

MO 610/07.170

Aan Inspraakpunt
MER Aanleg Maasvlakte 2 en Planologische
inpassing Maasvlakte 2 Rotterdam
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Reactie op MER-ren en VO Maasvlakte 2

Dhr. G. Peters

29 mei 2007

Geachte heer/mevrouw,

Zoals U weet is de Milieufederatie Zuid Holland samen met natuurorganisaties zoals Natuurmonumenten en het Zuid – Hollands Landschap van meet af aan betrokken bij het landaanwinningproject vanuit de gedachte dat we door kritische , maar constructieve deelnamen, de vitaliteit en de duurzaamheid van deze ontwikkeling zouden kunnen verbeteren.

De natuur en milieuorganisaties anno nu zijn niet langer een ‘blok aan het been’ van de economische vooruitgang, maar een partner voor innovatie richting duurzaamheid en vitaliteit.

Onze visie, aanpak en doelstellingen hebben we, in een samen met de gemeente Rotterdam in de persoon van burgemeester Opstelten ondertekend document *Visie en Durf* verwoord. Terugblikkend op het PKB/ PMR proces kunnen we constateren dat Visie en Durf een belangrijke doorwerking heeft gehad in de verschillende besluitvormingsprocessen.

Bij de beoordeling van de MER Aanleg, de MER Bestemming en het Voorontwerp bestemmingsplan toetsen we dan ook niet alleen aan de MER richtlijnen, maar willen we ook toetsen of datgene dat partijen met het document Visie en Durf voor hadden ook nu bij de realisatie van de plannen in voldoende mate tot uitdrukking en uitwerking komt.

Centraal staat in het document Visie en Durf dat de doelstellingen *ontwikkeling mainport* en *versterken leefbaarheid* nevensgeschikt zijn. Een vitale samenleving is niet alleen groen en schoon, maar ook economisch vitaal. Het bereiken van deze doelstellingen zijn van een gelijkwaardig belang en maatregelen dienen gelijktijdig te worden genomen. Dit komt tot uiting in één samenhangend pakket van maatregelen wat betreft landaanwinning en compensatie, BRG en 750 ha Natuur en Recreatie, waarbij er een instrumentarium ontwikkeld en toegepast wordt dat prikkelt tot zuinig en duurzaam ruimtegebruik, zonder dat de totale lasten en daarmee de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven verslechtert.

Onze positie en doelstellingen hierbij zijn dat wij hechten aan een samenhangend pakket dat een duurzamer en intensiever gebruik van de haven dichterbij brengt, het areaal natuur dichtbij de stad vergroot en dat tot een zodanige havenuitbreiding leidt dat de nadelige effecten op de waardevolle natuur van de Voordelta en de duinen van Voorne en Goeree optimaal voorkomen en voor het overige goed gecompenseerd worden.

De afgelopen periode is hard gewerkt aan de diverse milieueffectrapportages en het Voorontwerp bestemmingsplan ten behoeve van de besluitvorming rond de aanleg van de 2^e Maasvlakte. Wij zijn het afgelopen jaar in het Overleg Maatschappelijke Partijen en door het Havenbedrijf Rotterdam NV op informele wijze hierbij betrokken.

Onze algemene indruk is dat de verrichtte studies van hoge kwaliteit zijn; dit verdient zeker waardering. Noch thans constateren we als belanghebbenden belangrijke 'kern' punten die onvoldoende ingaan op de richtlijnen uit de MER Maasvlakte 2, het Voorontwerp Bestemmingsplan MV2 en het Visie en Durf document. De ambities van het begin worden niet waargemaakt, met name op het punt van CO2, luchtkwaliteit en duurzaamheid. Er wordt door de plannenmakers te weinig innovatieve creativiteit gemanifesteerd. Dat was niet de afspraak, en daar ligt ook een uitdaging, waar wij als natuur – en milieuorganisaties samen met andere partijen stevig mee aan de slag willen. Om te beginnen willen we natuurlijk de garantie dat de oorspronkelijke basis voor die afspraken voor de samenwerking nog bestaat: de afspraken van het begin. Op basis van die afspraken willen we voortgaan met een constructieve samenwerking voor een vitale ontwikkeling. We gaan nu een proces van 25 jaar in, waarbij innovatie voor duurzaamheid een stevige volwaardige plek verdient.

