

betreft: Zienswijze Tweede Maasvlakte

Amsterdam, 14 februari 2008

AANGETEKEND en via de webpagina's op inspraakpunt.nl

Inspraakpunt
Ontwerpvergunningen aanleg Maasvlakte 2,
Postbus 30316,
2500 GH Den Haag.

Inspraakpunt
Planologische inpassing Maasvlakte 2 Rotterdam,
Postbus 30316,
2500 GH Den Haag.

Milieudefensie geeft hierbij haar zienswijze op

- het ontwerpbestemmingsplan "Maasvlakte 2";
- het ontwerpbestemmingsplan "Partiële herziening Maasvlakte 1";
- het ontwerp-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;
- 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;
- de ontwerpvergunning Ontgrondingenwet
- de ontwerpvergunning Wet beheer rijkswaterstaatswerken;
- de ontwerpvergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998;
- de ontwerpverheffing op grond van de Flora- en Faunawet;

en de hieraan ten grondslag liggende Milieueffectrapporten, Passende beoordelingen en overige stukken.

Medeindiener

Milieudefensie dient deze zienswijze mede in mede namens:

1. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik te Rotterdam
2. Vereniging Verontruste Burgers van Voorne te Oostvoorne

En tevens namens 184 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	B.E. Abas	Weipad 10	Rotterdam	22 Dec 1940
2	Z.D.M. Akrum	Saenredamplein 449	Rotterdam	1 Apr 1963

3	M.	Albers	Smithaven 41	Barendrecht	22 Feb 1961
4	Z.E.	Anson	Riederhoeve 13	Barendrecht	21 Jul 1985
5	T.J.	Apon Romijn	Corona 70	Spijkenisse	11 Apr 1936
6	M.L.	Assendorp	Bloemkwekersstraat	Rotterdam	14 Feb 1955
7	J.	Baatenburg de Jong	Duinoordseweg 25	Oostvoorne	13 Jun 1945
8	L.M.	Bodegom	Jan Ligthartstraat 122	Rotterdam	1 Aug 1951
9	H.	Boele	Kettelweg 13	Vlaardingingen	3 Feb 1933
10	A.P.B.	Boender	Beukelsdijk 63	Rotterdam	23 Jul 1954
11	J.M.	Bon	Couwaelstraat 16	Rotterdam	5 Mar 1962
12	Y.	Boon	Molendijk 5	Zwartewaal	1 Feb 1964
13	W.	Bouman	Schiekade 177	Rotterdam	8 Apr 1976
14	S.	Bouman Colijn	Boerenplaat 15	Spijkenisse	11 Mar 1948
15	M.	Brandsma	Nolensstraat 65c	Rotterdam	18 Nov 1962
16	P.A.	Brautigam	Boerenhoek 20	Angeren	28 May 1952
17	C.P.M.	Brautigam-Veuger	Boerenhoek 20	Angeren	13 Apr 1956
18	D.J.	Brezet	Burgemeester Wijnaerdtslaan 15	Rotterdam	23 Apr 1956
