zeeschepen gebeurt dit wel²⁵) Er is kortom sprake van een forse onderschatting van de emissies vanuit schepen.

In de rapporten is gerekend met het schoner worden van scheepsmotoren. Het MER baseert zich op een in opdracht van de Centrale commissie voor de Rijn- en binnenvaart uitgevoerd onderzoek²⁶ dat uitgaat van een van een daling in de NOx uitstoot van twee derde in 2020. Een zeer forse daling gezien de lage vervangingsratio van scheepsmotoren. Toch gaat dit rapport er van uit dat alle schepen die in 2000 in de vaart waren al in 2020 uit de vaart zijn of zijn voorzien van een schonere motor. In de Actualisatie Luchtonderzoek MV2²⁷ wordt over het schoner worden van de binnenvaart het volgende gemeld:

22 Auswirkungen der Klimaänderung auf den Hochwasserschutz in der Schweiz, Bruno Schadler, Wasser Energie Luft – 99. Jahrgang, 2007, Heft 1,

23 Gegevens Scheepvaart ten behoeve van het EV onderzoek, dS+V, 26 juli 2005

24 zienswijzenrapportage ruimtelijke besluiten Maasvlakte 2, pagina 42, gemeente Rotterdam dS&V, 22 april 2008

25 MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage Luchtkwaliteit, tabel V.3 in bijlage V

26 Binnenvaart voortdurend duurzaam, Royal Haskoning 2004

27 Actualisatie luchtonderzoek MV2, paragraaf 4.4.3, Havenbedrijf Rotterdam, december 2007

"In het MER, Bijlage Luchtkwaliteit is beargumenteerd voor NOx een optimistisch scenario gekozen en voor PM10 een conservatief scenario. Uit de vergelijking tussen de WLO-studie van het MNP en het MER is te concluderen dat voor PM10 de gehanteerde emissiefactor in de WLO-studie van het MNP in lijn zijn met het conservatief scenario van het MER. Echter, voor NOx zijn de verschillen tussen MNP en het optimistisch scenario van het MER groot.

In het conservatieve scenario zijn de overschrijdingsgebieden rondom de vaarwegen groter. Dit kan worden gecompenseerd door de snelheidsmaatregel langer door te voeren. Dit moet worden beheerst door het monitoring- en evaluatieprogramma."

Langer doorvoeren van de snelheidsbeperking lijkt echter geen realistische maatregel omdat deze al van kracht is tot schone motoren verplicht zijn in 2025. Of er andere mogelijkheden zijn om tegenvallers wat de uitstoot door de binnenvaart betreft te compenseren wordt niet duidelijk gemaakt, noch wordt duidelijk gemaakt binnen welk kader dergelijke compenserende maatregelen gewaarborgd zouden zijn.

overschatten verbetering modal split

Het is nog maar zeer de vraag of de modal split verbetering, van 49% trucking nu, naar 35% in 2033, waar in het VKA van wordt uitgegaan, daadwerkelijk wordt bereikt. De voorspellingen in het MER zijn gebaseerd op de inschattingen van vertegenwoordigers van de spoor- en binnenvaartsector, maar zijn niet afdwingbaar, en op delen zelfs niet op basis van de huidige regelgeving van overheidswege beïnvloedbaar.

ZW-50-10 De door het college in haar reactie aangehaalde bewering van het havenbedrijf dat klanten in hun biedingen hebben aangegeven dat een modal split van 35% haalbaar is, is niet verifieerbaar daar de contracten geheim zijn. Op de contractuele situatie gaan we bij ZW-50-21 nader in.

Voor een betere modal split is volgens de MER Bijlage Verkeer²⁸ bovendien een 'inland hub' of depot voor lege containers nodig in het achterland. Of deze aanvullende infrastructuur er ook daadwerkelijk gaat komen en of vervoerders in hun biedingen dergelijke voorzieningen als voorwaarde hebben gesteld voor het kunnen realiseren van de gewenste modal split is onduidelijk. De MER Bijlage Verkeer meldt hierover het volgende:

De modal shift richting spoor en binnenvaart moet mogelijk worden gerealiseerd door het toepassen van logistieke concepten als een inland container hub in het achterland (zie annex 9). Gedacht wordt om in eerste instantie een empty depot in het achterland te situeren, waardoor veel bewegingen met lege containers van en naar de haven worden voorkomen.

In Annex 9 van de MER bijlage verkeer wordt dit verder uitgewerkt en wordt het belang van een empty depot (MT) goed duidelijk:

Indien Maasvlakte 2 loopt tot de groene lijn, en het empty depot dus in het achterland ligt, zal elke container een heen- en een terugbeweging maken. In de figuur wordt dit gelijkgesteld aan 100%. Indien Maasvlakte 2 loopt tot rode lijn, en het empty depot dus tegen Maasvlakte 2 aanligt, zullen er 60% meer verkeersbewegingen plaatsvinden.

Op onze twijfel aan de groei van de binnenvaart vanwege de beperkingen ten gevolge van klimaatverandering, die leidt tot een afnemende bevaarbaarheid van de Rijn (minder smeltwater, meer regenwater) waardoor de binnenvaart minder aantrekkelijk wordt voor verladers, gaat de gemeente niet in. Uit Zwitsers onderzoek²⁹ blijkt echter dat de afvoer naar verwachting 10% zal verminderen en

²⁸ MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage verkeer, paragraaf 7.2

²⁹ Auswirkungen der Klimaänderung auf den Hochwasserschutz in der Schweiz, Bruno Schadler, Wasser

zich bovendien meer zal concentreren in de wintermaanden. De zomerafvoer zal dus veel meer dan 10% afnemen waardoor stremmingen als gevolg van laagwater veel vaker zullen voorkomen.

In de gevoeligheidsanalyses³⁰ in het MER wordt gewezen op de mogelijkheden om aan de normen te voldoen als de modal shift verschuiving minder goed uitpakt:

... wanneer ervan uitgegaan wordt dat de modal shift na 2020 niet meer verandert en 42% van het containervervoer over de weg paatsvindt. Indien de modal shift zoals beschreven in het Planalternatief niet wordt gehaald, zal sterker moeten worden ingezet op efficiency of schoner transport om de vereiste luchtkwaliteit te behalen.