In de kernpunten die we hieronder zullen behandelen verwoorden we ons commentaar en onze voorstellen.

Kernpunten:

Kernpunt 1a.

Hoe hard is hard: Mobiliteitsknelpunten worden onderschat en het oplossen daarvan wordt op het bordje van het rijk gelegd. (zie ook richtlijnen MER B hoofdstukken 2 en 3 Hoofdpunten onder 2 en 3.3.Infrastructuur, capaciteit en veiligheid)

In de MER vallen uit het MMA een groot aantal maatregelen weg in het VKA, met name op het terrein van 'lucht', omdat ze niet juridisch hard of afdwingbaar zijn. Op zich is deze lijn vanuit het Linderveld arrest verdedigbaar, maar dan moet die lijn wel consequent worden gehanteerd. Als we kijken naar de wijze waarop de mobiliteitsknelpunten benaderd worden dan is wat daar als 'hard' gesteld wordt boterzacht. Zo wordt in paragraaf 6.3 de aanleg van de A4 tussen Beneluxplein en A29 (de A4- zuid) in de periode tussen 2020 en 2033 als een 'hard' gegeven beschouwd terwijl de discussie daarover nog moet starten. De beslissing en besluitvorming over rekeningrijden is een stuk verder gevorderd, maar die wordt niet meegenomen, omdat die nog niet hard en afdwingbaar genoeg is (zie regeerakkoord en uitlatingen minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat).

Verder staat in deze paragraaf dat 'in het voorkeurs alternatief (VKA) in 2020 een significante verslechtering van de bereikbaarheid ontstaat en een belangrijke toename van de verkeersdruk op het onderliggende wegennet onder andere op Voorne- Putten. De geplande uitbreiding van de A15 biedt soelaas tot 2020. Echter voor de periode ná 2020 heeft het rijk zich garant gesteld voor de bereikbaarheid van Maasvlakte 2' (Hoofdrapport Mer B blz. 73, 3^e alinea).

Ons inziens kan het rijk zo'n garantie niet afgeven, omdat zo'n garantie aan politieke besluitvorming onderhevig is en afhankelijk is van de medewerking van meerdere partijen in de logistieke keten (waaronder verladers, rederijen, cargadoors, expediteurs etc), temeer daar het in eerste instantie gaat om het doorlichten en beter benutten van de mogelijkheden in de logistieke keten en als dat onvoldoende soelaas biedt aan infrastructurele oplossingen

Daarbij komt dat het ontwerp TB A15, nodig om de huidige knelpunten van de A15 op te lossen, volgens onze informatie niet voorziet in een ontwikkeling van 1000 ha haven – en industriegebied (en het verkeer dat daarvan het gevolg is), maar veeleer, tot 2020, in de ontwikkeling van een deel daarvan (400 tot 500 ha). Wij zijn dan ook van mening dat zolang de infrastructuur van de A15 niet is afgestemd op de volledige ontwikkeling van de Maasvlakte 2, slechts dat deel van Maasvlakte 2 tot ontwikkeling kan worden gebracht dat overeenstemt met de daarbij behorende infrastructuur.

Kernpunt 1b

Overige ruimtevragers zoals energie en nieuwe industrie worden ten onrechte ondergebracht onder chemie

Zowel in de PKB als in het document Visie en Durf biedt MV2 in eerste instantie ruimte aan deepsea gebonden activiteiten zoals grootschalige container op – en overslag, direct gerelateerde distributie activiteiten en grootschalige chemie (PKB-PMR bwb4). In PKB-PMR bwb5 wordt onder bijzondere omstandigheden op basis van een zorgvuldige afweging ruimte geboden aan andere activiteiten. In de MER B wordt echter zonder nadere afweging, energie en nieuwe industrie ondergebracht onder chemie.

Gezien onze kantekeningen onder 1a en 1b stellen wij dan ook voor, mede gezien de lange looptijd van de aanleg en ingebruikname, om alleen de zeevering en infraroute te bestemmen en voor de havenbekkens en – terreinen te werken met uitwerkingsverplichtingen.