19	J.R.	Brouwer	Volmaninstraat 84 B II	Rotterdam	31 Aug 1979
20	E.	Calkoen van Berne	Maerlaan 29 N.2	Brielle	23 Dec 1936
21	P.C.J.	Cosmijn-Voûte	Polderslaan 5	Oostvoorne	22 Nov 1936
22	E.	Cuppers-Groeneveld	Kempenaar 122	Barendrecht	2 Apr 1943
23	P.C.S.	Dankers	Lumeyweg 33	Brielle	19 Aug 1943
24	D.	de Boer	Statenweg 149a	Rotterdam	12 Jan 1953
25	C.	de Bruijn	Aegidiusstraat 3	Rotterdam	2 Mar 1972
26	N.C.	de Fockert	Tourmalijn 32	's Gravezande	11 Dec 1938
27	S.	de Jager-Mastenbroek	Vuurdoorn 55	Hellevoetsluis	21 Jan 1972
28	B.	De Kievit	Mijnsherenlaan 211a	Rotterdam	29 Jun 1952
29	S.A.M.	De Koning	Elzenstraat 62	Spijkenisse	10 Jan 1947
30	M.P.J.	de Neef	Bergweg 320b	Rotterdam	30 Jun 1971
31	M.H.	De Reus	Hoogaars 42	Brielle	17 Feb 1954
32	G.A.	De Viet	Statensingel 154a	Rotterdam	6 Apr 1935
33	A.M.	De Vries	Bart Verhallenplein 161	Schiedam	14 Jul 1932
34	B.	De Vrind	Almondestraat 227	Rotterdam	31 Oct 1973
35	A.M.	de Wolf	Schrijnwerker 27	Spijkenisse	26 Feb 1957
36	E.J.	de Zwart	Oostmolenstraat 32	Rotterdam	1 Jan 1948
37	Y.M.	Dekkers	de Ruyterstraat 35	Hoek v.Holland	21 Apr 1944
38	Y.B.	Den Houting-Hensen	Buys Ballotsingel 35a	Schiedam	6 Jul 1965
39	E.P.	Dijkshoorn	Waalstraat 57	Vlaardingingen	9 Jan 1949
40	C.J.	Dirks	Tijs van Zeventerstraat 29	Rotterdam	30 Jul 1963
41	E.C.M.	Divendal	Feyenoordkade 106	Rotterdam	9 Aug 1955
42	M.	Doelman v.der Weerd	Korteweg 17	Tinte	9 Mar 1959
43	E.G.	Drent	Ommeloop 71	Brielle	18 Mar 1946
44	J.W.	Engelsman	Plein Eendracht 11a	Schiedam	24 Jun 1946
45	R.F.Y.	Eut	G.W. Burgerplein 23	Rotterdam	29 Sep 1962
46	W.F.	Falhaber	Prins Hendrikkade 114B	Rotterdam	12 Sep 1947
47	C.C.M.	Feijen	Crooswijksebocht 3a	Rotterdam	17 April 1957
48	E.	Ferdschiman	Akkersdijkstraat 68a	Rotterdam	23 Apr 1965
49	U.	Fonk	Wallisweg 16	Rotterdam	15 Jul 1968
50	M.	Fraanje	Schieweg 225b II	Rotterdam	16 May 1974
51	M.	Frank	Valkhok 23	Spijkenisse	12 Jan 1957
52	J.A.M.	Galesloot	Hillevliet 60	Rotterdam	9 Aug 1947
53	K.J.M.	Gelens	Biltonlaan 103a	Vlaardingingen	23 May 1949
54	J.E.	Giesselbach-Kerkhof	Aak 14	Rotterdam	25 Oct 1938
55	N.	Giskes	Sibeliusplein 176	Schiedam	16 Jun 1970
56	J.C.	Groenewegen	Hooglandstraat 77a	Rotterdam	7 March 1922
57	H.J.	Haag	Statensingel 152a	Rotterdam	21 Apr 1941

