1451 - 115

DCMR Milieudienst Rijnmond

Bestemming Maasvlakte 2

Richtlijnen voor het Milieueffectrapport

Gemeenteraad van Rotterdam
16 december 2004

DCMR Milieudienst Rijnmond
Afdeling Bedrijven Rotterdam

Bestemming Maasvlakte 2

Richtlijnen voor het Milieueffectrapport

Vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 16 december 2004

Inhoudsopgave

1. Raadsvoorstel en –besluit d.d. 16 december 2004

2. Advies voor richtlijnen van de commissie voor de milieueffectrapportage + bijlagen

3. Aanvulling op de richtlijnen in verband met Strategische Milieubeoordeling

4. Reactiebehandeling

5. Reacties en adviezen

16

04/3636

Raadsstuk 2004
Nummer 1515

GEMEENTERAAD
Vergadering van
16 DEC. 2004
Conform Besloten

Beleid BMB 119677
Rotterdam, 30 november 2004.

Vaststellen richtlijnen milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2

GEMEENTERAAD
Vergadering van
- 9 DEC. 2004
Gesteld in handen van
de commissie voor

Aan de Gemeenteraad.

Maasvlakte 2 is een deelproject van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) waarvoor reeds een Planologische Kernbeslissing (PKB)-plus-procedure met milieueffectrapportage (m.e.r.) is doorlopen. Alsmede te agenderen voor de vergadering 161204

Op 17 augustus 2004 is de startnotitie voor de m.e.r. bestemming Maasvlakte 2 door ons vrijgegeven voor inspraak.
De startnotitie heeft van 27 augustus t/m 23 september 2004 ter inzage gelegen. Tevens is advies over de op te stellen richtlijnen gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.), de wettelijk adviseurs en aan overige betrokken instanties.

De 30 inspraakreacties liggen op de gebruikelijke manier voor u ter inzage. Naast reacties van burgers, zijn er reacties van regionale en lokale overheden, natuur- en milieuorganisaties, het bedrijfsleven en de recreatiesector.
De reacties zijn kritisch, maar goed bruikbaar voor de op te stellen richtlijnen. Voorgesteld wordt dan ook om veel van de reacties en adviezen te verwerken in de richtlijnen. Een aantal reacties is niet relevant in het kader van dit milieueffectrapport (MER). Dit is nader toegelicht in een commentaar op de reacties hetwelk eveneens voor u ter inzage ligt.

De Commissie voor de milieueffectrapportage stelt op basis van de startnotitie en de inspraakreacties een advies voor richtlijnen op voor het MER. Het is uw bevoegdheid om de richtlijnen voor het op te stellen MER definitief vast te stellen.

Advies Cie. m.e.r.
De hoofdlijnen van het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de milieueffectrapportage zijn:

1. ontwikkel twee ruimtelijke scenario's met:
   1. maximale ruimte voor chemieactiviteiten;
   2. maximale ruimte voor containeractiviteiten.

   Reserveer voor zowel scenario 1 als 2 ruimte voor nieuwe industrieën.
   Optimaliseer voor beide scenario's de ruimtelijke indeling op basis van inwaarts zoneren en segmenteren, rekening houdend met nabijgelegen woongebieden en gebieden bestemd voor recreatief gebruik;
2. beschrijf voor beide scenario's:
   - maatregelen om de modal split tussen water-,weg, leiding- en railvervoer gunstig te beïnvloeden;
   - maatregelen voor duurzaam gebruik;
   - de mogelijkheden van herplaatsing van bedrijven vanuit het bestaande havengebied;

Voor eensluidend afschrift

- de gebruiksintensiteit van vaarwegen en de invloed daarvan op de *nautische veiligheid en externe veiligheid*;

3. vergelijk de (milieu)effecten van de twee scenario's.

De commissie is verder van mening dat:
- de startnotitie een goede beschrijving geeft van de voor- en nadelen van de zeevaartoegang;
- het MER een actualisering van de prognose van de ruimtebehoefte dient te geven;
- de voorkeur van de gemeente voor een globaal bestemmingsplan betekent dat er naast de ruimtelijke reservering in het besluit een accent zal dienen te liggen op het vastleggen van randvoorwaarden waaraan activiteiten moeten voldoen.

Het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de milieueffectrapportage bouwt voort op de startnotitie. Het advies vormt een *goede basis voor de uitwerking van het MER voor de Bestemming* Maasvlakte 2.

