

Inspreekpunt Planologische inpassing Maasvlakte 2 Rotterdam  
& Inspreekpunt MER aanleg Maasvlakte 2  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

Betreft: **Inspraak Milieudefensie op het MER, de voorontwerp  
bestemmingsplannen en vrijstellingen t.b.v. de Tweede Maasvlakte**

Amsterdam, 22 mei 2007.

Geachte mevrouw, heer,

Hierbij geeft Milieudefensie haar visie op de Milieueffectrapporten "Aanleg" en "Bestemming" voor de Tweede Maasvlakte, het voorontwerp- bestemmingsplan "Maasvlakte 2", het voorontwerp-bestemmingsplan "Partiële herziening Maasvlakte 81" en het concept vrijstellingsbesluit op grond van artikel 19 van de WRO ten behoeve van de aanleg van de Maasvlakte II ter plaatse van de kuststrook van de huidige Maasvlakte en het verzoek om vrijstelling op grond van artikel 17 van de WRO ten behoeve van de aanleg van een werkterrein ter plaatse van de Yangtsehaven.

Milieudefensie is van mening dat het optimisme over de haalbaarheid van de normwaarden voor de luchtkwaliteit onvoldoende is gefundeerd en ziet bovendien nog volstrekt onvoldoende waarborgen voor de uitstoot beperkende en de compenserende maatregelen die worden voorgesteld. Bovendien worden effecten die oorsprong of effect buiten de Rijnmond hebben, niet in beeld gebracht.

Ten behoeve van de leesbaarheid is onze inspraakreactie deels opgenomen in zes bijlagen bij deze brief. De bijlagen maken integraal deel uit van deze zienswijze.

### **1. Verkeersgevolgen in het achterland verzwegen**

het onderzoek naar de effecten van een plan, waaronder de effecten op de luchtkwaliteit, dient zich uit te strekken naar het hele gebied waar het plan gevolgen kan hebben. In het onderhavige geval zijn de effecten in een te beperkt gebied onderzocht. Zo is er geen beoordeling gemaakt van de extra milieuproblemen (met name lawaai en luchtvervuiling) door extra vrachtverkeer in het achterland. Het gaat om duizenden vrachtauto's extra per dag op diverse snelwegen. De milieueffecten van het verkeer dat de Tweede Maasvlakte zal genereren, overtreffen die van een "doodgewone" wegverbreding, waarvoor bij Tracé- of Spoedwetprocedures steevast wel uitgebreid onderzoek wordt verricht. Ook niet meegenomen in het MER zijn de aantasting van natuur en landschap door aanleg van de vrachtauto-gerelateerde extra snelwegen A4 Zuid door de Hoeksche waard en A15 van Bemmelt/m Zevenaar. Zie ook *bijlage 1 Verkeersgevolgen in het achterland*.

### **2. Verkeersaanbod onderschat**

Het Havenbedrijf rekent zich rijk. Er worden veel aannames gedaan die niet zijn te onderbouwen en nauwelijks door (voorgenomen) beleid worden ondersteund. Juridisch zijn de voorspelde ontwikkelingen niet zeker te stellen. De hoeveelheden verkeer ten gevolge van de uitvoering van het plan worden onderschat.

In bijlage 2 *Verkeersaanbod* wordt verder ingegaan op de volgende punten:

1. modal split
2. beladingsgraad vrachtwagens
3. uitbreiding overslag op Eerste Maasvlakte
4. geïnduceerd transport vanuit het havengebied

Omdat de prognoses die het verkeersmodel levert ons niet logisch lijken, doen wij een beroep op de gemeente om het model zelf, de invoergegevens en aannames die zijn gebruikt, zo spoedig mogelijk openbaar te maken. Gezien de complexiteit van de materie is het voor ons niet acceptabel om pas bij de publicatie van het ontwerp bestemmingsplan daar inzage in te krijgen. Daarom zal Milieudefensie deze stukken bij brief van vandaag bij het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam, door middel van een daartoe strekkend WOB-verzoek opvragen.

### **3. Luchtvervuiling: magere analyses en ontoereikende maatregelen**

Zonder aanleg van de Tweede Maasvlakte zijn er in 2020 op diverse plaatsen in de Rijnmond overschrijdingen van de Europese normen voor fijnstof (geldend vanaf 2005) en NO<sub>2</sub> (geldend vanaf 2010). In 2020 lopen de Nederlandse overheden aldus 10 tot 15 jaren achter op het halen van de normen. Diverse schone luchtmaatregelen ten behoeve van de Rotterdamse regio hadden al lang genomen kunnen en moeten worden. Door die maatregelen nu tenemen om de aanleg van de Tweede Maasvlakte mogelijk te maken worden de mogelijkheden om de luchtkwaliteit in Rotterdam te verbeteren deels opgesoupeerd.