58	C.	Hartman-Dröge	Vossiusstraat 30	Vlaardingen	26 Dec 1923
59	C.M.	Hazebroek	Wanvoorde 2	Spijkenisse	11 Sep 1970
60	H.	Hengst-Vuijk	Zwaluw 40	Hoogvliet	17 May 1963
61	L.F.J.	Heus	Hogerbeetsstraat 12b	Rotterdam	16 Jul 1952
62	M.I.	Hink	Welleweg 57	Brielle	16 May 1939
63	W.	Hofman	Welhoeksedijk 46	Poortugaal	
64	M.C.M.	Honing	Pasteursingel 67c	Rotterdam	30 Jan 1965
65	J.C.	Hoogendam	Uiterdijk 25	Pernis	7 Dec 1962
66	A.	Hoogendijk	Dennendaal 18	Rotterdam	21 May 1924
67	H.	Hoogendoorn	Molendijk 3	Rockanje	2 May 1939
68	J.F.H.	Hoogerwerf	Vossiusstraat 22	Vlaardingen	4 Mar 1955
69	G.	Hordijk	Pastoriedijk 386/5	Pernis	26 Nov 1949
70	M.M.	Hos	Rochussenstraat 339a	Rotterdam	15 Jan 1937
71	G.A.	Huizing	Boompjes 299	Rotterdam	9 Jun 1957
72	F.C.M.	Jonker	Weide 4	Schiedam	19 May 1953
73	B.M.	Joppe	Rondeweiweg 18	Rockanje	21 Feb 1928
74	J.E.	Josse	Ungerplein 16b	Rotterdam	12 Jul 1954
75	M.J.	Kamp	Schiekade 99a1	Rotterdam	4 Feb 1954
76	H.	Keij	De Kastanje 24	Rhoon	31 Jul 1955
77	J.	Kerst	Johan Wagenaarstraat 39	Schiedam	2 Oct 1963
78	R.	Kester	Woudweg 26	Schiedam	4 Aug 1947
79	E.M.	Kinwek-Lindeman	Hogerdeetsstraat 23c	Rotterdam	10 Jul 1933
80	I.	Klip	Molierweg 328	Rotterdam	26 Sep 1933
81	L.H.	Knopers	Proveniersstraat 30b	Rotterdam	12 Apr 1948
82	J.W.H.	Koch	Nieuwe Binnenweg 159f	Rotterdam	14 Mar 1958
83	J.H.J.	Kockelkoren	Hogerbeetsstraat 3c	Rotterdam	26 Jun 1958
84	J.N.	Koekman	Burg. Meineszlaan 39a	Rotterdam	11 Jul 1945
85	I.C.	Kooiman	Coolhaven 506	Rotterdam	7 Jul 1979
86	A.R.	Koops	Rochussenstraat 309a	Rotterdam	2 Dec 1923
87	A.M.	Kouwenhoven	Lepelaarsingel 64b	Rotterdam	17 Apr 1929
88	H.	Krabben	Blois Treslongstraat 176	Vlaardingen	19 Mar 1925
89	J.Z.	Kraijer	Bergselaan 44b	Rotterdam	31 Oct 1970
90	A.	Kranenburg-Becker	Landjonker 31	Poortugaal	19 Apr 1965
91	H.B.	Krens	Voorschoterlaan 79-19	Rotterdam	18 Sep 1961
92	S.	Kroon	Paap Dirckstraat 30	Rotterdam	25 Jan 1968
93	W.G.M.	Kruger-Nagelkerken	Gouvernestraat 24a	Rotterdam	23 Dec 1952
94	M.A.	Kuijpers	Doelstraat 169	Rotterdam	19 Aug 1964
95	A.	Kuijpers	Trompetpad 3	Spijkenisse	7 Mar 1922
96	B.W.	Laan-Witteveen	Seinestraat 61	Spijkenisse	10 Apr 1931
97	G.C.	Laban	W. Buytewechstraat 85a	Rotterdam	29 Jun 1956
98	M.	Le Noble	Tamboerstraat 36	Rotterdam	9 Mar 1981
99	H.D.	Leeuwrik-Meiners	Gaudsesingel 169	Rotterdam	1 Aug 1926
100	I.	Legierse-Rademaker	Bergsingel 192B	Rotterdam	13 Dec 1930
101	A.C.	Linthuis-Oosthoek	Keralingse Plaslaan 3	Rotterdam	10 Sep 1926
102	M.	Long	Noordeinde 3	Rotterdam	11 Jul 1946
103	H.J.M.	Marie	Moliereweg 260	Rotterdam	30 Jun 1938
104	M.M.H.	Meijs	Wipperspark 108	Maassluis	10 Jul 1954
105	E.C.	Mudde	Walenburgerweg 63	Rotterdam	19 Mar 1941
106	E.F.	Muller	Dennendaal 57	Rotterdam	26 May 1928
107	C.H.	Munnik	Smetanalaan 24	Schiedam	17 May 1932
108	Y.	Mur	Rochussenstraat 135c	Rotterdam	25 Oct 1952
109	M.L.	Nijkamp	Soetendaalseweg 82	Rotterdam	8 Mar 1965
110	H.	Oosterling	Prins Hendrikstraat 27d	Rotterdam	16 Mar 1952
111	L.	Ort	Heemraadsingel 328a	Rotterdam	4 Apr 1942
112	C.L.	Ottevanger	Sourystraat 32a	Rotterdam	26 Feb 1977