Strategische Milieubeoordeling
Voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is tevens de Richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's de Strategische Milieu Beoordeling (SMB) van toepassing. De Richtlijn heeft sinds 21 juli 2004 een rechtstreekse werking en houdt voor het project Maasvlakte 2 in dat:
- voor het nieuwe bestemmingsplan naast een MER ook een SMB moet worden gemaakt, omdat het bestemmingsplan een wettelijk voorgeschreven plan is, dat kaderstellend zal zijn voor diverse vergunning- en m.e.r.-plichtige activiteiten;
- en tevens dat het bestemmingsplan ook SMB-plichtig is vanwege het feit dat initiatief geschiedt in de nabijheid van een Habitatgebied, te weten de Voordelta en een aantal speciale beschermingszones.

De initiatiefnemer zal het MER Bestemming tevens dienen in te richten als een milieurapport in de zin van de SMB. Daartoe zijn de richtlijnen door middel van een aanvulling in overeenstemming gebracht met de inhoudelijke eisen van de SMB.

Voorstel
Samenvattend stellen wij u voor om, door vaststelling van bijgevoegd ontwerpbesluit, de adviesrichtlijnen van de Commissie voor de milieueffectrapportage met de toevoeging van de eisen van de SMB vast te stellen als definitieve richtlijnen voor het MER voor de Bestemming Maasvlakte 2.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De Secretaris,

G.P.I.M. Wuisman, l.s.

De Burgemeester,

L.M.M. Bolsius, l.b.

Behandelend ambtenaar: B. van Bakel

De Raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 30 november 2004, Beleid BMB 119677;

gezien het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, de inspraakreactie op de startnotitie en de gemaakte kanttekeningen;

gelet op art. 715 van de wet Milieubeheer en het Besluit m.e.r. 1994, zoals gewijzigd in 1999;

Besluit:

de richtlijnen voor de milieueffectrapportage voor de bestemming Maasvlakte 2, met de aanvulling van de eisen voortvloeiende uit de Strategische Milieubeoordeling, vast te stellen conform de hierbij behorende en als zodanig gewaarmerkte stukken.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 16 december 2004.

De Griffier,

De Voorzitter,

commissie voor de milieueffectrapportage

DCMR Milieudienst Rijnmond
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

uw kenmerk	uw brief	ons kenmerk
20180500	*25 augustus 2004*	*1451-053/Hl/hb*
onderwerp	doorkiesnummer	Utrecht,
Advies voor richtlijnen voor het MER Bestemming Maasvlakte 2	(030) 234 76 27	22 oktober 2004

Geachte heer, mevrouw,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Bestemming Maasvlakte 2. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. L. van Rijn-Vellekoop
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Bestemming Maasvlakte 2

Postadres *Postbus 2345*
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon *(030) 234 76 66*
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over de Bestemming Maasvlakte 2,

uitgebracht aan DCMR Milieudienst Rijnmond door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
Bestemming Maasvlakte 2,

de secretaris

ir. V.J.H.M. ten Holder

de voorzitter

drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 22 oktober 2004

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 1

2. HOOFDPUNTEN 3

3. ACHTERGROND 4

3.1 Algemeen 4
3.2 Ruimtevraag 4
3.3 Infrastructuur, capaciteit en veiligheid 5
3.4 Recreatie 5
3.5 Milieukwaliteit bestaand havengebied 5
3.6 Duurzaamheid 5

4. BELEID EN BESLUITVORMING 6

4.1 Beleid 6
4.2 Besluitvorming 6

5. ALTERNATIEVEN EN INRICHTINGSVARIANTEN 7

5.1 Alternatieven 7
5.1.1 Ruimtelijke alternatieven industriële activiteiten 7
5.1.2 Infrastructuur en overige aan bedrijvigheid gerelateerde activiteiten 9
5.1.3 Recreatief medegebruik 9
5.2 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) 10
5.3 Beheer 10

6. TOETSINGSKADER ALTERNATIEVEN EN INRICHTINGSVARIANTEN 10

7. LEEMTEN IN INFORMATIE, MONITORING EN EVALUATIE 12

8. OVERIGE PUNTEN 12

8.1 Vorm en presentatie 12
8.2 Samenvatting 12

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 25 augustus 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

2. Kennisgeving in de Staatscourant nr. 163 d.d. 26 augustus 2004

3. Projectgegevens

4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

5. Lijst met achtergronddocumenten

1. INLEIDING

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft het voornemen om het bestaande havengebied uit te breiden met in totaal 1.000 hectare uitgeefbaar industrieterrein (1800 tot 2000 hectare bruto) op de Maasvlakte 2 (MV2). De gemeente Rotterdam zal de bestemming van dit gebied vastleggen in een nieuw bestemmingsplan. Ter ondersteuning van deze besluitvorming wordt de m.e.r. procedure gevolgd. Het betreft derhalve een m.e.r. op inrichtingsniveau. Naast de m.e.r. procedure voor het bestemmingsplan is tegelijkertijd de gecombineerde m.e.r. procedure opgestart voor de concessieverlening voor landaanleg en de ontgrondingvergunning, die nodig zijn om Maasvlakte 2 aan te leggen.