Een essentiële beperking aan de luchtkwaliteitsstudie is dat het studiegebied slechts het grootste deel van de regio Rijnmond beslaat. De verslechtingen van de luchtkwaliteit die zich als gevolg van Maasvlakte 2 voordoen buiten het studiegebied, zijn niet meegenomen. De hogere concentraties vervuilde lucht die zich voordoen door extra emissies buiten het studiegebied ten gevolge van Maasvlakte 2 zijn niet meegenomen bij de berekening van de concentraties

luchtvervuiling in het studiegebied. Zo is de bijdrage aan de luchtvervuiling die wordt veroorzaakt door schepen op weg naar de Tweede Maasvlakte niet meegerekend.

Helaas is Rotterdam er desondanks niet in geslaagd een maatregelenpakket samen te stellen dat de normoverschrijdingen in het havengebied doet verdwijnen.

De enige handhaafbare effectieve maatregelen uit het voorkeursalternatief zijn:

1. Schonere motoren binnenvaart (en tijdelijk lagere maximum snelheid)
2. Afzuiging bij tunnelmonden
3. Schermen langs snelwegen

Dynamisch verkeersmanagement zal een beperkt effect hebben omdat doorstroming al verbeterd door de aanleg van nieuwe snelwegen.

Omdat de speelruimte tussen de verwachte uitstoot en de normen klein is, zullen de in paragraaf 1, 2 en 3 genoemde effecten leiden tot blijvende overschrijdingen en tot verslechtering van luchtkwaliteit rond de verkeersknooppunten Kethelplein, Vaanplein en Beneluxplein en nabij tunnelmonden. Bovendien is onduidelijk of er op het moment dat de aanleg samengaat met het eerste gebruik (rond 2015) geen knelpunten ontstaan.

Een gedetailleerde toelichting is te vinden in *bijlagen 3a, b en c, Luchtvervuiling in en buiten het plangebied en tijdens de aanleg*.

#### **4. Effecten op klimaatverandering grotendeels verzwegen**

Door de Tweede Maasvlakte te laten aanleggen stimuleert de overheid de zeevaart en het vrachtautoverkeer. Deze vuile sectoren groeien al uitbundig en hun aandeel in het enorme milieuprobleem van de klimaatverandering neemt gestaag toe. Volgens het IPCC (een onderzoeksteam van wetenschappers uit de hele wereld in opdracht van de Verenigde Naties) dienen immers in 2050 de CO<sub>2</sub>-emissies in de geïndustrialiseerde wereld 80% lager te zijn dan nu, om de rampzalige gevolgen van klimaatverandering te voorkomen. Volgens onze berekeningen zal de bijdrage van de landaanwinning aan de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> per jaar, ofwel 5 tot 8% van de Nederlandse CO<sub>2</sub> uitstoot! Nu de gemeente Rotterdam zich heeft aangesloten bij het Klimaatinitiatief van Bill Clinton, is uitbreiding van de haven ons inziens geen optie meer.

Een toelichting is opgenomen in *bijlage 4, Effecten op klimaatverandering*

#### **5. Economische effecten geen rechtvaardiging**

De economische effecten van de Tweede Maasvlakte zijn zeer beperkt. Een volle tweede Maasvlakte levert zelfs in het meest optimistische scenario relatief weinig extra arbeidsplaatsen. In 2035 zullen ca. 300-2700 personen op de landaanwinning werkzaam zijn bij de voorziene ontwikkeling van de ruimtevaart. Wordt daar de toelevering bijgeteld, dan gaat het om 440-3500 personen. Ruim een derde daarvan betreft herverdeling van werkgelegenheid tussen overig Nederland en Groot-Rijnmond.<sup>1</sup> De Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse<sup>2</sup> valt daarom ook in bijna alle scenario's negatief uit:

---

1 PKB Project Mainport Rotterdam, deel 3 (2006), bladzijde 116

2 CPB, NEI, RIVM (2001), Welvaartseffecten van Maasvlakte 2. Aanvullende kosten-batenanalyse van uitbreiding van de Rotterdamse haven voor landaanwinning

*“De kosten-batenanalyse laat evenwel zien dat het project tot 2035 bij de huidige haventarieven in geen enkel groeiscenario een batig saldo voor de Nederlandse samenleving heeft. Als rekening wordt gehouden met een waarde van het gebruik na 2035 wordt het beeld in de hogere groeiscenario’s positiever. Vanwege het grote aandeel van doorvoercontainers liggen de voordelen van het project vooral op Europese schaal.” (p. 11) En: “Zelfs bij het uitvoeren van het goedkoopste project in combinatie met zo min mogelijk voorraad (hectares haventerrein) en het meetellen van de restwaarde is het nationale KBA-resultaat slechts in het hoogste groeiscenario positief.” (p. 32)*

De geplande bedrijvigheid betreft vooral op- en overslag van containers en distributie. Economisch leveren die extra containerterminals weinig op, zo blijkt uit veel onderzoek<sup>3</sup>. De ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte is dus geen kwestie van economie versus milieu. Het milieu verliest, zowel in de regio Rijnmond als mondiaal.