Met de maatregelen die in het actualisatierapport luchtkwaliteit worden ingezet zijn de mogelijkheden om te werken aan nog schoner of efficiënter transport bijkans uitgeput.

beladingsgraad vrachtwagens

De beladingsgraad van de vrachtwagens op weg van en naar de Maasvlakte stijgt in het voorkeursalternatief van 2,3 nu naar 2,6 in 2020 en 2,8 in 2033³¹. Dit wordt nauwelijks onderbouwd. Efficiëntere belading dankzij schaalvergroting is geen overtuigend argument, want het containervervoer in Rotterdam is momenteel ook al grootschalig. Het inzetten van langere vrachtwagens zal niet snel leiden tot een forse verhoging van de beladingsgraad, want juist het lange afstandsvervoer, waarvoor de langere vrachtwagens kunnen worden ingezet zal in het scenario van het voorkeursalternatief via het spoor en de binnenvaart gebeuren. Als de beladingsgraad op bijvoorbeeld 2.4 blijft steken, rijden er (2,8-2,4)/2,8 maal zoveel, ofwel 14% meer vrachtwagens.

schoner worden autoverkeer

In de berekeningen van de emissies door personenauto's en vrachtauto's wordt uitgegaan van het schoner worden van het wagenpark. In de praktijk blijkt dat ondanks het schoner worden van het wagenpark de lucht in de grote steden niet schoner wordt. In het MER wordt er van uitgegaan dat het schoner worden van automotoren (60% minder NOx en 80% minder SO2 in 2015) zich, vervangingstermijnen van auto's in aanmerking genomen, rechtstreeks vertaalt in afname van de emissies en een schonere lucht. Factoren die ook meespelen: groter worden van personenauto's, grotere motoren in vrachtwagens, etc. worden buiten beschouwing gelaten.

ZW-50-11 In reactie op de door Milieudefensie ingebrachte zienswijzen brengt het college van B&W naar voren dat gebruik is gemaakt van emissieprognoses die zijn bekendgemaakt door VROM en zijn opgesteld door een taakgroep. Hoe realistisch die prognoses zijn blijft echter de vraag. Tot dusverre blijkt dat in de grote steden de lucht, ondanks het schoner worden van auto's, toch vies blijft.

emissies binnenvaartschepen

De berekende emissies door binnenvaartschepen en het effect van stimuleringsregelingen op de installatie van schonere motoren zijn gebaseerd op aannames die op geen enkele manier worden onderbouwd of zijn geborgd.

ZW-50-12 De gemeente noemt in haar reactie de stimuleringsmaatregelen uit de Overeenkomst Lucht "flankerend" aan de in het bestemmingsplan vastgelegde maatregelen: snelheidsbeperking en havenverbod voor schepen zonder emissiearme motor. Dit doet niets af aan het feit dat in de luchtkwaliteitsberekeningen er wel vanuit gegaan dat die stimuleringsmaatregelen leiden tot het versneld schoner worden van de binnenvaart, met name in de periode tot 2025.

Energie Luft – 99. Jahrgang, 2007, Heft 1,

30 MER Bestemming Maasvlakte 2, Effectrapport, paragraaf 12.2

31 MER Bestemming Maasvlakte 2, effectrapport paragraaf 12.3

In de actualisatie van het luchtkwaliteitsrapport³² blijkt zelfs dat er wordt uitgegaan van een snelle vervanging van oude motoren door schone nieuwe motoren er wordt gerekend met emissiereducties die pas jaren later worden voorspeld:

- In het MER is de gemiddelde emissie in 2013/14 gelijk aan die van 2015
- In het MER is de gemiddelde emissie in 2025 gelijk is aan die van 2033;

Dit zijn kortom erg optimistische inschattingen, zoals hierboven ook al werd aangegeven onder het kopje "incorrecte berekening emissies binnenvaart".

schoner worden industrie

Volgens de MER³³ gaat in de chemische industrie de productie per hectare omhoog en stijgt zelfs het energiegebruik per hectare licht, maar de NOx uitstoot zou desondanks met meer dan 50% dalen en de SO2 uitstoot zelfs met 80%. Of daaraan effectief vastgesteld overheidsbeleid of voorzienbare technologische ontwikkelingen aan ten grondslag liggen is onduidelijk.

ZW-50-13 In haar reactie op de zienswijze van Milieudefensie wijzen B&W er op dat de voorspellingen over de emissies vanuit de industrie niet alleen gebaseerd zijn op een verkennend rapport uit 1999.³⁴ Er is in op dracht van het Havenbedrijf ook een rapport "milieukentallen" opgesteld³⁵. Ook dit rapport leunt echter zwaar op het rapport uit 1999, dat op zijn beurt weer verwijst naar een rapport uit 1997. De energie-efficiencywinst van 50% die in deze oude rapporten wordt genoemd (voor de periode 1990-2010), wordt ook gehanteerd voor de periode 2003- 2020. Nergens blijkt waarop dit is gebaseerd en in hoeverre dit realistisch kan zijn. Ook de basisaannname dat het huidig energiegebruik in de chemische industrie 150 - 200 TJ per ha bedraagt wordt niet onderbouwd. Dat is een belangrijk gemis omdat alle verdere emissieberekeningen zijn gebaseerd op basis van deze aanname.

uitbreiding overslag op Eerste Maasvlakte

In de berekening is de capaciteitsuitbreiding van ECT, dat is gevestigd op het al bestaande deel van de Maasvlakte, "... niet meegenomen in de berekeningen, omdat dit niet erg realistisch bleek te zijn"³⁶. Die uitbreiding van 2,8 miljoen TEU/jaar (groei ECT van circa 9,1 naar 11,9 miljoen TEU/jaar), komt overeen met 40% (2,8/7,3 containerscenario 2020) tot 15% (2,8/18,7 containerscenario 2033) van de verwachte containeroverslagcapaciteit van de terminals op de Tweede Maasvlakte³⁷. Dit wordt door de gemeente niet betwist.

Verder meldt de gevoeligheidsanalyse³⁸ in weerwoord van het verweer van de gemeente dat er in de meeste scenario's geen rekening mee is gehouden en er voor het wegverkeer nooit mee is gerekend:

Bij het opstellen van de prognoses voor de goederenstromen en het ruimtegebruik in het kader van MER Bestemming is geen rekening gehouden met de bovengenoemde extra doorzet op de huidige Maasvlakte, omdat dit niet erg realistisch leek te zijn. Alleen bij de Ruimtelijke Verkenning (Basis scenario) is bij de prognoses van het spoor- en scheepvaartverkeer met de hogere doorzet op de huidige Maasvlakte rekening gehouden.

De conclusie in de gevoeligheidsanalyse dat de forse toename van de overslagcapaciteit nauwelijks

32 MER Bestemming Maasvlakte 2, Actualisatie Luchtonderzoek, paragraaf 4.4.3

33 MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage lucht, annex I Tabel I.16: Emissiekentallen per hectare per jaar voor chemie

34 Tebodin, 1999, Milieukentallen

35 Milieukentallen MER Bestemming Maasvlakte 2, Royal Haskoning 2005

36 MER Bestemming Maasvlakte 2, effectrapport paragraaf 12.5

37 MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage verkeer,

Tabel 4.4: Doorzet containers in inrichtingsscenario's Maasvlakte 2

38 MER Bestemming Maasvlakte 2, effectrapport paragraaf 12.5

tot extra verkeer leidt, is niet plausibel. In de gevoeligheidsanalyse zijn de effecten hiervan op de luchtkwaliteit niet beoordeeld, terwijl ook een kleine toename van het vrachtverkeer kan leiden tot (extra) overschrijdingen. De luchtkwaliteit ten gevolge van de autonome groei, zal dus slechter zijn dan in het hoofdrapport wordt aangenomen.