Realisatie van Maasvlakte 2 is onderdeel van het Project Mainport Rotterdam (PMR). PMR voorziet naast aanleg van MV2 in maatregelen ter verbetering van het leefklimaat en intensivering in Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) en de ontwikkeling van 750 hectare natuur- en recreatiegebied in en om de stad Rotterdam. Ter ondersteuning van de strategische besluitvorming (Planologische Kernbeslissing plus = PKB +) over PMR is eerder in 2001 een milieueffectrapport gepubliceerd. Het Kabinet heeft de PKB+ vastgesteld in september 2003.

Het bestemmingsplan zal niet alleen de bestemming van het terrein vastleggen maar ook voorzien in een aantal andere m.e.r. (beoordelingsplichtige) activiteiten, namelijk de aanleg van een weg, spoorweg, waterweg, overlaadstation, buisleidingen, recreatieve voorzieningen en van installaties voor het opwekken van windenergie. De onderhavige m.e.r. procedure moet ook voor deze activiteiten de benodigde informatie leveren.

Bij brief van 25 augustus 2004 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)[1]. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 17 augustus 2004[2].

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.[3]. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.
De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen[4]. Waar zij dit relevant acht, wordt hiernaar in dit advies verwezen.

De Commissie baseert haar advies niet alleen op de inhoud van de startnotitie maar ook op:

- de mondelinge toelichting tijdens de locatiebezoeken op 2 en 22 september 2004;
- de notitie 'Van referentiealternatief naar doorsteekalternatief" (Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam, september 2004);
- het Havenplan 2020, 2 juli 2004;

---

1 Zie bijlage 1.
2 Zie bijlage 2.
3 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.
4 Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

- en een aantal achtergronddocumenten.[5]

Omdat de Commissie voortbouwt op de startnotitie en de hierboven genoemde documenten, dient dit advies gelezen te worden in aanvulling daarop. Het herhaalt dus niet de onderdelen die voldoende zijn beschreven in de startnotitie. Het advies beperkt zich tot die onderwerpen die relevant zijn voor het besluit over het bestemmingsplan. De ruimtelijke inrichting en het gebruik van MV 2 staan derhalve centraal. Het spitst zich toe op:

- de situering van bedrijven;
- duurzame inrichting en gebruik;
- de inrichting van de verkeer- en vervoerverbindingen;
- het recreatief medegebruik.

In het richtlijnenadvies voor het MER Aanleg MV2 (1450-108) worden de onderwerpen besproken die direct gerelateerd zijn aan de landaanleg, de zandwinning en de interactie c.q. gecombineerde effecten van landaanleg en zandwinning

[5] Zie Bijlage 5. Tijdens het planvormingsproces, bij het bestuurlijk overleg en bij het overleg met stakeholders na het kabinetsbesluit over de PKB PMR is een aantal rapportages en beleidsnotities gepubliceerd. Deze hebben voor het merendeel het karakter van technische verkenningen binnen het kader van het kabinetsstandpunt over de PKB+. De documenten zijn te vinden op de websites www.maasvlakte2.com en www.mainport-pmr.nl. Na de bekendmaking van het besluit PMR heeft de projectorganisatie enkele richtinggevende keuzen gemaakt op grond van deze documenten. De Commissie gaat bij enkele onderdelen in dit advies daar gericht op in.

2. HOOFDPUNTEN

De volgende onderwerpen zijn van essentieel belang voor het MER. Dit betekent dat wanneer deze informatie ontbreekt, het MER geen goede basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming.

1. Ruimtelijke alternatieven MV2
Ontwikkel twee ruimtelijke scenario's:
- met maximale ruimte voor resp. chemie- en containeractiviteiten, waarin ook ruimte wordt gereserveerd voor nieuwe industrieën; geef het ruimtebeslag voor de eind- en tussenfase;
- optimaliseer de ruimtelijke indeling op basis van inwaarts zoneren en segmenteren, rekening houdend met nabijgelegen woongebieden en gebieden bestemd voor recreatief medegebruik.