## **6. Juridische versnippering en afkalving van het project**

Er liggen inmiddels 6000 pagina’s MER, maar er is nog geen “Overeenkomst Luchtkwaliteit”, zodat het voor belanghebbenden nog steeds onduidelijk is hoe hard de voorgestelde maatregelen zijn en wanneer ze worden uitgevoerd. Daarbij is handhaving van die overeenkomst afhankelijk van standvastigheid convenantpartners, ofwel de betrokken overheden (die ook financieel in het Havenbedrijf participeren) en het Havenbedrijf zelf. Door belanghebbenden kan voor zover wij weten geen beroep worden gedaan op de afspraken in dit convenant. Zo is het nog altijd niet mogelijk om de juridische gevolgen van het vaststellen van het bestemmingsplan voor de Tweede Maasvlakte werkelijk goed te beoordelen. Aangezien de procedure inmiddels al in de bestemmingsplanfase is aangekomen is dit een groot gemis.

## **7. Hiaten in het MER**

De richtlijnen voor het MER vragen om een beschrijving voor zowel het container als het chemiescenario van de maatregelen om de modal split in gunstige zin te bevorderen. Het MER komt echter niet verder dan goede voornemens, zoals de aanleg van infrastructuur ten behoeve van alle modaliteiten (multimodale ontsluiting) en de intentie van het Havenbedrijf om bij de selectie van gebruikers van MV2 ook te kijken naar de plannen wat betreft het minder inzetten van vrachtwagens (maximaal 35% trucking). Het havenbedrijf meldt verder dat “Duurzaamheid wordt geborgd in een contract met de klant.” In hoeverre dat werkelijk zal gebeuren blijft echter de vraag omdat hierover in het bestemmingsplan niets is te vinden.

Er zijn diverse mogelijkheden voor de gemeente om hier werk van te maken:

- gemeentelijke modal split heffing
- belasting op ongebruikte ruimte
- Voorschriften in Milieuvergunning bedrijven op de Tweede Maasvlakte

Deze of andere opties worden echter in het MER niet in beeld gebracht.

De in de richtlijnen gevraagde randvoorwaarden voor “duurzame inrichting, exploitatie en beheer” en vooral de wijze waarop die kunnen worden vastgelegd ontbreken. Weliswaar zijn er hele globale randvoorwaarden opgenomen in de PKB. Maar de randvoorwaarden waar het Havenbedrijf en de bedrijven die zich op de Maasvlakte vestigen aan moeten houden staan niet

---

<sup>3</sup> TNO Inro (2003a), Een verkenning naar de maatschappelijke waarde van logistiek, Delft.

in de MER en zijn niet vastgelegd in het voorontwerp bestemmingsplan. De richtlijnen voor het MER vragen wel om “..het formuleren en vastleggen van de randvoorwaarden waaraan activiteiten op MV2 moeten voldoen.”. Dit geldt zowel voor het vastleggen van de voorwaarden in het bestemmingsplan als in het besluitvormingstraject.

Daarnaast stellen de richtlijnen dat moet worden ingegaan op de wijze waarop de realisatie van de doelstellingen wordt gewaarborgd. Ook op dit gebied ontbreken harde garanties.

### **Conclusie**

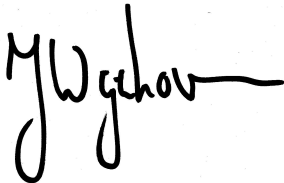
Het MER is te optimistisch over de verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge van de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Het voorontwerp bestemmingsplan geeft bovendien geen enkele zekerheid over de daadwerkelijke realisatie van de duurzaamheidsdoelstellingen. De milieugevolgen van het plan binnen de planperiode zijn niet te overzien. En er zijn onvoldoende garanties voor het kunnen voldoen aan de milieunormen gedurende die lange periode.

Een fundamenteel bezwaar is de gigantische bijdrage aan de klimaatverandering die dit project levert. Hiervan worden met name mens en natuur in kwetsbare gebieden het slachtoffer. terwijl het doorvoeren van goederen de Nederlandse economie bitter weinig oplevert.

De Tweede Maasvlakte is bovendien geen verhaal van economie versus milieu. Het milieu verliest, zowel in de regio Rijnmond als mondiaal. De geplande bedrijvigheid betreft vooral op- en overslag van containers en distributie. Economisch levert dat weinig op.

Milieudefensie is daarom van mening dat de Tweede Maasvlakte niet hoeft en niet mag worden aangelegd.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Wijnhoven', with a long horizontal flourish extending to the right.