113	A.J.M.	Ouwerling	Lijsterlaan 30	Vlaardingen	9 May 1949
114	G.	Papathanasiou	Spinetstraat 17	Barendrecht	30 Apr 1949
115	L.A.E.	Payne	Provinciale weg 76	Dordrecht	25 Mar 1972
116	K.	Plancken	Sonmansstraat 122b	Rotterdam	17 Nov 1973
117	M.A.J.	Puntman	Willem de Zwijgerstraat 5a	Rotterdam	2 Jan 1948
118	H.A.M.	Raaphorst	Rambrandtlaan 6b	Schiedam	7 Nov 1932
119	I.	Rodermans	Saftlevenstraat 29h	Rotterdam	6 Jul 1974
120	J.M.	Roويمans	Groene Kruisweg 44	Poortugaal	5 Sep 1924
121	J.	Rooth	Iependaal 157	Rotterdam	13 Jul 1961
122	M.	Rorai	Boezemkade 335	Rotterdam	14 Nov 1976
123	I.	Sandberg	Rotterdamsedijk 82a	Schiedam	11 Sep 1958
124	N.O.	Saunier-Struiken	Rollostraat 64	Rotterdam	17 Jul 1966
125	W.	Sijbranda	Essenburgstraat 91d	Rotterdam	5 Jan 1952
126	H.	Slingerland	Callenburgstraat 86	Vlaardingen	9 Jun 1962
127	M.C.C.	Sosef	Bieslookveld 24	Schiedam	4 May 1957
128	J.	Sparreboom (Klijn)	Slaghekstraat 35e	Rotterdam	27 Sep 1930
129	J.C.	Stammesheen-vd Windt	Mathenenelaan 363b	Rotterdam	20 Dec 1951
130	J.C.M.	Stigter	Rotterdamse Rijweg 92	Rotterdam	26 Nov 1936
131	J.M.	t Hart	Rondeweiweg 18	Rockanje	16 Jun 1930
132	K.	Teegelaar	Oosthavenplaats 26	Vlaardingen	28 Jan 1948
133	G.	ten Cate	Westersingel 17	Rotterdam	9 Jan 1949
134	E.C.	Timmer	Nolensstraat 14a2	Rotterdam	31 May 1956
135	M.E.	van Dam	Oude Haven 57	Barendrecht	14 Feb 1934
136	M.	van de Griendt	Dresselhuysstraat 4c	Rotterdam	29 Nov 1931
137	B.	van de Wiel-Seed	Plantageweg 4	Brielle	9 May 1923
138	A.	van den Bergh	Schoonegge 273	Rotterdam	25 Feb 1944
139	M.	van den Bos	Langegeer 243	Rotterdam	16 Jul 1938
140	J.A.	van den Brink	Patrijzenlaan 270	Oostvoorne	11 Oct 1933
141	M.	van den Broek	Lyceumlaan 14	Vlaardingen	5 Sep 1948
142	S.	van den Broek	Breitnerstraat 109b	Rotterdam	11 Oct 1966
143	J.C.L.M.	van den Broek	Dorsvleugel 5	Hellevoetsluis	25 Mar 1986
144	D.	van den Engel	Molendijk 4	Zwartewaal	6 Dec 1955
145	K.M.	van den Hooven	Prinsendam 330	Rotterdam	24 Dec 1983
146	F.J.M.	van der Dizilt	Francois Havenschmidtlaan 45	Schiedam	31 Dec 1962
147	L.J.C.	van der Helm	Anthony Knottenbeltsingel 16	Vlaardingen	15 Jun 1958
148	J.J.	van der Kaaden	Middelweg 36	Rockanje	29 Mar 1961
149	D.	van der Laan	F.H.G. van Sersonlaan 76	Oostvoorne	1 Mar 1935
150	C.C.	van der Laar	Datheenstraat 57	Vlaardingen	14 Jan 1945
151	J.	van der Leer	Stutboomstraat 20b3	Rotterdam	9 Apr 1983
152	M.	van der Leer	Merellaan 20	Vlaardingen	6 Sep 1953
153	J.	van de Linden	Rijsdijk 74	Rhoon	7 Jul 1927
154	J.	van de Linden-Bosman	Rijsdijk 74	Rhoon	8 Jan 1931
155	A.Z.M.	van der Meer	Bergweg 98a	Rotterdam	24 Aug 1956
156	C.	van der Stoep	Burgemeester Breebaartlaan 7	Rotterdam	10 Apr 1939
157	E.N.	van Deventer	Havenstraat 14	Rotterdam	11 Aug 1966
158	H.C.H.	van Dongen	Weena 855	Rotterdam	25 Feb 1950
159	B.F.	van Dorp	Anthony Knottenbeltsingel 9	Vlaardingen	20 Sep 1934
160	E.L.	van Eck	Avenue Concordia 35a	Rotterdam	24 Mar 1946
161	S.L.	van Hassel	Adamshofstraat 108	Rotterdam	4 Sep 1971
162	A.W.L.T.	van Kan-Stapper	Plein Eendracht 27	Schiedam	23 Nov 1958
163	T.	van Katwijk	Zanglijsterstraat 119	Rotterdam	7 Dec 1960
164	M.P.	van Mansum	Koekoekslaan 49	Schiedam	19 May 1951
165	W.C.	van Ouwerkerk	Vasteland 181	Rotterdam	18 Dec 1955
166	I.A.J.	van Overbeek	Honingbijstraat 109	Rotterdam	18 Jan 1967
167	M.	van Stekelenburg	Waterloostraat 31a	Rotterdam	1 Feb 1977