2. Infrastructuur, capaciteit en veiligheid
Beschrijf voor beide scenario's:
- De maatregelen om de modal split tussen water-, weg-, leiding- en railvervoer in gunstige zin te beïnvloeden;
- De (verandering in) de gebruiksintensiteit van vaarwegen en de invloed daarvan op de nautische veiligheid (zee- en binnenvaart) en externe veiligheid;
- De mitigerende maatregelen om geluidhinder en luchtverontreiniging te beperken.

3. Duurzaam gebruik
- Beschrijf voor beide scenario's de maatregelen voor duurzaam gebruik, de daaruit voortvloeiende randvoorwaarden en de wijze waarop deze worden vastgelegd.

4. Milieu in Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)
- Geef voor beide scenario's een globale beschrijving van de mogelijkheid tot herplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven vanuit het bestaande havengebied van Rotterdam door realisatie van Maasvlakte 2;
- Geef een globale beschrijving van de effecten (positief en negatief) in het Rijnmondgebied.

5. Effectvergelijking scenario's
- Vergelijk de (milieu)effecten van de twee scenario's met een accent op geluid, (fijn)stof, NO_2x, CO_2 emissie, nautische en externe veiligheid en (thermische) emissies naar het oppervlaktewater.

Daarnaast dient het MER voorzien te zijn van een samenvatting die als zelfstandig document leesbaar is voor een brede doelgroep en die een goede afspiegeling is van de inhoud van het MER.

3. ACHTERGROND

3.1 Algemeen

De achtergrond van en kaders voor de inrichting van de MV2 komen voldoende aan de orde in Hoofdstuk 1 van de startnotitie. Belangrijkste kader voor de bestemming van MV2 is de PKB+.

Van referentieontwerp naar doorsteekalternatief
Sinds de PKB+ voor PMR zijn nadere verkenningen uitgevoerd, gericht op optimalisatie van de referentieontwerpen in de PKB+[6]. De belangrijkste wijziging ten opzichte van de referentieontwerpen van de PKB+ is de keuze en nadere uitwerking van het doorsteekalternatief. De voor het MER Bestemming belangrijkste wijzigingen zijn:

- zeevaarttoegang: via de huidige havenmond en een doorgetrokken en verbrede Yangtzehaven;
- een kleiner oppervlakte aan landaanleg (1800-2000 ha) dan in de referentieontwerpen in de PKB+ (ca 2500 ha);
- een zuidoost-noordwest oriëntatie van de zuidelijke kustlijn met een zachte zeewering;
- een oost-west fasering in plaats van noord-zuid.

De startnotitie geeft een goede beschrijving van de voor- en nadelen van de keuze voor de zeevaarttoegang. De notitie Van referentiealternatief naar doorsteekalternatief geeft een goede onderbouwing op de overige punten. In het MER kunnen de belangrijkste argumenten kort worden aangegeven met verwijzing naar de betreffende notitie.

3.2 Ruimtevraag

De startnotitie beschrijft dat MV2 ruimte moet geven aan chemische industrie, containeroverslag en distributiebedrijven, maar geeft geen kwantitatieve informatie over de ruimtevraag van de drie sectoren.

De achtergronddocumenten laten verschillen in ruimtevraag zien. De notitie "Van referentiealternatief naar doorsteekalternatief" gaat uit van een vraag naar chemie areaal van 210 ha die volledig wordt geaccommodeerd in de periode tot 2020. Van de totale behoefte aan containerareaal van 670 ha wordt 380 ha tot 2020 ingevuld en 240 ha in de periode daarna tot 2028. Eén van de in fig. 5.7 gegeven voorbeelden van mogelijke inrichtingsconcepten in combinatie met de voorgestane oost-west fasering lijkt hier echter niet mee te sporen.
Het Havenplan 2020 geeft naast ruimte voor chemie, container en distributie een ruimtebehoefte aan van 274 ha voor nieuwe industrieën/recycling. Daarnaast blijkt uit mondelinge toelichting van de gemeente Rotterdam dat de vraag naar containerareaal op dit moment aanzienlijk groter is dan die vanuit de chemie.

Kwantitatieve verschillen in te accommoderen type bedrijvigheid hebben niet alleen ruimtelijke consequenties. Zij leiden ook tot milieueffecten die aanzienlijk uiteen kunnen lopen (o.a. emissies, transportstromen, mogelijkheden voor

---

[6] *Zie hiervoor het belangrijkste document waarin dit staat beschreven is: Van referentieontwerp naar Doorsteekalternatief* (Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam, september 2004, www.maasvlakte2.com).

clustering). Het MER moet derhalve een actualisering geven van de prognoses in ruimtebehoefte van de verschillende categorieën bedrijvigheid, uitgezet in de tijd. Deze actualisatie zal de basis zijn voor de invulling van de ruimtelijke scenario's bij een gefaseerde ontwikkeling.