ZW-50-14 In haar reactie op de zienswijze van Milieudefensie stelt het college van B&W dat de uitbreiding van ECT wel is meegenomen in de verkeersberekeningen ten behoeve van de luchtkwaliteitsberekeningen. Hoe dat is gedaan wordt niet duidelijk. Nergens in de MER bijlage Verkeer, de MER bijlage Lucht of de beschrijving van het RVMK-model is hierover iets te vinden. Uitbreiding van het ECT-verkeer wordt in de MER bijlage Verkeer slechts genoemd in paragraaf 11.6.2, Leemten in kennis en informatie; Verkeersafwikkeling:

“Vanwege de toename van het verkeer naar ECT en de komst van Euromax ontstaat mogelijk een capaciteitsknelpunt op het kruispunt Europaweg-Coloradoweg.”

verkeersgevolgen buiten studiegebied

De verkeersgevolgen van het verkeer dat door de uitbreiding van de haven gaat rijden in het achterland, bijvoorbeeld op de A15 richting Duitsland en de A4 richting België, zijn onvoldoende in beeld gebracht. Ook hier geldt dat een groot deel van het verkeer buiten beeld blijft omdat dit verkeer vanuit het Rotterdamse Havengebied ten onrechte als autonome groei wordt meegeteld.

ZW-50-15 Het college van B&W brengt in haar reactie op de zienswijze van Milieudefensie het argument naar voren dat het verkeer in het achterland er ook zonder MV2 zou zijn omdat goederen dan vanuit andere havens zouden worden aangevoerd. Dit betwisten wij want de helft van de goederen die via de Tweede Maasvlakte het land binnenkomen en vervolgens via de Nederlandse spoor- weg en waterwegen worden afgevoerd is bedoeld voor een buitenlandse afnemer³⁹. De helft die wel wordt geïmporteerd komt via de handel of na bewerking ook deels in het buitenland terecht. Deze goederen worden als ze niet via Nederland binnenkomen ook niet via Nederland vervoerd. Bovendien zijn er in de omgeving van Nederland geen, met de plannen voor de Tweede Maasvlakte vergelijkbare, havenuitbreidingen in voorbereiding. De bestaande havens zitten grotendeels aan hun maximum capaciteit en kunnen bovendien de grote containerschepen, waar de Tweede Maasvlakte op mikt, niet ontvangen. Tenslotte zal de Tweede Maasvlakte door haar ligging en diepgang forse kostenvoordelen voor transporteurs opleveren. De grote containerschepen zijn immers goedkoper, wat leidt tot lagere tarieven voor het verschepen van een container wat zal leiden tot extra transport.

uitstoot zeeschepen incorrect berekend

In de berekening van de uitstoot door zeeschepen is een groot deel van de buitengaats uitstoot niet meegerekend. Wij zijn van mening dat ten minste de uitstoot op vaartraject van 10 tot 30 kilometer buitengaats, de vaarroute naar de Maasvlakte naar de doorgaande route, in de emissieberekeningen moet worden opgenomen.

- Emissies zijn tot 10 km buitengaats (slow cruise) meegenomen terwijl de vaarroute naar Rotterdam zich al 30 km buitengaats afsplitst van de doorgaande route. Er moet dus nog 20 km (full cruise) in de berekening in beschouwing worden genomen. De 10 km is gekozen op grond van de indeling van het Emissie Monitoring Systeem (EMS)-protocol. De overgang tussen 'Varen Zee' en 'Varen Haven' is gelijk gekozen met het punt waar de loods aan boord komt. De keuze voor 10 km is nergens op gebaseerd. Het EMS protocol is zeer oud en uiteindelijk gaat het om de extra schepen die naar de haven komen en extra emissies veroorzaken.
- **ZW-50-16** In de GCN kaarten zijn anders dan de gemeente meldt, de gevolgen van nieuwe

³⁹ Verkeersstromen vanaf de Maasvlakte in 2003, 2020 en 2033, Witteveen en Bos 2005, bijlage II

ontwikkelingen zoals de Tweede Maasvlakte niet meegenomen. Bij de bapling van de kaarten worden geen specifieke toekomstige projecten meegeteld. Het MNP⁴⁰ meldt hierover:

“De scenario’s die worden gebruikt bevatten emissietotalen per sector. Deze worden ruimtelijk verdeeld op basis van de bestaande (historische) ruimtelijke verdelingen van emissies. Nieuwe of geplande infrastructurele projecten worden niet locatiespecifiek meegenomen in de ruimtelijke verdeling van de geraamde emissies. De ruimtelijke verdeling van de emissies (per sector) is hetzelfde als die is toegepast voor de historische GCN-kaart van het jaar 2007.”

- **ZW-50-16** In haar reactie stelt de gemeente dat het maatregelenpakket uit de Overeenkomst Lucht voldoende compensatie biedt. Hiervoor ontbreekt echter iedere onderbouwing. De emissies van het deel van het scheepverkeer op de doorgaande route voor de Hollandse en Zeeuwse kust dat op weg is naar de Tweede Maasvlakte moeten in de berekeningen worden meegenomen. Een groot deel van deze schepen is namelijk een rechtstreeks gevolg van de beschikbare havencapaciteit op de Tweede Maasvlakte. Zoals hieronder (onder “emissies zeescheepvaart beperkt meegenomen in berekening luchtkwaliteit”) wordt uiteengezet, is de invloed van zeeschepen op de luchtkwaliteit in de kustzone aanzienlijk. Pas op grond van deze en andere gegevens kan op basis van een compleet beeld worden bepaald of het maatregelenpakket afdoende is.
- Uit officiële statistieken⁴¹ blijkt dat een veel groter deel van de scheepvaart op het Nederlands Continentaal Plat dan in het MER wordt gesteld is te relateren aan verkeer met de Tweede Maasvlakte. 70% van het verkeer op het NCP is aan een Nederlandse haven gerelateerd.

Bovendien zijn de emissieberekeningen gemaakt op basis van incorrecte gegevens over de brandstof die wordt gebruikt. Op zee wordt over het algemeen op zware olie gestookt, een stroperig afvalproduct uit de raffinage. Deze brandstof bevat gemiddeld drieduizend maal zoveel zwavel als is toegestaan in autobrandstoffen. In de berekening wordt echter uitgegaan van de vaak lichtere en veel schonere brandstof die aangemeerde schepen inzetten⁴². De cijfers zijn afkomstig uit EMS protocollen, maar gebaseerd op het type brandstof dat wordt gebruikt als schepen zijn aangemeerd in de haven.