168	J.	van Tilborg	Heer Vrankestraat 12c	Rotterdam	22 Sep 1975
169	R.G.	van Vaals	Schoonegge 120	Rotterdam	9 Nov 1916
170	P.C.J.	van Vliet	Reservoirpad 55	Rotterdam	9 Dec 1962
171	A.	van Vliet	Heemraadsingel 239a	Rotterdam	5 Mar 1950
172	M.	van Wijngaarden	Tak van Poortvlietstraat 33b	Rotterdam	8 Jun 1975
173	E.	van Willegen	Gaffelaar 6	Brielle	12 Feb 1974
174	A.	Vegter	Burgemeester Meniezlaan 27b	Rotterdam	11 Feb 1940
175	M.	Veldkamp	Molendijk 3	Rockanje	10 Oct 1949
176	R.	Verburg	Madeliefstraat 15b	Rotterdam	19 Sep 1964
177	M.I.	Verhoeven	Dr. Zamenhofstraat 31a	Rotterdam	30 Jul 1965
178	S.	Verkleij	Linker Rotterkade 526	Rotterdam	8 Jul 1976
179	J.M.	Verseput	M. Hobbemalaan 5	Rotterdam	14 Feb 1945
180	E.J.	Weeber	Beatrijs 13-d	Rotterdam	3 Apr 1968
181	G.M.H.	Wennekes	Sint Janshaven 541	Rotterdam	17 Dec 1946
182	H.	Willers	Spanjaardstraat 122b	Rotterdam	23 May 1962
183	M.A.M.	Wilms	Dr. Zamenhofstraat 59 b	Rotterdam	23 Jan 1965
184	S.	Wittkamp	Dr. Hermanstraat 15	Rotterdam	21 Jan 1974