Aan deze uitwerkingsverplichtingen dienen in de voorschriften in het bestemmingsplan, of op een andere voldoende bindende wijze, harde, expliciete, meetbare en controleerbare randvoorwaarden te worden geformuleerd met betrekking tot:

- ***de noodzaak als het gaat om activiteiten die vallen onder PKB-PMR bwb5,***
- ***bereikbaarheid en***
- ***gewenste milieukwaliteiten. (geluid, fijnstof, NO2x, CO2 emissies)***

In paragraaf 8 van der MER Bestemming (de monitoring en evaluatie paragraaf) zijn geen expliciete, meetbare en controleerbare randvoorwaarden opgenomen waar bij de uitwerking(en) dien(t)(en) te worden voldaan.

Toelichting:

Zowel de onderbouwing van de noodzaak, als het gaat om activiteiten die vallen onder PKB-PMR bwb5, als bereikbaarheid en luchtkwaliteit is afhankelijk van maatregelen van vele factoren. De enige manier om te verzekeren dat aan de eisen wordt voldaan is gefaseerde uitwerking van het bestemmingsplan voor de aan te leggen en in te vullen haventerreinen. Een dergelijke fasering is afgesproken en opgenomen in de PKB en dient ook volledig tot uitdrukking te komen in de juridische regeling in het bestemmingsplan. Daarvoor is een uitwerkingsverplichting per fase het enig juiste instrument. Dit is te meer van belang omdat de realisering van het bestemmingsplan meer tijd vergt dan de wettelijke termijn van 10 jaar.

Voetnoot:

Voor de uitwerking en de vergunningverlening aan de te vestigen bedrijven kan één project MER worden opgesteld. Indien gewenst kan voor de aanleg van havenbekkens en terrein met een projectbesluit voortuitgelopen worden op de uitwerking. Voor de vestiging van bedrijven zal evenwel de uitwerking moeten worden vastgesteld en een MER moeten worden gemaakt.

Deze weg biedt ook de mogelijkheid om per fase opnieuw de hardheid vast te stellen van enerzijds de noodzaak van de onder PKB-PMR bwb5 vallende activiteiten en de bereikbaarheidsmaatregelen en anderzijds de milieumaatregelen (geluid, NOX, fijnstof en CO2 emissie). Zo nodig kunnen alternatieve maatregelen worden getroffen. De effecten van op dat moment reeds getroffen maatregelen kunnen worden vastgesteld middels een betrouwbaar monitoringsprogramma (zie onder 2), bovendien kan bekeken worden of aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden om niet alleen aan wettelijke normen te voldoen, maar ook om streefwaarden te realiseren (zie onder 3)

Kernpunt 2.

Evaluatie, monitoring van effecten geeft geen zekerheid dat gewenste effecten ook gerealiseerd worden, alleen borging met prikkels helpt (zie richtlijnen MER B Beleid en besluitvorming paragraaf 4.2.)

Wij hebben waardering voor paragraaf 8 'monitoring en evaluatie' uit de MER Bestemming, maar missen daarin nog een aantal te monitoren accenten en de borging van de accenten in het monitorings - en evaluatieprogramma.

De uitvoering van deze maatregelen loopt over een periode van 26 jaar. In het verleden is o.a. in het ROM - Rijnmond programma gebleken dat er bij dit soort integrale maatregelen pakketten 'sleet' komt door wisseling van de wacht en de tijd die maakt van wat 'hard' is, 'zacht' wordt. Dat is zo gegaan met ook nu weer cruciale projecten op het gebied van mobiliteit zoals: Rotterdam interne Logistiek (RIL), Modal shift, Stedelijke distributie centra etc. , maar ook met het 1000 ha Groenakkoord en de maatregelen uit het Kennis Centrum Geluid en er zijn meer voorbeelden te noemen. Daarom zijn monitoring en periodieke evaluaties nodig zoals ze in paragraaf 8.3 van de MER Bestemming genoemd staan. In deze evaluatie worden immers zowel economische ontwikkelingen, de voortgang van de milieu – en leefbaarheidmaatregelen als de effecten op de natuur beschouwd.