Joris Wijnhoven  
campagneleider verkeer,  
Milieudefensie

## **BIJLAGE 1:**

### **Verkeersgevolgen in het achterland**

Door de bedrijvigheid op de Tweede Maasvlakte gaan aldus dagelijks duizenden extra vrachtauto's rijden op de A15 ten oosten van Rotterdam. Ze gaan langs/door plaatsen als Ridderkerk, Hendrik Ido-Ambacht, Papendrecht, Hardinxveld-Giessendam, Gorinchem, Geldermalsen en Tiel. Vanaf het knooppunt Valburg verspreidt dit verkeer zich over de A50 of A325, en gaat dan langs/door Nijmegen, Arnhem, Zevenaar, Renkum en Beuningen. Een vergelijkbare groei van het vrachtverkeer doet zich voor op de A16 ten zuidoosten van Rotterdam: langs en/of door Ridderkerk, Zwijndrecht, Dordrecht en Breda.

De routes kunnen veranderen als in 2020 de A4 Zuid door de Hoeksche Waard zou zijn aangelegd en de A15 zou zijn doorgetrokken van Bommel t/m Zevenaar (over ruim twaalf kilometer). Over de mogelijke aantasting van natuur en landschap daardoor staat ook niets in de SMB. Het (extra) vrachtverkeer speelt een grote rol bij deze snelwegplannen.

Wat lawaai en luchtvervuiling betreft overtreffen de effecten van de Tweede Maasvlakte langs de snelwegen in het achterland de effecten van een 'doodgewone' wegverbreding voor die snelwegen. Voor wegverbredingen wordt, terecht, in het kader van Tracé- of Spoedwetprocedures uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten op luchtkwaliteit en lawaai. Waarom gebeurt dit hier niet?

Op sommige locaties in het achterland veroorzaakt de Tweede Maasvlakte zelfs extra cumulatie van lawaai en luchtvervuiling, doordat het groeiende vrachtvervoer over weg, water en spoor dichtbij elkaar in de buurt komen. Dit verdient ook extra onderzoek.

## **BIJLAGE 2: Verkeersaanbod**

### **modal split**

Het is de vraag of de modal split verbetering, van 49% trucking nu, naar 35% in 2033, waar in het VKA van wordt uitgegaan, echt wordt bereikt. Dit is afhankelijk van de privaatrechterlijke contracten die het verzelfstandigde Havenbedrijf met de containerterminals sluit en de handhaving daarvan. De voorspellingen zijn bovendien gebaseerd op de optimistische inschattingen van vertegenwoordigers van de spoor- en binnenvaartsector. Vooralsnog gaat van alle containers die vanuit de Rotterdamse haven verder over land gaan, 60% per vrachtauto.<sup>4</sup> Bijna de helft van al die containers gaat linea recta naar het buitenland.<sup>5</sup> Voor een betere modal split is volgens de bijlage verkeer bovendien een depot voor lege containers nodig in het achterland. Of dit depot er ook daadwerkelijk gaat komen blijkt nergens.

### **beladingsgraad**

Beladingsgraad van de vrachtwagens op weg naar de Maasvlakte stijgt in het Voorkeursalternatief van 2,3 nu naar 2,6 in 2020 en 2,8 in 2033<sup>6</sup>. 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 kan ook niet 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.

### **Uitbreiding overslag op Eerste Maasvlakte**

In de berekening is de capaciteitsuitbreiding van ECT, dat gevestigd op het al bestaande deel van de Maasvlakte, "... niet meegenomen in de berekeningen, omdat dit niet erg realistisch bleek te zijn"<sup>7</sup>. Die uitbreiding van 2,8 miljoen TEU/jaar (groei ECT van circa 9,1 naar 11,9 miljoen TEU/jaar), komt overeen met een kwart van de verwachte containeroverslagcapaciteit van de terminals op de Tweede Maasvlakte  $(2,8/(4+4,5+2,5)=0,25)$ . De luchtkwaliteit op de A15, ten gevolge van de autonome groei, zal dus veel slechter zijn dan in het hoofdrapport wordt aangenomen. In de gevoeligheidsanalyse zijn de effecten hiervan op de luchtkwaliteit niet beoordeeld.

---

4 Zie [www.portofrotterdam.com/mmfiles/Modal%20split%20containers\\_tcm26-9617.pdf](http://www.portofrotterdam.com/mmfiles/Modal%20split%20containers_tcm26-9617.pdf)