Verder wordt er in het MER vanuit gegaan dat de verlaging van het zwavelgehalte vanwege internationale afspraken leidt tot een aanzienlijke afname van de hoeveelheid fijnstof die zeeschepen uitstoten. Hoe realistisch die verwachting is en welke maatregelen er getroffen worden als dit tegenvalt is niet duidelijk.

ZW-50-16 In haar reactie meldt de gemeente dat er bijvoorbeeld voor containerschepen wordt uitgegaan van 60% zware olie en 40% lichtere marine dieselolie. Dit is niet in overeenstemming met de realiteit. Juist de grotere containerschepen varen op zware olie. Het merendeel van de schepen zal dat ook doen in de haven. Daar is de uitstoot tijdens het manoeuvreren bovendien relatief groot. Het overschakelen op een ander type brandstof tijdens het binnenlopen van een drukke haven vormt een te groot risico op een motorproblemen, waardoor schepen in de praktijk pas na aanmeren overschakelen op schone brandstoffen. Juist de grote containerschepen die de Tweede Maasvlakte zullen aandoen schakelen niet eenvoudig over van zware op lichtere, minder vieze brandstoffen.

ZW-42-3 We wijzen hier ook op de door ons via de inspraakreactie van Stichting De Noordzee ingebrachte argumenten:

40 Milieu- en Natuurplanbureau 2008, Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland – rapportage 2008, pagina 50

41 Ministerie van Verkeer en Waterstaat / Nederlands Hydrografisch Bureau 2004, Vessel Traffic on the North Sea Projectgroep Emissieregistratie, 2007
Methoden voor de berekening van de emissies door mobiele bronnen in Nederland

42 Milieueffectrapport Maasvlakte 2 Bestemming, bijlage lucht tabel V6

In het Luchtonderzoek Maasvlakte 2, Actualisering 2007 wordt in hoofdstuk 4.4.4 (pagina 33 t/m 34) een vergelijk gemaakt met het MER en de WLO-studie van het MNP ('Verkeer en vervoer in de Welvaart en Leefomgeving). Voor de ontwikkeling van de emissiefactoren naar het jaar 2033 zijn in het MER komende beleidsmaatregelen meegenomen. Voor NO_x vervanging van huidige motoren conform Marpol, Annex VI, voor fijnstof (PM10) idem. Voor SO₂ wordt uitgegaan van een 60% reductie als gevolg van de EU-zwavelrichtlijn. Dat is ons inziens onterecht. De EU-zwavelrichtlijn is niet bepalend voor de zeescheepvaart op het NCP, dit geldt slechts voor de schepen in de haven zelf. De afname van buitengaatsse SO₂ emissies worden zodoende overschat.

De tabellen op pagina 34 in het Luchtonderzoek Maasvlakte 2, Actualisering 2007 vergelijken de voorspelde emissiefactoren van de twee verschillende studies met elkaar. In de WLO MNP studie wordt een aanzienlijk hogere inschatting gemaakt van de fijnstof uitstoot gerelateerd aan zeescheepvaart dan in het MER, 6,4 g/kg PM10 tegen 4,4 g/kg PM10 in het MER (ruim 31 % lager!). Deze stap wordt niet gerechtvaardigd. Ook in het rapport Luchtkwaliteit Maasvlakte 2, Actualisering 2007 wordt hier verder geen uitleg over gegeven. De argumentatie die de gemeente hanteert in de zienswijzerapportage: "De effecten van de Zeevaart op het NCP zijn niet aan MV2 toegerekend", bevestigt dat er sprake is van een forse onderschatting van de vervuiling door de zeescheepvaart.

In de studie wordt voor fijnstof gefocust op PM10. Voor de volksgezondheid is het echter veel sterker van belang om in te gaan op de kleinere PM2,5 deeltjes. Recente studies tonen aan dat gezondheidsrisico's met name hier verwacht worden. Daar komt bij dat het fijnstof dat zeeschepen uitstoten voor meer dan 90% bestaat uit PM2,5 deeltjes.

Tenslotte wijzen we er op dat er geen verplichting of handhavingssysteem bestaat dat er voor zorgt dat schepen in het Rotterdams Havengebied, laat staan daarbuiten, daadwerkelijk gebruik maken van schone brandstoffen.

emissies zeescheepvaart beperkt meegenomen in berekening luchtkwaliteit

Door Maasvlakte 2 groeit de zeescheepvaart. Deze groei gaat gepaard met extra emissies van luchtvervuilende stoffen. De luchtkwaliteitsstudie maakt niet precies duidelijk welke van de extra emissies meegenomen zijn voor het bepalen van de concentraties luchtvervuiling na aanleg van Maasvlakte 2 en het bepalen van de verslechtering van de luchtkwaliteit door Maasvlakte 2.

Het effectrapport van de MER Bestemming Maasvlakte 2 spreekt van de emissies op Maasvlakte 2 en aangrenzende zee.⁴³ Het luchtkwaliteitsrapport doet dat ook.⁴⁴ Verderop in het luchtkwaliteitsrapport, pagina 73, lijkt het erop dat alleen de zeescheepvaart binnengaats is meegenomen.

Voor het project Maasvlakte 2 is van belang waar de grens van het studiegebied wordt gelegd. Waarom telt de gemeente Rotterdam de extra emissies op het Nationaal Continentaal Plat, de hele Noordzee of zelfs de gehele routes van het scheepvaartverkeer niet mee bij de berekeningen en van de concentraties luchtvervuiling en verslechtering in het studiegebied vanwege Maasvlakte 2?

Volgens het luchtkwaliteitsrapport⁴⁵ stijgen in 2020 op de referentiepunten vanwege de wel meegenomen zeevaartemissies de concentraties NO₂ bij Maasvlakte 2 met 0,23 tot liefst 2,59 microgram/m³. Voor fijn stof is dit 0,01 tot 0,28 microgram/m³. Het gehele studiegebied blijkt aldus een wezenlijke verslechtering van de luchtkwaliteit door te maken vanwege Maasvlakte 2, terwijl de effecten van de extra zeevaart vanaf 10 kilometer uit de kust, emissies die door de heersende westenwind gemakkelijk het Rijnmondgebied worden ingeblazen, niet eens zijn meegenomen.