3.3 Infrastructuur, capaciteit en veiligheid

- Beschrijf de verwachte autonome ontwikkelingen voor zowel het weg-, spoor- als scheepvaartverkeer; maak daarbij onderscheid in personen- en vrachtverkeer;
- Geef intensiteiten, I/C verhoudingen voor het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet (idem voor spoor- en waterwegen);
- Geef de modal split voor het goederen en personenvervoer en de verwachte autonome veranderingen daarin inclusief de consequenties voor de intensiteiten en de I/C verhoudingen;
- Beschrijf de huidige situatie en autonome ontwikkeling van transporten van gevaarlijke stoffen over weg, spoor- en water (aard, omvang, modal split, routering, calamiteitenplannen).
- Beschrijf de kwetsbaarheid van het systeem bij calamiteiten en onderhoudwerkzaamheden.

Geef de bereikbaarheidsdoelstellingen voor MV2, plaats deze in de hierboven gegeven context en de recente Nota Mobiliteit.

3.4 Recreatie

Beschrijf de huidige recreatieve functie van MV1, het huidige aantal recreanten en het type recreatievoorzieningen, inclusief de daar aan gekoppelde (piek)verkeersbelastingen.

Beschrijf welke recreatieve doelen (in kwaliteit en kwantiteit) bij realisatie van MV2 worden nagestreefd.

3.5 Milieukwaliteit bestaand havengebied

Geef een globaal inzicht in de aanwezigheid van milieuhinderlijke industrie in het bestaande havengebied die mogelijk in aanmerking komt voor verplaatsing naar elders en waarvoor realisatie van MV2 ruimte creëert. Geef een globaal inzicht in hun huidige milieulast (type en hoeveelheid) en hun externe veiligheidsrisico's.

3.6 Duurzaamheid

Het Havenplan 2020 beschrijft een brede scope aan ambities op het gebied van een duurzame invulling en gebruik van MV2. Deze ambities kunnen de basis zijn voor de verdere uitwerking in het MER. Concretiseer deze ambities in het MER zodat zij daadwerkelijk sturend kunnen zijn voor de invulling van alternatieven.

4. BELEID EN BESLUITVORMING

4.1 Beleid

Geef (evt. in een bijlage) de concrete normen, grens/en streefwaarden waaraan de inrichting van MV2 moet voldoen. Het accent ligt daarbij op geluid, (fijn)stof, NO_x, CO_2 emissie, externe veiligheid en (thermische en chemische) emissies naar het oppervlaktewater.

4.2 Besluitvorming

De gemeente Rotterdam wil een globaal bestemmingsplan vastleggen met maximale flexibiliteit[7]. Door middel van een negatieve lijst zal een aantal activiteiten expliciet worden uitgesloten. Dit neemt echter niet weg dat het MER aan de hand van concrete scenario's kwantitatieve informatie moet geven van de (milieu) effecten van verschillende opties voor de inrichting.

De voorkeur van de gemeente voor een globaal bestemmingsplan betekent dat er naast de ruimtelijke reservering in het besluit een accent zal liggen op het formuleren en vastleggen van de randvoorwaarden waaraan activiteiten op MV 2 moeten voldoen. Beschrijf derhalve:

- Op welke manier randvoorwaarden van deelactiviteiten in het bestemmingsplan worden vastgelegd;
- Op welke manier randvoorwaarden voor een duurzame inrichting in het besluitvormingstraject worden vastgelegd.

De startnotitie meldt dat bij actualisering van het bestemmingsplan (na 10 jaar) geen nieuw MER noodzakelijk geacht wordt omdat de bestemming niet verandert.
Gezien de lange looptijd en de vele onzekerheden is het echter wel wenselijk één of meerdere tussentijdse ijkpunten te creëren. Op deze ijkpunten kan aan de hand van informatie over de feitelijk optredende (milieu)effecten van aanleg en gebruik een tussentijdse evaluatie plaatsvinden op basis waarvan zonodig aanpassingen plaatsvinden.
Uitgaande van een gefaseerde aanleg ligt het voor de hand in ieder geval een ijkpunt te plaatsen voorafgaand aan het moment waarop besloten wordt tot definitieve aanleg van een 2e fase. Wanneer een besluit over aanleg van een tweede fase in de tijd hiervan sterk afwijkt is te overwegen om ca 2 jaar vóór actualisering van het bestemmingsplan (dus ca 8 jaar na vaststellen van het bestemmingsplan) ook een ijkpunt te creëren.