5 TNO Inro, Een onderzoek naar de zuivere doorvoer van goederen door de Nederlandse zeehavens, 2003, Delft.

6 Havenbedrijf Rotterdam en Royal Haskoning,

    `MER Bestemming Maasvlakte 2, effectrapport paragraaf 12.3

7 `MER Bestemming Maasvlakte 2, effectrapport paragraaf 12.5

### Geïnduceerd transport

De omvang van het vrachtverkeer vanaf/naar Maasvlakte 2, op werkdagen, bij het voorkeursalternatief (container)<sup>8</sup> in de bijlage verkeer, tabel annex 18, is onvolledig bepaald. Van de 9.400 vrachtwagens die Maasvlakte 2 in 2020 dagelijks genereert, bereiken er slechts 5.700 de eindpunten in het studiegebied. Er zijn dus 3.700 zoekgeraakte vrachtauto's. Het is niet realistisch dat er in het Europoort-gebied zoveel vrachtwagenladingen aan containers hun eindbestemming bereiken. Als er al zoveel containers vanaf de Maasvlakte naar bedrijven elders in Europoort worden vervoerd, verdwijnt de lading daar niet, maar wordt deze bewerkt en vervolgens verder getransporteerd. Deze transportbewegingen zijn ten onrechte niet in het verkeersmodel meegenomen. Hoewel niet duidelijk is wat de invoergegevens voor de luchtkwaliteitstudie zijn geweest, zijn dit waarschijnlijk de verkeersgegevens die uit het verkeersmodel komen rollen. Hierdoor is er sprake van een forse onderschatting van (de luchtvervuiling door) het vrachtverkeer in het studiegebied.

<b>Omvang vrachtverkeer vanaf/naar Maasvlakte 2 in 2020, op werkdagen, bij voorkeursalternatief (container), vergeleken met vrachtverkeer op de eindpunten van het studiegebied <sup>9</sup></b>		
	2020 met Maasvlakte 2	2033 met Maasvlakte 2
Punt 1 (N15 ter hoogte )	<b>9.400</b>	<b>18.800</b>
Punt 15 (op A4 ter hoogte Kethelplein)	3.300	6.500
Punt 14 (A15 voor Vaanplein)	1.800	3.200
Punt 28 (verkeer zuidwaarts voor het Beneluxplein)	600	1.100
	<b>5.700</b>	<b>10.800</b>
Zoekgeraakte vrachtauto's	3.700	8.000
	<b>9.400</b>	<b>18.800</b>

8 Bron: Gemeente Rotterdam, dS+V, Model-resultaten-etmaal-2015-2020-2033-v6, oktober 2006. Bron wordt aangehaald in: Havenbedrijf Rotterdam en Royal Haskoning, eindrapport 'MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage Verkeer en vervoer', annex 18, 23 februari 2007.

9 Bron: Gemeente Rotterdam, dS+V, Model-resultaten-etmaal-2015-2020-2033-v6, oktober 2006. Bron wordt aangehaald in: Havenbedrijf Rotterdam en Royal Haskoning, eindrapport 'MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage Verkeer en vervoer', annex 18, 23 februari 2007.

## **BIJLAGE 3a: Luchtkwaliteit in het Studiegebied**

### **De huidige slechte luchtkwaliteit in de Rijmond**

De luchtkwaliteit voldoet op veel plaatsen in de Rotterdamse regio niet aan de Europese regels. Pagina 40 van de SMB stelde zelfs: "De verwachting is dat ook in de autonome ontwikkeling in 2020 op bepaalde plaatsen (bijvoorbeeld langs drukke wegen) de norm voor NO<sub>2</sub> zal worden overschreden. Op veel plaatsen in de regio zal in de autonome ontwikkeling de zogenoemde 24-uurs norm voor fijn stof (PM10) worden overschreden." Deze normen gelden reeds vanaf 2005 (24-uurs norm voor fijn stof) of 2010 (jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>).

In 2020 lopen aldus de overheden 10 (NO<sub>2</sub>) tot 15 (PM10) jaren achter op de deadline voor het halen van de normen. Veel schone luchtmaatregelen ten behoeve van de Rotterdamse regio hadden al lang genomen moeten worden. Enkele voorbeelden:

- de kilometerheffing voor vrachtauto's naar rato van milieuklasse zoals Duitsland die al kent (stond zelfs in het regeerakkoord van kabinet-Balkenende II, maar nooit meer van vernomen)
- hogere dieselaccijnzen (zeer effectieve maatregel voor schonere vrachtverkeer);
- het verlagen van de maximumsnelheden naar 80 km/uur op de Rotterdamse ruit;
- walstroom voor de binnenvaart;
- het verbieden van vieze schepen;
- veel meer differentiatie van havengelden;
- voorrang voor goederenvervoer per spoor en water boven vrachtauto's en trekkers;
- het verminderen van fijnstofuitstoot bij op- en overslag van goederen;
- het aanpakken van raffinaderijen zoals die van Shell die nog steeds niet op aardgas stoken.

### **Verslechtering luchtkwaliteit door zeevaart beperkt meegenomen**

Door Maasvlakte 2 groeit de zeevaart. 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.<sup>10</sup> Het luchtkwaliteitsrapport doet dat ook.<sup>11</sup> Verderop in het luchtkwaliteitsrapport, pagina 73, lijkt het erop dat alleen de zeevaart binnengaats is meegenomen.

Voor het project Maasvlakte 2 is nogal van belang waar de streep 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 luchtkwaliteitsrapport stijgen in 2020 op de referentiepunten vanwege de wel meegenomen zeevaartemissies de concentraties NO<sub>2</sub> bij Maasvlakte 2 met 0,23 tot liefst 2,59

---

10 Havenbedrijf Rotterdam N.V en Royal Haskoning, 'Milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2, effectrapport', 23 februari 2007, pagina 100.