Het aandeel van de zeescheepvaart in de schadelijke concentraties fijnstof in de Nederlandse lucht

43 Milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2, effectrapport, pagina 100.

44 Milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2, bijlage Luchtkwaliteit, pagina 16.

45 Milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2, bijlage Luchtkwaliteit, pagina 186

groeit tussen 2006 en 2020 enorm, voorspelt het Milieu- en Natuurplanbureau⁴⁶ (MNP). Het aandeel in de door menselijke bronnen veroorzaakte concentraties fijnstof groeit van 7% in 2006 naar bijna 12% in 2020. Volgens het Milieu- en Natuurplanbureau is ook sprake van een absolute groei in de concentraties. Gemiddeld zat er in 2006 op Nederlands leefniveau 0,94 microgram/m³ fijnstof in de lucht, veroorzaakt door de internationale zeescheepvaart. In 2020 zou de hoeveelheid groeien naar 1,02 microgram/m³. In Rotterdam is deze bijdrage groter, gezien de ligging nabij drukke scheepvaartroutes. In een recente rapportage⁴⁷ meldt het MNP:

Zonder maatregelen zal de bijdrage van de zeescheepvaart aan de NO₂-concentratie in de buurt van de NO₂-grenswaarde van 40 µg m⁻³ variëren van 0,3-0,5 µg m⁻³ in het oosten tot 1-1,5 µg m⁻³ in het westen van Nederland in 2020. Bijdragen van de zeescheepvaart in de buurt van de havens kunnen met name voor NO₂ hoger zijn.

Uit de fijnstofcijfers van het MNP over de zeescheepvaart blijkt dat de luchtvervuiling door zeescheepvaart zich wijd verspreidt. Door de ontwikkelingen van de Tweede Maasvlakte groeit de internationale zeevaart en daardoor stijgen de concentraties luchtvervuiling in Nederland. De luchtkwaliteit verslechtert aldus vanwege de tweede Maasvlakte en dat beperkt zich bepaald niet tot de Rijnmond.

De achtergrondconcentraties volgens de gebruikte GCN-kaarten van het MNP, zijn gebaseerd op de bestaande situatie (wegen, fabrieken, huishoudens, etc). De stijging van de concentraties luchtvervuilende stoffen ten gevolge van de scheepvaart naar de nog niet bestaande Tweede Maasvlakte is dus ook niet meegenomen in de achtergrondconcentratie. Overigens is de achtergrondconcentratie ter plekke van de Tweede Maasvlakte, zoals die wordt vermeld op de GCN-kaarten, verrassend laag. Het is onduidelijk hoe betrouwbaar deze kaarten zijn voor gebieden die nu nog tot de Noordzee behoren.

Uit een 14 februari 2008 uitgelekt VN-rapport blijkt dat de luchtverontreiniging door (zee)schepen de komende jaren nog sneller zal groeien dan de CO₂ uitstoot door deze sector. Wetenschappelijk onderzoek van de Amerikaanse hoogleraar Corbett⁴⁸ eind 2007 heeft daarbij aangetoond dat ook bij de huidige uitstoot langs drukke vaartroutes jaarlijks 60 duizend mensen overlijden door de vervuiling uit schepen, als gevolg van hart-en longziekten.

Zeeschepen stoten veel zwaveloxiden die fijnstof en verzuring veroorzaken, stikstofoxiden en fijn stof uit. De emissiecijfers die in het MER worden gebruikt zijn een te optimistische inschatting. De conclusie op pagina 34 " *Omdat de NCP bijdrage als achtergrond (in GCN) is meegenomen heeft dit voor de uitvoerende berekeningen geen effect.*" Is een bevestiging van een onderschatting van de emissies van de zeescheepvaart op open zee (buitengaats). Het bestempelen van emissies veroorzaakt door de extra zeescheepvaart die de havenuitbreiding Maasvlakte 2 direct veroorzaakt als 'achtergrond waarden' getuigd niet van verantwoord omgaan met zeescheepvaart emissies.

luchtkwaliteitseffecten vanwege de aanleg van de Tweede Maasvlakte.

Op bladzijde 45 van het voorontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2⁴⁹ wordt kort ingegaan op de luchtkwaliteitseffecten die tot 2013 optreden vanwege de aanleg van de tweede Maasvlakte. Deze effecten blijken te zijn onderzocht met modelberekeningen voor slechts drie referentiepunten: Hoek van Holland; bestaande Maasvlakte; Voornes Duin.

Uit MER aanleg Maasvlakte 2 blijkt dat recente inzichten nodig waren om de luchtkwaliteit tot onder

46 Milieu- en Natuurplanbureau, Nationaal Milieucompendium, www.mnp.nl/mnc/i-nl-0521.html

47 Milieu- en Natuurplanbureau 2008, Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland – rapportage 2008, pagina 56

48 Mortality from Ship Emissions: A Global Assessment James J. Corbett, James J. Winebrake, Erin H. Green, Prasad Kasibhatla, Veronika Eyring, and Axel Lauer Environmental Sciences pp 8512 - 8518;

49 Gemeente Rotterdam, 'voorontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2', februari 2007.

de norm te brengen. In eerste instantie zou door de aanleg een toename van maximaal 1 dag op een totaal van 48 dagen tot gevolg hebben.⁵⁰ Het doorvoeren van deze recente inzichten resulteert in een lagere inschatting van het aantal overschrijdingsdagen in 2010 te Hoek van Holland, namelijk 33 in plaats van 48. De achtergrondconcentraties voor PM10 in de GCN-kaarten van het RIVM van mei 2006 zouden zijn overschat. Op basis hiervan heeft DCMR een aanpassing van het GCN doorgerekend. Recente inzichten (januari 2007, Peutz) zouden aantonen dat de emissiefactoren voor de bulkoverslag in de berekening van de GCN van mei 2006 inderdaad zijn overschat.⁵¹

referentie- en rekenpunten

Uit het MER blijkt niet of de vuilste punten in ogenschouw zijn genomen als referentiepunten. De overheid moet aantonen dat overal aan de grenswaarden wordt voldaan en dat er door het besluit geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt. Langs de N211 die dwars door Hoek van Holland gaat ligt bijvoorbeeld een overschrijding van de normen voor de hand en langs deze weg treedt door Maasvlakte 2 ook een verslechtering op. Dit deel is echter niet in ogenschouw genomen bij de berekeningen. Ook de locatie van de punten op de Maasvlakte zelf is niet onderbouwd. Voor grote stukken van het westelijk havengebied en op de Maasvlakte is bijvoorbeeld geen referentiepunt uitgerekend. Wij concluderen dan ook dat het onderzoek op de keuze van referentiepunten onzorgvuldig en onvolledig is.

ZW-50-18 In deze reactie wordt geen inhoudelijk antwoord gegeven op bovenstaand punt van bezwaar. Uitgangspunt voor de selectie van referentiepunten zou een verifieerbare systematiek moeten zijn waarbij zowel punten worden geselecteerd welke door de aanleg van de Tweede Maasvlakte zwaar belast zullen worden, alswel punten waar de luchtkwaliteit te zijner tijd de normen zal benaderen of overschrijven, en waarbovenop de aanleg van de Tweede Maasvlakte een extra vervuiling zal leveren. De 'totaalconcentratie' per punt dient daarbij bovendien te worden uitgesplitst naar autonome concentratie en projectgebonden concentratie.

cumulatieve effecten kolencentrales

In de berekeningen noch in de autonome situatie is rekening gehouden met de uitstoot door de geplande (en bestreden) twee grote nieuwe kolencentrales op de Eerste Maasvlakte. De uitstoot van deze centrales direct naast de Tweede Maasvlakte zal echter de autonome concentraties zwaveloxyden, stikstofoxyden en fijnstof aanmerkelijk doen toenemen.