---

[7] Meerdere insprekers (bijlage 4, nrs. 6, 12, 17, 18, 19, 24) vragen om een concrete invulling van bestemmingen.

5. ALTERNATIEVEN EN INRICHTINGSVARIANTEN

5.1 Alternatieven

5.1.1 Ruimtelijke alternatieven industriële activiteiten

PKB referentiealternatieven
In de startnotitie wordt voorgesteld de effecten van de twee varianten van de referentieontwerpen uit de PKB+ in het MER te beschrijven en – indien de referentiesituatie gewijzigd is – op onderdelen nog aanvullend te bepalen. Het herzien van de effectbeschrijving van de referentiealternatieven uit de PKB+ is niet voor de hand liggend en verwarrend[8]. Er heeft immers al besluitvorming over plaatsgevonden. Geadviseerd wordt om bij de vergelijking van de alternatieven een bespreking te geven van verschillen in effecten (positief en negatief) waarbij zonodig ingegaan wordt op nieuwe inzichten over de milieueffecten van de referentiealternatieven.

Hoofdontsluiting scheepvaart en binnencontouren
De vormgeving van de hoofdontsluiting voor de scheepvaart zal primair in het MER Aanleg aan de orde moeten komen. Deze informatie is echter ook van belang voor het MER Bestemming, aangezien het een relatie heeft naar de vormgeving van de binnencontour.

Hoofdontsluiting scheepvaart
Het doorsteekalternatief, zoals gepresenteerd in de startnotitie, gaat uit van een ontsluiting voor de binnenvaart via de Yangtzehaven. Daarentegen wordt in het Havenplan 2020 de optie van een verlengd Hartelkanaal open gehouden. De verwachte congestieproblematiek op de waterwegen en de voorgestelde verschuiving in modaliteit naar vervoer over water maakt dat aan deze problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen in het MER nadrukkelijk aandacht gegeven moet worden. Alhoewel pas in de eindsituatie (MV2 volledig in gebruik) de nautische druk van het gebruik het grootst is, is het raadzaam om nu al na te gaan of dat eisen stelt aan de hoofdontsluiting. Geef in het MER:

1. een indicatie van de verwachte omvang van het scheepvaartverkeer en de grootte van de schepen (zee- en binnenvaart);
2. een beschouwing over mogelijk al te voorziene knelpunten en de ligging daarvan;
3. een beschrijving van de strategie die dan gevolgd wordt, ervan uitgaande dat de veiligheid gewaarborgd moet blijven, met als keuzeopties:
    - aanvullende verkeersmaatregelen om de veiligheid bij de berekende intensiteit te garanderen;
    - inleveren op capaciteit: (langere) wachttijden op bepaalde momenten (mogelijk getij-afhankelijk);

---

[8] Zie ook de inspraakreactie van de Vereniging Verontruste Burgers van Voorne (Bijlage 4 nr. 24), waarin wordt aangegeven dat toetsing van alternatieven aan de PKB referentiealternatieven kan inhouden dat niet alle moeite gedaan behoeft te worden om negatieve effecten te voorkomen.

- variaties in het ontwerp van de landaanleg, zoals verbreding van de doorsteek van de Yangtzehaven, aanpak van de Papegaaienbek[9] en verlenging van het Hartelkanaal.

Binnencontouren
Voor het bepalen van de binnencontour zal het MER Bestemming tevens aandacht moeten besteden aan de zonering van gebruik, bijvoorbeeld specifieke routes voor de binnenvaart.

Fasering
In de PKB+ is vastgelegd dat de MV2 in fasen dient te worden aangelegd afhankelijk van de ontwikkeling in ruimtebehoefte. In de startnotitie wordt hieraan invulling gegeven: deze beschrijft een aanleg in twee fasen. De notitie *Van referentieontwerp naar doorsteekalternatief* geeft een nadere onderbouwing voor de wijze waarop gefaseerd wordt. Geconcludeerd wordt dat een aanleg in twee fasen op basis van de oost-westfasering de voorkeur heeft boven een noord-zuidfasering vanuit technische invalshoek (stroomcontractie, onderhoudsbehoefte) en kostenoverwegingen. In de PKB+ is uitgegaan van een bruto ruimtebeslag van 2500 ha. In het nadien ontwikkelde doorsteekalternatief is sprake van een bruto oppervlak van 1800- 2000 ha. Of een gefaseerde aanleg ook bij een verkleind bruto oppervlak milieuwinst oplevert is nog onbekend. In de startnotitie wordt voorgesteld aanleg in één keer ook uit te werken en de effecten ervan te onderzoeken. Dit kan informatie opleveren voor afweging van aanleg in één keer tegen een (twee) fasenaanleg.