11 Havenbedrijf Rotterdam N.V en Royal Haskoning, 'MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage Luchtkwaliteit', 23 februari 2007, pagina 16.

microgram/m<sup>3</sup> (bladzijde 186). Voor fijn stof is dit 0,01 tot 0,28 microgram/m<sup>3</sup>. Het gehele studiegebied blijkt aldus een wezenlijke verslechtering van de luchtkwaliteit door te maken vanwege Maasvlakte 2, terwijl de effecten van de zeevaart iets verderop niet eens meegenomen zijn.

In het MER ontbreekt dus een goed beeld van de stijging van de luchtvervuiling door de zeescheepvaart en de doorwerking hiervan op concentraties luchtvervuiling in de regio Rotterdam. De zeescheepvaart droeg in 2004 voor respectievelijk 50, 25 en 20% bij aan de totale emissies op Nederlands grondgebied van SO<sub>2</sub> (zwaveldioxide), NO<sub>x</sub> (stikstofoxiden) en PM10 (fijnstof).<sup>12</sup> Tussen 1995 en 2004 stegen de emissies door de zeescheepvaart op Nederlands grondgebied met 35% voor SO<sub>2</sub>, 22% voor PM10 en 25% voor NO<sub>2</sub>.<sup>13</sup> De ontwikkelingen die moten leiden tot een schonere zeescheepvaart gaan zo langzaam dat de luchtvervuiling nog tientallen jaren groeit bij de verwachte stijging van de zeescheepvaart. Een grondige analyse in het MER van de invloed van de zeescheepvaart (al dan niet gerelateerd aan de Tweede Maasvlakte) op emissies en concentraties luchtvervuiling was op zijn plaats geweest.

<b>Scenario's voor NO<sub>x</sub>-uitstoot (kton) door goederenvervoer op Nederlands grondgebied (zeescheepvaart incl. Nationaal Continentaal Plat)<sup>14</sup></b>					
	<b>2000</b>	<b>2020</b>	<b>2040</b>	<b>2000-2020</b>	<b>2020-2040</b>
<b>Global Economy</b>					
Vrachtauto's en trekkers	78.7	33.9	39.1	-57%	+15%
Zeescheepvaart	115.9	129.5	188.9	+12%	+46%
Binnenvaart	31.3	23.4	21.9	-25%	-6%
<b>Strong Europe</b>					
Vrachtauto's en trekkers	78.7	29.5	21.1	-63%	-28%
Zeescheepvaart	115.9	106.0	131.0	-9%	+24%
Binnenvaart	31.3	21.4	16.7	-32%	-22%

<b>Scenario's voor PM10-uitstoot (kton) door goederenvervoer op Nederlands grondgebied (zeescheepvaart incl. Nationaal Continentaal Plat)<sup>15</sup></b>					
	<b>2000</b>	<b>2020</b>	<b>2040</b>	<b>2000-2020</b>	<b>2020-2040</b>
<b>Global Economy</b>					
Vrachtauto's en trekkers	3.1	1.6	2.0	-48%	+25%
Zeescheepvaart	9.5	13.6	19.8	+43%	+46%
Binnenvaart	1.4	1.2	1.1	-14%	-8%
<b>Strong Europe</b>					
Vrachtauto's en trekkers	3.1	1.4	1.3	-55%	-7%
Zeescheepvaart	9.5	11.2	14.0	+18%	+25%
Binnenvaart	1.4	1.1	0.8	-21%	-27%

12 Milieu- en Natuurplanbureau, Milieubalans 2006, pagina 165 en 166, zoals gezien op <http://www.mnp.nl/nl/publicaties/2006/Milieubalans2006.html>

13 Milieu- en Natuurplanbureau, Nationaal Milieucompodium, [www.mnp.nl/mnc/i-nl-0521.html](http://www.mnp.nl/mnc/i-nl-0521.html)

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

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

### **Verkeeremissies vanuit het achterland ook niet meegenomen**

Door Maasvlakte 2 groeit ook het verkeer (dieseltreinen, binnenvaart, vrachtauto's) in het verder weg gelegen achterland. Deze groei gaat gepaard met extra emissies van luchtvervuilende stoffen. In de luchtkwaliteitsstudie zijn de effecten van deze extra groei niet meegenomen bij de berekeningen voor het studiegebied van concentraties luchtvervuiling na aanleg van Maasvlakte 2 en verslechtering van de luchtkwaliteit na aanleg van Maasvlakte 2.

## **BIJLAGE 3b: Luchtkwaliteit buiten het Studiegebied**

Het probleem met de zoekgeraakte vrachtauto's, zoals uiteengezet in bijlage 2, doet zich ook buiten het studiegebied voor, in de zin dat daar dan ook meer vrachtauto's gaan rijden..