ZW-50-19 De door het college in haar reactie gehanteerde argumentatie dat de extra uitstoot door nieuwe energiecentrales op de Maasvlakte al in de GCN-kaarten is meegenomen snijdt geen hout:

- Het aandeel van de Maasvlakte in de energieproductie stijgt sterk door de bouw van twee grote nieuwe centrales ter plekke. De GCN systematiek van het ophogen van de emissies op bestaande punten om de productiegroei te modelleren mist deze relatieve groei.
- De groei in de electriciteitsproductie is veel groter dan verwacht werd. Nederland wordt met de voorgenomen bouw van kolencentrales zelfs stroom exporteur.

emissieplafonds

Als gevolg van de EG richtlijn Nationale Emissie Plafonds (de NEC richtlijn) gelden in Nederland met ingang van 2010 nationale plafonds voor de stoffen SO₂, NO_x, VOS en ammoniak. Nederland zal volgens de verkenningen van het MNP⁵² voor SO₂ en mogelijk ook voor NO_x in 2010 niet aan de richtlijn voldoen. Hoewel de emissies door de zeescheepvaart zelf buiten deze regeling vallen, zullen de activiteiten op de Tweede Maasvlakte, de uitbreiding van binnenvaart en treintransport en de uitstoot van schepen in de haven leiden tot overschrijding van deze Europese norm.

50 Milieueffectrapport Aanleg Maasvlakte 2, hoofdrapport, 23 februari 2007, bladzijde 207.

51 Milieueffectrapport Aanleg Maasvlakte 2, hoofdrapport, 23 februari 2007, bladzijde 442 en 443.

52 Milieu- en Natuurplanbureau (MNP), Bilthoven, Realisatie Milieudoelen – Voortgangsrapport 2007

ZW-50-20 Het college van B&W wijst er in haar reactie terecht op dat in het bestemmingsplan is uitgegaan van het voldoen aan de richtlijnen voor best beschikbare technieken. Dit garandeert echter niet dat door volumegroei in de industrie de nationale emissiegrenswaarden worden overschreden. De aanleg van de Tweede Maasvlakte maakt uitdrukkelijk een forse uitbreiding van de zware industrie mogelijk, zonder dat in het bestemmingsplan als vestigingsvoorwaarde is gesteld dat emissies binnen de aan Nederland toegekende emissieruimte past.

Uit het aanvullend luchtonderzoek blijkt verder dat de richtwaarde van Benzoapyreen ten gevolge van het plan mogelijk wordt overschreden. Hiervan wordt gesteld dat de genoemde overschrijding onjuist is, maar niet wordt toegelicht waarom dit het geval zou zijn. Is sprake van een rekenfout? Is gebruik gemaakt van onjuiste of verouderde gegevens?

effecten extra maatregelen worden overschat

Er wordt een groot effect toegekend aan de maatregelen die ervoor zouden moeten zorgen dat eventuele overschrijdingen teniet worden gedaan. Het is onduidelijk op grond waarvan deze positieve effecten zo groot zijn, het lijkt erop dat het effect van de maatregelen zeer wordt overschat.

conclusie: De verslechtering van de luchtkwaliteit wordt in het MER ernstig onderschat.

ad 4 Contractuele borging

Er wordt in de luchtkwaliteitsrapporten rekening gehouden met privaatrechtelijke contracten (de private contracten met betrekking tot de modal shift en de Overeenkomst Luchtkwaliteit). Het is echter nog maar de vraag of de luchtkwaliteitsproblematiek mede op deze manier in het kader van publiekrechtelijke plannen mag worden aangepakt, of deze contracten mochten worden gesloten en of met deze contracten in de berekeningen/ de plannen rekening mocht worden gehouden. Hoe dan ook hebben derden er geen enkele invloed op dat de overeenkomsten uiteindelijk worden nagekomen.

ZW-50-21 Milieudefensie is blij dat met het opnemen van een extra artikel 17 in de voorschriften in het bestemmingsplan een deel van de compensatiemaatregelen ook publieksrechtelijk is geborgd. Dit geldt echter niet voor de "modal shift", een belangrijk uitgangspunt voor de luchtkwaliteitsberekeningen. Bovendien ontbreekt nadat ontwikkelingen op de Tweede Maasvlakte vergund zijn de mogelijkheid om verslechtering van de luchtkwaliteit aan te vechten.

modal shift

Het havenbedrijf heeft in private contracten met de containerterminals afspraken gemaakt die er toe moeten leiden dat een groot deel van de van containers per trein of binnenvaartschip wordt afgevoerd. Zo moeten veel vrachtwagenritten en daarmee gepaard gaande verontreiniging worden voorkomen. Deze contracten zijn echter niet openbaar gemaakt zodat niet duidelijk is wat precies is afgesproken en hoe de afspraken worden gewaarborgd. Milieudefensie betwijfelt of contracten met terminaleigenaren dit kunnen borgen.

Overlaadterminals zijn niet juridisch eigenaar van de lading

Eigenaar is ofwel de verzender (carrier-based, zo'n 20%, bijvoorbeeld een rederij) ofwel de ontvanger (merchant-based, 80%, bijvoorbeeld DHL, Philips). Omdat de terminal geen eigenaar van de lading is, kan zij ook geen eisen stellen aan het vervolgvervoer. Indien de terminal wél een bepaalde 'modal-shift' zou willen opleggen, kunnen de eigenaars gemakkelijk naar de rechter stappen dat de terminal daar niets over te zeggen heeft. Het MER⁵³ meldt terecht: "in de praktijk zijn het de vervoerders die de

53 Milieueffectrapport Maasvlakte 2 Bestemming , bijlage verkeer, Paragraaf 11.2.3.

modal split bepalen". De terminals kunnen de modal-shift eis dus niet handhaven.

Havenbedrijf kan mededingingstechnisch geen eisen over modal-shift stellen

Het Havenbedrijf is een monopolist. Zij kan daarom niet zomaar voorwaarden aan haar diensten verbinden zonder instemming van de NMa. Het is niet ondenkbaar dat de NMa de gekozen constructie verbiedt. Uit angst voor claims achteraf zal het Havenbedrijf zich gedwongen voelen de modal-shift eis te laten varen of overtreding te gedogen.