Borging van ambities.

In par. 4.4.4. van de MER bestemming wordt ingegaan op de borging van de ambities.

Er wordt in deze paragraaf een baaierd van borgingsmogelijkheden geschetst, waarvan wij ons afvragen wie daar straks de centrale controle en regie over voert.

Wij stellen voor dat een onafhankelijk en deskundig bureau zoals het Natuur en Milieuplanbureau (NMP) de monitoring en evaluatieonderzoek uitvoert en ook over het nakomen van de borgingsafspraken rapporteert aan een instantie waar in alle betrokken partijen vertegenwoordigd zijn, zoals b.v. ROM-Rijnmond.

Deze instantie die ook verantwoordelijk is voor de coördinatie en regie van de borgingsafspraken, geeft aan hoe ze na advies ingewonnen te hebben van (belanghebbende) betrokken partijen, uitvoering geeft aan de evaluatie - en monitorings rapportage

Zo dienen er als de verwachte effecten niet gehaald worden aanvullende maatregelen genomen te worden en dienen partijen aangesproken te worden als er afspraken niet worden nagekomen.

Er dient daartoe met betrekking tot de borgingsafspraken een 'afrekenkader' opgesteld te worden, bij voorkeur vast te leggen in de vorm van juridisch bindende instrumenten, dat in het uiterste geval kan leiden tot sancties (waaronder temporiseren of stopzetten ontwikkeling Maasvlakte 2)

Het vastleggen van de borgingsafspraken in een 'afrekenkader' is ook nodig om tot een goede uitwerking en uitvoering te komen over datgene wat daarover opgenomen is in de verschillende paragrafen van de PKB- PMR.

Wij zouden graag betrokken worden bij het opstellen van een dergelijk 'afrekenkader' voor de borgingsafspraken ten behoeve van het monitorings – en evaluatieprogramma en zouden daar graag ook de Advies commissie voor de MER bij betrokken willen zien.

In paragraaf 8.3 van de MER B wordt de mogelijkheid uitgesproken voor een nulmeting in 2010 voor de start van de ingebruikname van MV2. Wij willen deze mogelijkheid van harte ondersteunen en verzoeken U deze nulmeting toe te voegen aan de MER.

Maasvlakte 2 kan naar onze mening alleen gerealiseerd worden als de realisatie van de natuur, milieu- en leefbaarheidsdoelstellingen in de Rijnmond regio daarmee gelijke tred houden. Als dat niet gebeurt zal letterlijk 'de wal het schip keren'.

Wij zouden het zeer waarderen als het op deze wijze borgen van de natuur, milieu – en leefbaarheidmaatregelen geïnitieerd zou worden door de betrokken partijen onder leiding van Rotterdam.

Het zou de geloofwaardigheid van de ambities en intenties die men met betrekking tot dit project heeft zeer ten goede komen.

Kernpunt 3.

Even onder de grens is even erg als even boven de grens; een aanvullend programma lucht is om gezondheidsredenen noodzakelijk (zie richtlijnen MER hoofdstuk 4 Beleid en Besluitvorming paragraaf 4.1.)

Zoals onder het eerste punt al is genoemd gaat men in het MER Bestemming er teveel vanuit wat strikt noodzakelijk is om binnen de milieugebruiksruimte te blijven en wat nu 'hard' en afdwingbaar gemaakt kan worden. We hebben al eerder aangegeven dat deze lijn niet consequent en zeer arbitrair wordt toegepast. In de MER B richtlijnen wordt nadrukkelijk gesteld: 'Geef de concrete normen, grens/en streefwaarden waaraan de inrichting van MV2 moet voldoen. Het accent ligt daarbij op geluid, (fijn)stof, NOx, CO2 emissie, externe veiligheid en (thermische en chemische) emissies naar het oppervlaktewater'. Er wordt dus nadrukkelijk gesteld dat niet alleen de grenswaarden aangegeven moeten worden, maar ook de streefwaarden.