Het aandeel van de zeescheepvaart aan de schadelijke concentraties fijnstof in de Nederlandse lucht groeit tussen 2006 en 2020 enorm. Dat voorspelt het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP). Het aandeel in de door menselijke bronnen veroorzaakte concentraties fijnstof groeit van 7% in 2006 naar bijna 12% in 2020. Zaken als bodemstof en zeezout (die zijn ook beduidend minder gezondheidsschadelijk) zijn hier niet bij betrokken.

1. 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/m<sup>3</sup> fijnstof in de lucht, veroorzaakt door de internationale zeescheepvaart. In 2020 zou de hoeveelheid groeien naar 1,02 microgram/m<sup>3</sup>.
2. 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.

Aandeel internationale zeescheepvaart in concentraties fijnstof (PM10) in Nederland (microgram/m <sup>3</sup> ) <sup>16</sup>		
	2006	2020
Gemiddelde concentratie fijnstof met oorzaak internationale zeescheepvaart	0,94	1,02
Door mensen veroorzaakte concentraties fijnstof	12,9	8,7
Aandeel zeevaart in door mensen veroorzaakte concentraties fijnstof	7,3%	11,7%
Door mensen veroorzaakte concentraties fijnstof	12,9	8,7
Bodemstof, zeezout en overige bronnen	14,0	13,2
Totaal gemiddelde concentratie fijnstof in Nederland	26,9	21,9

<sup>16</sup> Milieu- en Natuurplanbureau, Informatie per e-mail, 20 maart 2007.

## **BIJLAGE 3c:**

### **Luchtkwaliteitseffecten aanleg Tweede Maasvlakte.**

Op bladzijde 45 van het voorontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2<sup>17</sup> 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 drie referentiepunten: Hoek van Holland, Maasvlakte 1 en Voornes Duin. Op alle drie referentiepunten leidt de aanleg van Maasvlakte 2 niet tot overschrijding van de relevante luchtkwaliteitsnormen, volgens het voorontwerp. Op het referentiepunt in Hoek van Holland stijgt de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> in 2010 wel met liefst 1,8 microgram/m<sup>3</sup>. De jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> zou in 2010 het dichtst onder de norm zitten. Er is door aanleg een stijging van 28,8 naar 28,9 microgram/m<sup>3</sup>.

De MER aanleg Maasvlakte 2 geeft meer inzicht in het verrichtte luchtkwaliteitsonderzoek. In de MER wordt ook de concentratie van 28,9 microgram/m<sup>3</sup> gesignaleerd. Er wordt bij verteld dat bij aanleg in 2010 er 34 overschrijdingsdagen worden verwacht voor PM<sub>10</sub> verwacht, terwijl 35 overschrijdingen maximaal zijn toegestaan.<sup>18</sup> De dagnorm voor PM<sub>10</sub> is dat er vanaf 2005 maximaal 35 dagen per jaar meer dan 50 microgram/m<sup>3</sup> in de lucht mag zitten. Bij het meenemen van de juridisch wankel zeezoutaf trek gelden 41 dagen.

Uit MER aanleg Maasvlakte 2 blijkt dat recente inzichten nodig waren om de luchtkwaliteit tot onder de norm te brengen. In eerste instantie zou er door de aanleg een toename van maximaal 1 dag op een totaal van 48 dagen zijn.<sup>19</sup> Het doorvoeren van die 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 PM<sub>10</sub> 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.<sup>20</sup>

Inmiddels heeft anno april 2007 het RIVM nieuwe GCN-kaarten geproduceerd.<sup>21</sup> Invoering van de Amersfoortse coördinaten (X = 67400 Y = 444400) voor het punt in het CAR II 6.0 model (dat de nieuwe achtergrondconcentraties bevat) leidt tot een waarde voor het referentiepunt in Hoek van Holland (ter hoogte van de Emmaweg; zie bijlage MER Aanleg Milieukwaliteit bladzijde 31) in 2010 tot een achtergrondconcentratie PM<sub>10</sub> 29,6 microgram/m<sup>3</sup>.

Het rapport van Peutz noch de aanpassing door de Milieudienst Rijnmond (DCMR) zijn bijgevoegd. De nieuwe cijfers zijn dus allerminst inzichtelijk en verifieerbaar. Het is ook niet duidelijk of het dispuut met de rijksrekenmeesters van het RIVM inmiddels is bijgelegd. Tot slot blijkt uit het onderzoek ook allerminst 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

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

18 Havenbedrijf Rotterdam N.V en Royal Haskoning, 'Milieueffectrapport Aanleg Maasvlakte 2, hoofdrapport', 23 februari 2007, bladzijde 442 en 443.

19 Havenbedrijf Rotterdam N.V en Royal Haskoning, 'Milieueffectrapport Aanleg Maasvlakte 2, hoofdrapport', 23 februari 2007, bladzijde 207.