Achterliggende vraag is: in hoeverre mag en kan het Havenbedrijf een marktverschuiving forceren middels haar machtspositie (afnemers hebben immers geen alternatief), en in hoeverre is dit discriminatie van (bepaalde) sectoren? Een bedrijf of koepelorganisatie kan in de toekomst (na onherroepelijk worden van alle vergunningen) bezwaar maken tegen de eis van de modal-shift. Dergelijke processen kunnen vele jaren duren.

samenwerkingsovereenkomst

De inhoud van de samenwerkingsovereenkomst is nogal vaag en biedt veel ruimte voor afwijkingen en wijzigingen van de overeenkomst. Dát alle nodige maatregelen daadwerkelijk zullen worden genomen is met deze overeenkomst dan ook niet gewaarborgd. De uitbreiding van het bestemmingsplan met het artikel 17 regelt weliswaar dat er geen bouwvergunningen worden afgegeven als er een aantal (tijdelijke) maatregelen ter bescherming van de luchtkwaliteit niet zijn getroffen. Toch kunnen belanghebbenden de overheid, als er geen bouwvergunningen (meer) hoeven worden afgegeven niet meer aanspreken op de luchtkwaliteit. Hoe kunnen overheden bijvoorbeeld worden aangesproken op uitvoering, monitoring en noodzakelijke bijstelling van de Samenwerkingsovereenkomst Lucht? Het artikel 17 regelt alleen de maatregelen die in eerste instantie genomen zullen worden. Zo is nog steeds onduidelijk wat er gebeurt indien bepaalde maatregelen niet het gewenste effect hebben of de emissies vanwege de Tweede Maasvlakte groter zijn dan verwacht. Dan moeten er volgens de Overeenkomst Lucht immers aanvullende maatregelen worden genomen die niet door alle overheden met even groot enthousiasme ter hand zullen worden genomen. Dat deze aanvullende maatregelen worden genomen is niet gewaarborgd.

conclusie: de contracten tussen private partijen en tussen overheden en de ruimtelijke besluiten bieden onvoldoende zekerheid voor het realiseren van de gewenste luchtkwaliteit.

ad 5 Natuurwaarden

In het MER is geen rekening gehouden met geplande electriciteitscentrales en niet met uitstoot door zeeschepen verder dan 10 KM buitengaats en bovendien wordt geen inzicht gegeven in de ontwikkeling van de SO₂ uitstoot met als argument dat hiervoor geen goede voorspellingen bestaan en zwaveldepositie niet bepalend zou zijn voor de verzuring en vermesting van natuurgebieden. (Het Milieu van de Natuur, Stichting Natuur en Milieu 2000) De effecten op de natuur zullen daarmee groter zijn dan in de bijlage natuur is bepaald.

beschermde natuurgebieden

Rond en op de Maasvlakte zijn beschermde natuurgebieden gelegen, die schadelijke effecten zullen ondervinden van de aanleg en het gebruik van de Tweede Maasvlakte. Ten onrechte zijn echter niet alle schadelijke gevolgen voor deze gebieden betrokken bij de ter inzage gelegde ontwerpbesluiten en –plannen. Dit komt onder andere doordat – ten onrechte - alleen de gevolgen van de *aanleg* van de Tweede Maasvlakte zijn beoordeeld en niet ook het *gebruik*. Door het 'opknippen' van de gevolgen is onduidelijk wat de schadelijke effecten van het gehele project zullen zijn voor beschermde gebieden en soorten.

Ook de beoordeling van de soort en de omvang van maatregelen, nodig om de schade aan natuurgebieden te compenseren, is ten onrechte in de ontwerpvergunning op grond van de

Natuurbeschermingswet alleen gerelateerd aan de negatieve effecten van de aanlegfase. Hierdoor is onduidelijk of alle schade van de Tweede Maasvlakte voldoende zal worden gecompenseerd. Ook in de gevolgen van licht, geluid, de uitstoot van schadelijke stoffen, waaronder verzurende stoffen, naar de lucht en het water en de lozing van warmte bestaat onvoldoende inzicht. Ook hierdoor blijft onduidelijk of alle schadelijke gevolgen daadwerkelijk voldoende zullen worden gecompenseerd.

Milieudefensie plaatst daarnaast vraagtekens bij de stelling dat een bodembeschermingsgebied in de Voordelta de schade aan habitatype H1110 voldoende zal compenseren. Ook van compensatie van andere habitatypen dan voornoemd habitatype blijkt onvoldoende uit de ter inzage gelegde stukken. Vanwege het feit dat de binnen dit bodembeschermingsgebied in te stellen rustgebieden nog niet zijn aangewezen, is onduidelijk welke beschermde soorten in welke mate door deze maatregel zullen worden gecompenseerd. De compensatie van leefgebieden van (strikt) beschermde soorten is dan ook onzeker. Dit geldt onder meer voor de gewone zeehond, waarvoor in het ontwerpbeoordelingsbesluit op grond van de Habitatrictlijn voor de Voordelta, dat vanaf 9 januari 2007 ter inzage heeft gelegen, als instandhoudingsdoelstelling is opgenomen dat de omvang en de kwaliteit van het leefgebied dienen te worden verbeterd.

Ook voor trekvis is het gebied rond de Maasvlakte van groot belang. Via dit gebied zijn in zoet water gelegen paai- en opgroeigebieden bereikbaar. Onvoldoende is onderzocht welke schade aan deze soorten zal worden toegebracht door geluid, licht, verandering in stroomgebieden, vertroebeling van water en lozingen van warmte en verontreinigende stoffen.

Door een toename van verzurende deposities zullen leefgebieden van (strikt) beschermde soorten in omvang afnemen; het betreft onder andere de leefgebieden van de nauwe korfslak, de woelmuis, en de groenknolorchis. Uit de stukken blijkt niet hoe en in welke mate dat deze afname zal worden gecompenseerd.

De geluidscontour van de Tweede Maasvlakte van 50 dB(A) is naar het oordeel van Milieudefensie daarnaast onvoldoende om te voorkomen dat beschermde soorten, zoals zeehondenpopulaties en vogels, schade zullen ondervinden. In de ontwerpvergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 is volstaan met de overweging dat de verstoring van deze soorten 'dient te worden beperkt tot wat strikt onvermijdbaar is'. Dit biedt geen enkele garantie dat significante effecten door geluid worden voorkomen.

In de oorspronkelijke PKB was sprake van de gefaseerde aanleg van de Tweede Maasvlakte, waardoor bij eventuele niet voorziene ontwikkelingen, bijvoorbeeld op de natuur, de plannen tijdens de aanleg konden worden aangepast of op andere wijze kon worden ingegrepen, voordat de aanleg van het gehele gebied een feit was. Milieudefensie is van oordeel dat gelet op de gevaren en risico's voor beschermde gebieden en soorten en de leemtes in de kennis over de gevolgen van de aanleg en landwinning niet had mogen worden gekozen voor een aanleg van de buitenrand van de Tweede Maasvlakte zonder fasering.

flora- en faunawet

Het gebied rond de Maasvlakte is van groot belang voor vele (strikt) beschermde soorten, waaronder vissen, amfibieën, (zee)zoogdieren en planten. Uit de door het Rotterdams Havenbedrijf ingediende aanvraag blijkt bijvoorbeeld dat vele soorten broedvogels van de Maasvlakte gebruik maken als vaste rust-, verblijf- en broedplaats. Uit de ter inzage gelegde ontwerp ontheffing op grond van de Flora- en faunawet blijkt niet dat is onderzocht welke negatieve effecten de ingebruikname van de Tweede Maasvlakte voor deze soorten zal hebben. Ook de cumulatie van effecten van de Tweede Maasvlakte met andere toekomstige ontwikkelingen op en rond de Maasvlakte zijn onvoldoende onderzocht.