Opbouw ruimtelijke scenario's binnen doorsteekalternatief
De startnotitie geeft aan dat in het MER Bestemming de bandbreedte wordt onderzocht van mogelijk optredende effecten van de inrichting. Hiervoor worden bij het doorsteekalternatief twee inrichtingsscenario's beschreven met een maximale marktvraag naar terreinen voor containeroverslag dan wel (chemische) industrie.
Zoals reeds aangegeven onder 3.1.2 moet het MER een actualisatie van de ruimtevraag geven op basis waarvan de ruimtelijke scenario's ontwikkeld worden. Gegeven de informatie in het Havenplan 2020 moet in de scenario's waarschijnlijk meer ruimte worden gereserveerd voor de daarin genoemde nieuwe vormen van industrie (o.a. productie van biobrandstoffen, productie van waterstof) dan waarvan bij het opstellen van de startnotitie is uitgegaan.

Geef informatie over het verwachte type bedrijven binnen de verschillende segmenten (chemie, container, distributie, nieuwe industrieën) wanneer deze specifieke milieugevolgen met zich meebrengen. Geef bijvoorbeeld ook informatie over het al of niet aanlanden van LNG.

Optimalisatie ruimtelijke scenario's
Voor ieder van de scenario's zal gezocht moeten worden naar optimalisatie mogelijkheden. De startnotitie noemt expliciet *milieuzonering* en *verkeer en vervoer* als aandachtspunten binnen de scenario's. Besteed in aanvulling daarop aandacht aan:
- mogelijkheden voor *intensief ruimtegebruik*. Ga bij beide scenario's in op technische mogelijkheden (o.a. ontwikkelingen in de containeroverslag) en juridische mogelijkheden (randvoorwaarden en flexibiliteitbepalingen in het bestemmingsplan). Ga daarbij specifiek in op de relatie tussen de am-

---

[9] Deze optie wordt ook genoemd in de inspraakreactie van Koninklijke Schuttevaer (bijlage 4, nr 17).

bities voor intensief gebruik van ruimte enerzijds en de randvoorwaarden m.b.t. externe veiligheid anderzijds;
- *clustering van activiteiten/bedrijven* (industriële ecologie), inclusief clustering met bedrijven op MV1, met het oog op efficiëntie in energievoorziening, grondstoffengebruik en afvalverwerking;
- optimalisatie van de inrichting vanuit het perspectief van de *nautische en externe veiligheid*[10].

Geef voor elk van de scenario's aan in welke mate zij ruimte bieden voor verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven uit het bestaand havengebied.

Geef voor elk van de scenario's aan wat de kansen en belemmeringen zijn om genoemde mogelijkheden te realiseren. Vertaal op basis van deze afweging de mogelijkheden in concrete randvoorwaarden voor inrichting, uitgifte en beheer. Geef aan hoe enerzijds voldoende flexibiliteit wordt gecreëerd en anderzijds voldoende zekerheid wordt ingebouwd dat de voorgenomen duurzame inrichting ook werkelijkheid wordt.

5.1.2 Infrastructuur en overige aan bedrijvigheid gerelateerde activiteiten

Het bestemmingsplan zal niet alleen de functie van het terrein vastleggen maar ook voorzien in een aantal andere m.e.r. (beoordelingsplichtige) activiteiten, namelijk de aanleg van een weg, spoorweg, waterweg, overlaadstation, buisleidingen en van installaties voor het opwekken van windenergie. De onderhavige m.e.r. procedure moet ook voor deze activiteiten de benodigde informatie leveren.

De ruimtelijke opzet van de twee scenario's is het leidende element voor alternatieven. De wijze van inrichting van de achterlandverbindingen (weg, spoor, buis en waterwegen), van een overlaadstation en de plaatsing van windmolens zijn hiervan een rechtstreekse afgeleide. De ontwerpruimte binnen een scenario voor onderscheidende alternatieven voor deze activiteiten is sterk ingeperkt. Het separaat ontwikkelen van alternatieven voor deze individuele activiteiten, is om deze reden niet zinvol. Het MER kan zich primair richten op de motivering van de wijze van uitvoering binnen het desbetreffende scenario.