Een voorbeeld van maatregelen die uit de boot vallen omdat ze niet als 'hard' aangemerkt kunnen worden is te vinden onder paragraaf 5.5.Mer Bestemming blz. 65 waar de voorgestelde modal shift uit het Planalternatief en het MMA als niet hard en moeilijk afdwingbaar worden voorgesteld omdat ze niet onder de competentie van het HbR vallen.

De vraag is hoe zich dit verhoudt met de passage op blz 110 van het Effectrapport onder noot 1 waarin GS van Zuid Holland de intentie uitspreekt dat de emissies van op – en overslag bedrijven in dit gebied niet te laten toenemen en het HbR er van uit gaat dat dit overschrijdingsgebied niet zal ontstaan. Indien er toch een overschrijding ontstaat zullen er compenserende maatregelen genomen worden. E.e.a. wordt opgenomen in de Overeenkomst Lucht. Waarom zouden de provincie en de gemeente Rotterdam ook zulke intenties niet kunnen uitspreken om de modal shift te stimuleren in het kader van het RAL en de bereikbaarheid. Hoe zit het met de stimulerende en sturende maatregelen vanuit het HbR met bijvoorbeeld tarieven.

Ten aanzien van fijn stof en NOx betekent dat alles er op gericht is dat de grenswaarde niet wordt overschreden. Er wordt geen streefwaarde genoemd Afgezien van het geringe aantal harde en afdwingbare maatregelen, waarvan wij twijfels hebben of deze tot een zodanig effect leiden dat inderdaad binnen de norm gebleven zal worden, vinden we dat een te magere inspanning en niet getuigen van een grote ambitie die Rotterdam nota bene wel wil uitstralen met de Regionale Aanpak Luchtkwaliteit (RAL), en het RECP. Zo staat er in het Rotterdam Energy en Climate Programma (RECP): De actieve aanpak van de luchtproblematiek die Rotterdam reeds kent wordt doorgezet, verderop: Voor de transitie naar duurzame mobiliteit wordt aangesloten op de RAL etc. etc. We moeten ons bij de magere inzet in de MER realiseren dat een fractie onder de grenswaarde even erg is als een fractie boven de grenswaarde. Uit gezondheidsoverwegingen is de huidige grens voor fijnstof twijfelachtig. Eerder moet worden gedacht aan een halvering van de norm. Niet het blijven binnen de grenswaarde moet bepalend zijn, maar de zorg dat met de aanleg van de 2^e Maasvlakte en de doorwerking daarvan in het hele haven – en industriegebied, een kwaliteitsverbetering komt ten aanzien van de luchtkwaliteit in het hele Rijnmondgebied en het achterland.

In dit verband constateren we dat er op dit moment 2 MER procedures lopen voor verschillende initiatieven op het vlak van kolengestookte energiecentrales op de huidige Maasvlakte. Gelet op het feit dat dergelijke centrales een aanzienlijke impact kunnen hebben op lucht -en natuurkwaliteit, vinden wij het voor een goed inzicht van belang om deze te beoordelen als cumulatief effect (en niet als autonome ontwikkeling). De kolencentrales ontbreken echter in het overzicht met plannen waarvan de cumulatieve effecten zijn beoordeeld. Of ze expliciet als autonome ontwikkeling zijn meegenomen, is ons echter ook niet helder.

Ons verzoek is om toe te lichten op welke wijze de plannen voor kolencentrales zijn beoordeeld in het MER.

Wat hierbij ook meespeelt en niet aan de orde is gekomen is het halen van de NEC-doelstellingen (Nationale Emissie Plafonds) voor stoffen als SO₂, NO_x, NH₃ en NMVOS. De Europese NEC richtlijnen (richtlijn 2001/81/EC) stelt grenzen aan deze emissies. Elk EU-lidstaat krijgt per 2010 een emissieplafond voor deze stoffen als tussenstap naar het uiteindelijke doeljaar van de richtlijn:2020. Voor SO₂ en NO_x loopt Nederland achter op de taakstelling voor 2010. Ook uit dit oogpunt is extra aandacht en inspanning voor vermindering van de luchtmissies gewenst

Voorstel

In de af te sluiten Overeenkomst Lucht dient een kwaliteitsimpuls, gekoppeld aan te benoemen streefwaarden, nadrukkelijk een plaats te krijgen als aanvulling op de harde afdwingbare maatregelen. Zonder dat bij een bezwaarprocedure getornd hoeft te worden aan het harde pakket, moet het mogelijk zijn om de bredere ambitie gebaseerd op streefwaarden overeind te houden en ook daar concrete monitorbare afspraken over te maken.