Volgens de ontwerpbeschikking rechtvaardigen de omvang en de continuïteit van de werkzaamheden dat geen rekening wordt gehouden met perioden waarin (strikt) beschermde soorten extra kwetsbaar zijn. Op welke wijze tot deze conclusie is gekomen en welke afwegingen daarbij gemaakt zijn, is echter

uit de ontwerp ontheffing niet op te maken.

geomorfologische en bodemkundige gevolgen

Naar de mening van Milieudefensie is eveneens onvoldoende onderzocht welke veranderingen in stromingen en schade aan natuurgebieden en (strikte) beschermde soorten in de Noordzee en de Waddenzee door geomorfologische en bodemkundige processen als gevolg van de aanleg en het gebruik van de Tweede Maasvlakte zullen ontstaan, met mogelijk ernstige gevolgen voor beschermde habitats, bijvoorbeeld voor permanent of bij eb droogvallende platen die van essentieel belang zijn voor beschermde soorten, waaronder zeehonden en vogels.

Ook de verandering in getijslag kan negatieve gevolgen hebben voor rond de Maasvlakte gelegen beschermde natuurgebieden en kan leiden tot een afname van de omvang beschermde habitats. Ook hiernaar is onvoldoende onderzoek gedaan.

De Waddenzee is één van de weinige Europese gebieden met een nagenoeg ongestoorde waterdynamiek, zo blijkt uit de Passende beoordeling van 5 april 2007. Het onderzoek naar de mogelijke gevolgen van de aanleg en het gebruik van de Tweede Maasvlakte voor de Waddenzee, zowel op zichzelf bezien, als in relatie tot de verdere toekomstige ontwikkelingen, waaronder de bestaande bodemdaling in deze gebieden is naar het oordeel van Milieudefensie onvoldoende geweest.

Uit de passende beoordeling van 5 april 2007 blijkt verder dat de invloed van de landaanwinning en de zandwinning op grondwatersystemen – ten onrechte – niet is onderzocht.

zandwinning

Milieudefensie vreest voor onherstelbare schade aan beschermde habitats en soorten ten gevolge van de zandwinning, waardoor bestaande stromingen kunnen wijzigen en slib in het water vrijkomt. Bij het winnen van zand in de Voordelta kunnen bovendien schadelijke neveneffecten optreden als gevolg van het vrijkomen van verontreinigde stoffen in de bodem. Uit de Passende beoordeling van 5 april 2007 blijkt dat het onderzoek naar verontreinigingen in de zeebodem zich heeft beperkt tot het bemonsteren van slechts zeven locaties binnen het gebied dat voor de zandwinning is voorzien. Hierdoor is onvoldoende uitgesloten dat verontreiniging van het zeewater door de zandwinning op zal treden.

Uit de stukken blijkt daarnaast dat de locatie waar zand zal worden gewonnen nog steeds niet precies bekend is. Hierdoor is het onmogelijk om te bepalen wat de gevolgen van deze activiteiten voor beschermde gebieden en soorten zullen zijn en of en zo ja, hoe deze gevolgen kunnen worden gecompenseerd. Dat de locatie van zandwinning zodanig moet worden gekozen dat het slibgehalte niet meer dan 2,5% bedraagt, biedt geen garantie dat schadelijke gevolgen worden voorkomen, omdat onvoldoende meetpunten zijn gehanteerd in het onderzoek naar zandwinlocaties. Hierdoor kan niet worden vastgesteld in welk gebied het slibgehalte lager is dan het voornoemde percentage.

cumulatieve effecten

Op en rond de Maasvlakte zijn in de nabije toekomst ingrijpende ontwikkelingen voorzien. Zo zijn E.ON en Electrabel bijvoorbeeld voornemens kolencentrales te bouwen. In de ter inzage gelegde ontwerpbesluiten en – plannen lijkt met dergelijke cumulatieve effecten echter – ten onrechte – onvoldoende rekening te zijn gehouden.

provinciaal beleid stiltegebieden

In de Voordelta zijn stiltegebieden aangewezen, waar het geluidsniveau tot 40 dB(A) moet worden beperkt. Onduidelijk is of de geluidcontour van de Tweede Maasvlakte en de bestaande Maasvlakte

van 50 dB(A) ertoe zal leiden dat dit geluidsniveau niet wordt overschreden. Verder zijn in de bestreden ontwerpbesluiten en –plannen ten onrechte geen garanties opgenomen dat het in de stiltegebieden toegestane geluidsniveau niet zal worden overschreden.

schelpdierwater en viswater

De aanleg en het gebruik van de Tweede Maasvlakte zullen naar verwachting grote gevolgen hebben voor wateren die de functies vis- en schelpdierwater hebben. Ook hiermee is bij het opstellen van de ontwerpbesluiten en –plannen ten onrechte geen rekening gehouden.

afstand tot natuurgebieden

De mogelijke schadelijke effecten van calamiteiten die zich tijdens de aanleg of bij het gebruik van de Tweede Maasvlakte kunnen voordoen en de gevolgen daarvan voor beschermde gebieden en soorten zijn in de bestreden ontwerpbesluiten en –plannen onvoldoende inzichtelijk gemaakt.

conclusie: De voorgestelde compensatie staat niet in verhouding tot de te verwachten schadelijke effecten in kwetsbare duingebieden.

Hoogachtend,

K. Kodde
Directeur Campagnes Vereniging Milieudefensie

T. Geurink
Financieel Directeur Vereniging Milieudefensie

Bijlagen

Bijlage 1: Machtiging Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik

Bijlage 2: Machtiging Vereniging Verontruste Burgers van Voorne te Oostvoorne

Bijlage 3: Bedenkingen Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik (14 juli 2008, exclusief bijlagen)

Bijlage 4: Bedenkingen Vereniging Verontruste Burgers van Voorne te Oostvoorne (15 juli 2008, exclusief bijlagen)

Bijlage 5: Zienswijze Milieudefensie op bestemmingsplan Tweede Maasvlakte (14 februari 2008, exclusief bijlagen)

Bijlage 6: Zienswijze Stichting De Noordzee Ontwerp bestemmingsplan Tweede Maasvlakte (14 februari 2008, exclusief bijlagen)