Zienswijze De Noordzee en Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik

De zienswijze ingediend door Stichting De Noordzee en Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik moet hier als ingelast worden beschouwd.

Bezwaargronden

Allereerst geldt dat de planhorizon (de termijn waarbinnen het plan moet kunnen zijn gerealiseerd) van het bestemmingsplan "Maasvlakte 2" ten onrechte niet tien jaar is zoals wettelijk voorgeschreven, maar veel langer, minstens 30 jaar. Alleen al om deze reden kan dat plan niet worden goedgekeurd. 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 scheepverkeer, 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.

4 De contracten tussen Havenbedrijf Rotterdam en de containerterminals en de Samenwerkingsovereenkomst Lucht, die is gesloten tussen de betrokken overheden, geven geen juridische zekerheid over de daadwerkelijke realisatie van de voorgenomen maatregelen om de

luchtverontreiniging te beperken en bieden geen mogelijkheden voor betrokken derden om naleving af te dwingen.

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 emissiehandelssysteem. 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 uitstoot. (zie bijlage 1, *Effecten op klimaatverandering*) Daarbovenop faciliteert de havenuitbreiding de import van CO₂ die is uitgestoten tijdens de fabricage van de producten die worden aangevoerd. Alle uitstoot door zeeschepen en alle uitstoot in derde landen ten behoeve van producten voor Nederland/Europa komt daarom bovenop de binnen het emissiehandelssysteem begrensde uitstoot. De ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte maakt het klimaatbeleid van de Nederlandse regering en de Europese Unie onhaalbaar. Het is bovendien in tegenspraak met de ambities van het "Rotterdam Climate Initiative". Nog op de dag van verzending van deze zienswijze opent de Volkskrant met een uitgelekt VN-rapport waaruit blijkt dat de CO₂ uitstoot van scheepvaart mondiaal meer dan het dubbele uitstoot dan tot nu toe door klimaatwetenschappers bij IPCC of EU mee rekening gehouden is. (Schepen grote bron van broeikasgas, Volkskrant 14 februari 2008)

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.

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 CO₂-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 mogelijk¹. 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 zee-

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

scheepvaart van 48.025 kTon²) 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)³					
	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%

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 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."⁴

conclusie: Deze miljardeninvestering in uitbreiding van de transportsector is volstrekt in tegenspraak met de klimaatdoelstellingen.

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, 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.

Daarnaast wordt gewezen op het 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 juist per schip al uitstekend bereikbaar. Dat de haven nu een belangrijke rol speelt, betekent niet dat het van groot maatschappelijk belang is om die functie in de toekomst nog verder te laten doorgroeien.

² Milieu- en Natuurplanbureau, Verkeer en Vervoer in Welvaart en leefomgeving, tabel B30, 2006

³ Milieu- en Natuurplanbureau, informatie per email, 10 augustus 2006.

⁴ 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.

ad 3 Luchtkwaliteit en Volksgezondheid

De aanleg van de Tweede Maasvlakte veroorzaakt een forse toename van de luchtvervuiling en voldoet daarom niet aan de algemene voorwaarden die zijn gesteld aan het toepassen van saldering. Het totale transportvolume zal volgens het Milieueffectrapport Maasvlakte 2 Bestemming, bijlage verkeer, tabel 4.6 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)

Gezien de kanttekeningen bij de berekening van de autonome ontwikkeling van de haven kan de werkelijke groei ten opzichte van de autonome ontwikkeling nog hoger zijn.

Door deze toename van het transport, en 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 groter dan blijktens de rapporten wordt aangenomen. Dit punt zal hierna nog verder worden toegelicht. Wel al wordt opgemerkt dat door te werken met gemiddelden voor heel Rijnmond, in plaats van met waarden voor het westelijk havengebied en de transportassen, een te positief beeld geschetst van de luchtkwaliteit. Deze overschrijdingen van de luchtkwaliteit 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 gesaldeerd.

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.

onduidelijkheden luchtkwaliteitsrapporten

De luchtkwaliteitsrapporten zelf inclusief de latere aanvullingen zowel voor de aanleg en het gebruik zijn ten onrechte niet ter inzage gelegd zodat veel punten met betrekking tot de luchtkwaliteit onduidelijk zijn en daarop in het kader van deze zienswijze 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 moeten worden overgelegd.

onderschatting verkeersbewegingen

De toename van het verkeer, waaronder het auto-, vrachtwagen- en scheepverkeer wordt onderschat. Veel verkeer dat moet worden toegerekend aan de aanleg en het gebruik van de Tweede Maasvlakte wordt ten onrechte toegerekend aan de autonome groei. Dit leidt tot een onderschatting van de effecten.

Zo worden bijvoorbeeld vrachtwagenbewegingen direct veroorzaakt door aan- en afvoer van containers via de Tweede Maasvlakte ten onrechte als onderdeel van de 'autonome ontwikkeling' gezien. In de berekeningen in het MER en de aanvullende bijlagen Verkeer en Lucht is een deel van de aan de Tweede Maasvlakte gerelateerde uitstoot dus niet correct verwerkt.

Dit blijkt in het verkeersmodel doordat een groot deel van de transportbewegingen in het westelijk havengebied het label "gevolg van Tweede Maasvlakte" verliest en onder de autonome ontwikkeling wordt geschoven.