Voorbeelden: (eigenlijk alle voorstellen uit het MMA die afgefallen zijn in het VKA)

- Rotterdam biedt zich aan als proefgebied voor (regionaal) rekening rijden : kilometer beprijzing voor personen en vrachtvervoer (overdag)
- 36% containervervoer over de weg in 2020, 30% containervervoer over de weg in 2033
- Beladingsgraad vrachtwagens van 3,2 TEU/bezoek in 2033
- Green Gate Concept
- Walstroom voorzieningen voor zee – en binnenvaart schepen te beginnen met ferry's en schepen die frequent Rotterdam aandoen (zie ook motie gemeenteraad Rotterdam)
- Het weren van vervuilende auto's in de binnenstad (actiepunt RAL)
- Actief stimuleren fietsverkeer en OV met meetbaar resultaat (RECP)
- Afspraken maken met andere riviersteden (à la het succesvolle Project Onderzoek Schone Rijn) om ook in die steden snelheidsbeperkingen op te leggen aan vervuilende binnenvaart schepen
- OV dicht bij strand (motie gemeenteraad)
- OV transferium op Maasvlakte
- Beperken emissies PM 10 met innovatieve maatregelen bij overslag droge bulk

Deze voorstellen zijn niet uitputtend en zijn ook niet allemaal nieuw, andere steden zijn ons hierin al voorgegaan.

De Overeenkomst lucht vormt een bijlage bij het bestemmingsplan. Het is ons niet duidelijk wat de status is van deze bijlage

Kernpunt 4.

CO₂, energie en klimaatproblematiek zijn in de MER nauwelijks een thema en niet onderzocht. We vinden dit een geweldige omissie en niet conform de richtlijnen van de MER Bestemming Maasvlakte 2 (zie hoofdstuk 2 Hoofdpunten paragraaf 2.2. en hoofdstuk 4 Beleid en Besluitvorming paragraaf 4.1.)

Maasvlakte 2 genereert meer CO₂ in het Rijnmondgebied. Toch wordt in de MER nauwelijks aandacht aan deze problematiek en het oplossen daarvan besteed, terwijl Rotterdam met zijn RECP 'The world Capital of CO₂ – free energy' een zeer ambitieuze doelstelling heeft geformuleerd van 50% CO₂ reductie te bereiken in 2025 door energiebesparing, ontwikkelen duurzame energie en afvang en opslag van CO₂. Het is niet alleen dat Maasvlakte 2 met de daarop plaatsvindende activiteiten een belangrijke CO₂ uitstoot produceert, maar ook de groei van de scheepvaart (waarbij inbegrepen de vervuilende scheepvaart) die Rotterdam aandoet zal CO₂ uitstoot produceren (wij vinden deze in de rapporten niet terug).

Het is dan ook logisch dat de activiteiten op Maasvlakte 2 en de transportstromen een bijdrage zullen moeten leveren aan de reductie doelstellingen die het RECP zich heeft gesteld. Dat kan door zowel een innovatieve inrichting van het gebied als het stellen van stringente vestigingsvoorwaarden en voorwaarden in de te verstrekken milieuvergunning (en). Wij zijn er van overtuigd dat bij een duurzame inrichting van Maasvlakte 2 er vele multipliers en synergie mogelijkheden op verschillende terreinen te bereiken zijn die een duurzame inrichting mogelijk maken door clustering, co-siting, het sluiten van coalities en keten mobiliteit, welke ook een zeer groot effect kunnen hebben op het bestaande haven en industriegebied.