20 Havenbedrijf Rotterdam N.V en Royal Haskoning, 'Milieueffectrapport Aanleg Maasvlakte 2, hoofdrapport', 23 februari 2007, bladzijde 442 en 443.

21 <http://www.mnp.nl/nl/themasites/gcn>

verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt. Het is geheel onduidelijk of er niet ergens een punt is waar zowel een overschrijding als een verslechtering 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. Het onderzoek is derhalve buitengewoon onvolledig.

<b>Hoeveelheid verkeer in 2015 vanwege tweede Maasvlakte<sup>22</sup></b>			
<b>Criterium</b>	<b>Wegverkeer (personen- en vracht- verkeer voor beide richtingen samen)</b>	<b>Bezoeken door schepen per dag</b>	<b>Treinbewegingen per dag op de havenspoorlijn</b>
Gebruik Maasvlakte 2	4.700	20 bezoeken (binnenvaart) en 7 (zeevaart)	32 (12 van/naar MV2 en 20 van/naar MV1) <sup>23</sup>
Aanlegactiviteiten	1.000	32 bezoeken (2 sleephopperzuigers x 16 bezoeken)	Hoogstens enkele op piekmomenten
Aanleg infrastructuur	ca. 0-10	Enkele tiental(len) op piekdagen	Hoogstens enkele op piekmomenten
Cumulatie	ca. 5700	20+7+32	Ca. 32 (12 van/naar MV2 en 20 van/naar MV1)

De aanleg van de autosnelweg, de spoorweg en de haven hebben, gezien de omvang van het werk, de grootste bijdrage (met individueel enkele honderden bewegingen op piekdagen). Tijdens de aanleg van de landaanwinning in 2015 zijn naar verwachting twee sleephopperzuigers continu in bedrijf. Zij halen zand uit de zandwinputten op zee en brengen deze via de haventoeegang van Maasvlakte 2 naar de op te spuiten terreinen. De activiteiten concentreren zich vooral in het westelijke havenbekken, in het oostelijke bekken zijn de haventerreinen dan al gereed. Baggermaterieel is 7 dagen per week en 24 uur per dag in bedrijf. Daarnaast wordt in 2015 binnen de contour van Maasvlakte 2 zand gewonnen uit de havenbassins. Uitgangspunt is dat deze winning plaatsvindt met stationaire baggerwerktuigen zoals een snijkopzuiger, ook wel Cutter Section Dredger (CSD) genoemd. Dit stationaire materieel brengt de havens op diepte en de terreinen op hoogte. <sup>24</sup>

<sup>22</sup> Havenbedrijf Rotterdam N.V en Royal Haskoning, 'Milieueffectrapport Aanleg Maasvlakte 2, hoofdrapport', 23 februari 2007, bladzijden 388 en 389.

<sup>23</sup> Het extra verkeer van/naar de huidige Maasvlakte is volgens de MER het gevolg van verdere intensivering van en hogere doorzet.

<sup>24</sup> Havenbedrijf Rotterdam N.V en Royal Haskoning, 'Milieueffectrapport Aanleg Maasvlakte 2, hoofdrapport', 23 februari 2007, bladzijden 388 en 389.

## BIJLAGE 4: Effecten op klimaatverandering

Het Milieu- en Natuurplanbureau berekende voor een aantal economische groeiscenario's de toekomstige emissies van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>) door het goederenvervoer in Nederland. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van het zwaardere vrachtverkeer over de weg stijgt met 35 tot 55% in de periode 2000-2020. De CO<sub>2</sub>-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.

Volgens het IPCC (het Intergovernmental Panel on Climate Change, een onderzoeksteam van wetenschappers uit de hele wereld in opdracht van de Verenigde Naties) dienen in 2050 de CO<sub>2</sub>-emissies in de geïndustrialiseerde wereld 80% lager te zijn dan nu. Dit om de rampzalige gevolgen van klimaatverandering, met name voor arme landen, te voorkomen.

De Nederlandse overheid stimuleert hier met belastinggeld (minstens een miljard euro) een uitbundig groeiende sector die de klimaatverandering verder aanwakkert. De tweede Maasvlakte maakt een verdubbeling van het containertransport via Rotterdam mogelijk<sup>25</sup>. 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 CO<sub>2</sub>. ( Het MNP voorspelt voor 2010 is een totale uitstoot t.g.v. bunkerbrandstof door de zeescheepvaart van 48.025 kTon<sup>26</sup> ) 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.

<b>Scenario's voor CO<sub>2</sub>-uitstoot (kton) door goederenvervoer op Nederlands grondgebied (zeescheepvaart incl. Nationaal Continentaal Plat)<sup>27</sup></b>					
	<b>2000</b>	<b>2020</b>	<b>2040</b>	<b>2000-2020</b>	<b>2020-2040</b>
<b>Global Economy</b>					
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%
<b>Strong Europe</b>					
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%

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

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

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