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

Kortom, 34% van het vrachtverkeer van en naar de Tweede Maasvlakte verdwijnt volgens het MER⁵ in het westelijk havengebied (inclusief Oost-Voorne). 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 2.800 vrachtwagenladingen, grotendeels 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 en in verhouding tot de te hoge autonome groei relatief dus zelfs veel te laag..

Het aantal vrachtwagenbewegingen op de A15 ter hoogte van Rotterdam ligt dus minimaal 2800 bewegingen hoger dan waarvan in het MER wordt uitgegaan. Hoewel niet duidelijk is wat de invoergegevens voor de luchtkwaliteitsstudie zijn geweest, zijn dit waarschijnlijk de verkeersgegevens die uit het verkeersmodel afkomstig zijn. Hierdoor is er sprake van een forse onderschatting van (de luchtvervuiling door) het vrachtverkeer in het studiegebied.

Dat uitgegaan wordt van een te kleine toename van de scheepvaart blijkt bijvoorbeeld uit het volgende. Er is onvoldoende rekening gehouden met de geplande groei van de binnenvaart. De zeescheepvaart groeit volgens de MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage verkeer Annex 6 van 103 bezoeken in 203 naar 164 in 2033. De binnenvaart groeit volgens de MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage verkeer Annex 5 van 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 de aanvoer per zeeschip stijgt met 59%, maar de afvoer per binnenschip met slechts 18%. 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 wordt op gerekend dat de Betuwelijn tot een daling van het marktaandeel van de binnenvaart van enkele procenten leidt. De afvoer per binnenschip zou dus ook met bijna 60% moeten stijgen. In tonnen uitgedrukt gaat het MER⁶ er vanuit dat het vervoer per binnenvaartschip toeneemt van 130 naar 205 ton.

overschatting 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, echt wordt bereikt. De voorspellingen in het MER zijn gebaseerd op de 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.⁷ Bijna de helft van al die containers gaat linea recta naar het buitenland.⁸ 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.

Omdat klimaatverandering leidt tot een afnemende bevaarbaarheid van de Rijn (minder smeltwater, meer regenwater) wordt de binnenvaart minder aantrekkelijk voor verladers. De capaciteit van het spoornetwerk is een andere beperking, onder andere vanwege de gebrekkige aansluiting van de Betuwelijn op het Duitse spoorwegnet.

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

6 MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage Verkeer en vervoer, paragraaf 4.3.6

7 www.portofrotterdam.com/mmfiles/Modal%20split%20containers_tcm26-9617.pdf

8 TNO Inro 2003, Een onderzoek naar de zuivere doorvoer van goederen door de Nederlandse zeehavens

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 2033⁹. 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.

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.

schoner worden industrie

Volgens de MER¹⁰ 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. Alle voorspellingen lijken gebaseerd te zijn op een verkennend rapport uit 1999.¹¹ Hoe dan ook kan niet met deze niet vaststaande cijfers worden gerekend.

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"¹² 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 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.

verkeersgevolgen buiten studiegebied

De verkeersgevolgen van het verkeer dat door de uitbreiding van de haven gaat rijden in het achterland zijn onvoldoende in beeld gebracht. Ook hier geldt dat een groot deel van het verkeer buiten beeld blijft omdat ze onterecht onder autonome groei worden meegeteld.

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

⁹ MER Bestemming Maasvlakte 2, effectrapport paragraaf 12.3

¹⁰ MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage lucht, annex I Tabel I.16: Emissiekentallen per hectare per jaar voor chemie

¹¹ Tebodin, 1999, Milieukentallen

¹² MER Bestemming Maasvlakte 2, effectrapport paragraaf 12.5

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.
- Uit overheidscijfers¹³ 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 de hoeveelheid zwavel in autobrandstoffen. In de berekening wordt echter uitgegaan van de vaak lichtere en veel schonere brandstof die aangemeerde schepen inzetten¹⁴. De cijfers zijn afkomstig uit EMS protocollen, maar gebaseerd op het type brandstof dat wordt gebruikt als schepen zijn aangemeerd in de haven.