Op blz. 81 van het hoofdrapport Bestemming wordt de suggestie gewekt dat met het plaatsen van windturbines op de zeevering 8% van de totale CO2 uitstoot vanwege MV2 vermeden kan worden. Dat geldt alleen als zowel windturbines op de harde - en zachte zeevering worden geplaatst. Aan gezien het VKA voorziet in alleen plaatsing van windturbines op de harde zeevering zal de vermeden CO2 vanwege MV2 minder zijn dan 2%. Dit soort suggestieve passages dienen in de MER vermeden te worden

Wij stellen dan ook voor concrete CO2 reductie doelstellingen voor Maasvlakte 2 op te nemen, gekoppeld aan het type bedrijven dat zich op Maasvlakte 2 zal gaan vestigen en op te nemen in paragraaf 8.2. monitoring en evaluatie van de MER Bestemming

Kernpunt 5.

Het thema duurzaamheid is te mager ingevuld

In de MER Aanleg is op veel aspecten rekening gehouden met de principes van duurzaamheid. Bij de uitwerking van de inrichting van Maasvlakte komt het thema duurzaamheid minder goed uit de verf. Dit komt met name doordat het thema lucht en CO2 zeer mager zijn ingevuld. Daarnaast worden door de sectorale benadering kansen gemist. B.v. t.a.v. het concept Duurzame logistiek (par 4.4.3. MER Bestemming) CO2, lucht en mobiliteit zijn te weinig vanuit duurzaamheidsdenken beschouwd, waardoor niet gekeken is naar synergie, multipliers en coalities (zoals clustering, co-siting en parkmanagement). Hierdoor wordt niet voldaan aan hetgeen in de richtlijnen staat onder hoofdstuk 3 Achtergrond, paragraaf 3.6 Duurzaamheid en paragraaf 5.1.1. onder optimalisatie ruimtelijke scenario's.

Wij vragen dan ook dat concreet voldaan wordt aan hetgeen in paragraaf 3.6 van de richtlijnen staat : Concretiseer deze ambities in het MER zodat zij daadwerkelijk sturend kunnen zijn voor de invulling en ook geëvalueerd en gemonitord kunnen worden .

Tevens pleiten wij voor het oprichten van een maatschappelijk platform duurzame ontwikkeling Maasvlakte 2, waarin ontwikkelingen en innovaties besproken kunnen worden en alle betrokkenen scherp blijven op de nieuwe mogelijkheden die zich aandienen.

In de bijlage bij onze reactie gaan we nader in op de overzichtstabel van duurzaamheidsaspecten zoals die als bijlage III is opgenomen bij het Voorontwerp bestemmingsplan.

Kernpunt 6. Natuur

Zoals gesteld in de inleiding zien wij Maasvlakte 2 in samenhang met de leefbaarheidsdoelstelling voor de regio Rijnmond, waarbij de 750 hectare natuur- en recreatiegebied het boegbeeld is. Wij hechten eraan dat de realisering van de 750 hectare gelijke tred houdt met Maasvlakte 2. Het Havenbedrijf heeft hier ook belang bij omdat bij een eventuele rechterlijke toets naar verwachting ook gekeken zal worden naar de mate waarin de leefbaarheidsmaatregelen (procedureel) op streek zijn, waaronder de 750 ha.

Wat betreft de natuuraspecten van het MER Aanleg vinden wij het belangrijk dat de compensatie in de vorm van een zeereservaat geen sigaar uit eigen doos wordt. De compensatie, waar nu nog discussie over is, dient de komende tijd in goed overleg met en naar tevredenheid van de natuurorganisaties tot stand te komen, in de vorm van een juridisch sluitend beheerplan. Zoals bekend kan de 'eerste plons' pas plaatsvinden als het zeereservaat is ingesteld. Het bedoelde beheerplan moet bovendien voldoende mogelijkheden bevatten om zonedig corrigerende maatregelen te treffen bij tegenvallende effecten. Deze achtervangfunctie is volgens de toelichting van bwb 9 bepalend voor de vraag of de buitencontour van Maasvlakte 2 ongefaseerd kan worden aangelegd.

Verder verzoeken wij u te kiezen voor meer vogelvriendelijke vormen van zandwinning, zoals onderzocht in het MER. Daarnaast verdienen de effecten op de gewone zeehonden op de Hinderplaat en die op de bruinvis in de Voordelta meer aandacht; deze lijken ons groter dan het MER veronderstelt.