Bovendien zou blijken uit een 14 februari 2008 uitgelekt VN-rapport dat de luchtverontreiniging door (zee)schepen de komende jaren nog sneller zal groeien dan de CO₂ uitstoot door deze sector (zie ad.1). Wetenschappelijk onderzoek van de Amerikaanse hoogleraar Corbett eind 2007 heeft daarbij aangetoond dat ook bij de huidige uitstoot langs drukke vaarroutes jaarlijks 60 duizend mensen overlijden door de vervuiling uit schepen, als gevolg van hart-en longziekten (Volkskrant, 14 februari 2008, 'Schepen grote bron van broeikasgas').

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.

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.¹⁵ Het luchtkwaliteitsrapport doet dat ook.¹⁶ Verderop in het luchtkwaliteitsrapport, pagina 73, lijkt het erop dat alleen de zeevaart 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 luchtkwaliteitsrapport 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 (bladzijde 186). 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 zeevaart iets verderop niet eens meegenomen zijn.

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

13 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

14 Milieueffectrapport Maasvlakte 2 Bestemming, bijlage lucht tabel V6

15 Milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2, effectrapport, 23 februari 2007, pagina 100.

16 Milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2, bijlage Luchtkwaliteit, 23 februari 2007, pagina 16.

groeit tussen 2006 en 2020 enorm, 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.

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.

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.

luchtkwaliteitseffecten vanwege de aanleg van de tweede Maasvlakte

Op bladzijde 45 van het voorontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2¹⁷ 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 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.¹⁸ 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.¹⁹

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

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. De locatie van punten op de Maasvlakte zelf is niet onderbouwd. Voor grote stukken van het westelijk havengebied en op de Maasvlakte is geen referentiepunt uitgerekend. Het onderzoek is derhalve buitengewoon onzorgvuldig en onvolledig.

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

18 Milieueffectrapport Aanleg Maasvlakte 2, hoofd rapport, 23 februari 2007, bladzijde 207.

19 Milieueffectrapport Aanleg Maasvlakte 2, hoofd rapport, 23 februari 2007, bladzijde 442 en 443.

cumulatieve effecten kolencentrales

In de berekeningen nog in de autonome situatie is rekening gehouden met uitstoot door de geplande twee grote nieuwe kolencentrales op de Eerste Maasvlakte. De uitstoot van deze centrales direct naast de Tweede Maasvlakte zal echter de concentraties zwavel- en stikstofoxiden en fijnstof aanmerkelijk doen toenemen.

Voor de kolencentrales vinden overheden het gezien de beperkte milieuruimte in Rotterdam Rijnmond noodzakelijk dat binnen de mogelijkheden van de IPPC richtlijn de scherpste emissie-eisen worden voorgeschreven voor SO₂, NO_x en fijn stof. Voor de zeescheepvaart zijn dergelijke eisen niet gesteld.

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 MNP²⁰ 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.

Uit het aanvullend luchtonderzoek blijkt verder dat de richtwaarde van Benzoappreen ten gevolge van het plan mogelijk wordt overschreden.

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 luchtkwaliteitsovereenkomst). Het is echter nog maar de vraag of de luchtkwaliteitsproblematiek mede op deze manier in het kader van publiekrechtelijke plannen mag worden 'opgelost, 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.

Daarnaast geldt nog het volgende.

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 (merchantbased, 80%, bijvoorbeeld een DHL, Philips). Omdat de terminal geen eigenaar van de

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

lading is, kan zij ook geen eisen stellen aan het vervolgvervoer. Indien de terminal wèl een bepaalde 'modal-shift' zou willen opliggen, kunnen de eigenaars gemakkelijk naar de rechter stappen dat de terminal daar niets over te zeggen heeft. Het MER²¹ meldt terecht: "in de praktijk zijn het de vervoerders die de 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 in de verleiding komen de modal-shift eis laten varen.

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 de maatregelen daadwerkelijk zullen worden genomen is met deze overeenkomst dan ook niet gewaarborgd. Onduidelijk is verder hoe overheden kunnen worden aangesproken op uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst Lucht. Verder is onduidelijk wat er gebeurt indien bepaalde maatregelen niet het gewenste effect hebben. Dan moeten er 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 SNM 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

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

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 ontwerp-aanwijzingsbesluit 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 (strikt) 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 geluidniveau 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 geluidniveau 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,

F. Köhler
Algemeen Directeur Vereniging Milieudefensie

K. Kodde
Directeur Campagnes Vereniging Milieudefensie