Bij het MER Bestemming gaat het wat natuur betreft vooral om de effecten op de duinen. Deze worden gecompenseerd via nieuwe duinaanleg bij Delfland. Om voldoende onderlinge uitwisseling voor planten en dieren tussen de duinen ten noorden en ten zuiden van het havengebied te hebben, verzoeken wij u de stapstenen zoals genoemd in het Havenplan 2020 veilig te stellen en optimaal in te richten.

Geheel in lijn met het advies van de Europese Commissie verzoeken wij u zeker te stellen dat er een duurzaam natuurbeheer van zowel het zeereservaat als de duincompensatie plaatsvindt.

Wat betreft de inrichting van Maasvlakte 2 verzoeken wij u zoneringsmaatregelen te treffen bij het recreatiestrand, om uitwaaiing richting de Hinder- en Westplaat te voorkomen. Wij denken dan aan een uitgekiende lokalisering van parkeerplaatsen en strandopgangen en aan het extensiveren van de Slufterweg (na aanleg van de noordelijker gelegen aanrijroute).

Voor het overige sluiten wij ons aan bij de reacties van Natuurmonumenten en het Zuid-Hollands Landschap.

Met onze inspraakreactie willen wij vanuit onze visie 'een uitdaging tot innovatie richting duurzaamheid' nadere uitwerking geven aan de afspraken zoals vastgelegd in Visie en Durf en hebben we de MER en het Voorontwerp bestemmingsplan getoetst aan de hand van de vastgestelde richtlijnen.

Hoogachtend,

Mede namens Rotterdams Milieu Centrum,

Milieufederatie Zuid- Holland

Mw. P.J.H.D. Verkoelen,
Directeur

Bijlage: 1

Bijlage:

In de bijlage III bij het Voorontwerp bestemmingsplan is een overzichtstabel van duurzaamheidsaspecten opgenomen, waarbij wij de volgende vragen en opmerkingen hebben.

Inrichting

Clustering: Het is prima dat clustering en co-siting wordt mogelijk gemaakt, maar er dient wel bij de monitoring en evaluatie gerapporteerd te worden of dat ook tot stand is gekomen en wat het effect er van is . Dus opnemen in par. 8.2 van de MER Bestemming

Milieu op z'n plek voor de haven : Graag zichtbaar maken waar het toe heeft geleid

Windenergie: Hier staat dat gekozen is voor het niet plaatsen van windturbines op de zachte zeewering. Dat is niet correct. Het Voorontwerp bestemmingsplan maakt het wel mogelijk zie 4.3.3 blz. 37

Gebruik

Actieve acquisitie op logistiek van bedrijven: bij par. 8.2. MER Bestemming monitoring en evaluatie opnemen

Actieve acquisitie op stoffen en energiehuishouding van bedrijven: bij par. 8.2. MER Bestemming monitoring en evaluatie opnemen.

CO2 capture: Het is ons niet duidelijk waar dat in de bestemmingsplan voorschriften mogelijk wordt gemaakt

Toepassen duurzame materialen: meenemen bij evaluatie en monitoring par. 8.2 MER Bestemming

Maatregelen koel waterlozing: Waar is dat terug te vinden op plankaart en voorschriften

Beladingsgraad vrachtwagens: Is wel opgenomen in par. 8.2 monitoring en evaluatie MER Bestemming, maar niet in deze bijlage, alsnog in bijlage opnemen

Intensief ruimtegebruik bij distri en chemie: meenemen bij monitoring en evaluatie par. 8.2. MER Bestemming

Modal shift: wel opgenomen in par. 8.2. monitoring en evaluatie MER Bestemming, niet opgenomen in deze bijlage, alsnog opnemen in deze bijlage

OV transferium: Opnemen in aanvulling op Overeenkomst lucht

OV dicht bij strand: zie motie gemeenteraad Opnemen in aanvulling op overeenkomst lucht

Aanvulling op par. 8. Monitoring en evaluatie par. 8.2 Luchtkwaliteit

Evaluatie en monitoring van de effecten van de Overeenkomst Lucht en het aanvullend programma.