5.1.3 Recreatief medegebruik

Het bestemmingsplan zal ook de ruimtelijke situering en functie van het recreatief medegebruik vastleggen. Het MER moet hiervoor ook de basis bieden. Anders dan bij de activiteiten onder par. 5.1.2 kan het zijn dat binnen de randvoorwaarden van de industriële ontwikkeling op MV2, inrichtingsvarianten mogelijk zijn. Geef derhalve in het MER:
- de typen recreatief medegebruik, die geaccommodeerd worden en de situering daarvan[11] ;
- hoe deze zich tot elkaar en met natuurontwikkeling verhouden;
- welke vervoerstromen deze genereren;
- welke (parkeer)voorzieningen worden getroffen.

---

[10] Nautische veiligheid heeft vooral betrekking op de operationele veiligheid. Deze is voorwaarde om te komen tot een betrouwbare bepaling van de strategische, integrale veiligheid (kans op ongevallen) gegeven de totale scheepvaartstromen. Deze kans op ongevallen is vervolgens input voor de berekening van de externe veiligheid (risico).

[11] In verscheidene inspraakreacties (Bijlage 4, nrs4, 5, 22, 23, 25) wordt gevraagd om ruimte voor specifieke typen recreatie.

Inrichtingsvarianten dienen op een logische wijze geïncorporeerd te worden in de ruimtelijke scenario's.

5.2 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Besteed bij de ontwikkeling van het MMA aandacht aan:

- een zodanige plaatsing van bedrijfscategorieën dat deze zo min mogelijk verstoring van gevoelige gebieden (woningen, recreatie, natuur e.d.) oplevert;
- ruime invulling van ecologische en landschappelijke elementen, die bijdragen aan een verbinding tussen de duingebieden ten noorden van de Nieuwe Waterweg en die op Voorne en tevens dienst kunnen doen als visuele afscherming;
- maatregelen (inrichting of beheer) die de risico's (extern en nautisch) minimaliseren;
- versnelde verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven uit BRG;
- beperking van recreatief verkeer op piekmomenten door inzet van collectief personenvervoer.

5.3 Beheer

In het MER dient te worden ingegaan op de wijze waarop de realisatie van de doelstellingen en ambities op het gebied van duurzaamheid wordt gewaarborgd, ook tijdens het gebruik. Besteed daarbij aandacht aan:

- de uitgifte en acceptatie-/selectiecriteria voor de verschillende bedrijfssegmenten;
- de wijze waarop intensief ruimtegebruik wordt gegarandeerd;
- de realisatie en het beheer van infrastructuur voor nutsvoorzieningen (energie, water, afval);
- de wijze waarop het (collectieve) beheer en mogelijke collectieve voorzieningen worden georganiseerd.

6. TOETSINGSKADER ALTERNATIEVEN EN INRICHTINGSVARIANTEN

De startnotitie beschrijft het toetsingskader waarmee de alternatieven vergeleken gaan worden. Dit toetsingskader is goed bruikbaar voor de effectbeschrijving in het MER. Hieronder enkele kanttekeningen.

Omvang studiegebied

De startnotitie meldt dat voor de te onderzoeken milieuaspecten de landaanwinning, de directe omgeving van de landaanwinning (Maasvlakte, Hoek van Holland en Voorne) en de transportassen naar het achterland en hun omgeving tot aan het Vaanplein/Barendrecht behoren tot het studiegebied.

Indien buiten dit gebied sprake is van significante wijzigingen in verkeersintensiteiten (20% afname, 30% toename (overeenkomend met 1 dB(A)), knel-

punten in doorstroming (I/C verhouding) of knelpunten m.b.t.(nautische) veiligheid zal echter een ruimer studiegebied beschreven moeten worden[12].

Het MER moet ook ingaan op de visuele effecten van MV2 op de recreatiegebieden in Goeree.

Nautische en externe veiligheid
De startnotitie geeft aan dat in het MER de nautische veiligheid voor zeevaart en binnenvaart binnen de contour van MV2 aan de orde zal komen evenals de risico's van de op- en overslag en de verwerking en het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Besteed daarbij aandacht aan:

- een integrale beoordeling van de strategische veiligheid van het gebied met informatie over het geaccumuleerde risico van nautische veiligheid en externe veiligheid als gevolg van bedrijvigheid en vervoer van gevaarlijke stoffen;
- een globale beschrijving van de winst die te halen is door verplaatsing van risicovolle bedrijven uit het bestaande havengebied;
- de risico's voor de recreatievaart.

Bodem en water
De kwaliteit van het grondwater en de bodemkwaliteit behoeven in het MER Bestemming geen aandacht. Daarbij wordt er van uitgegaan dat op basis van de vergunningverlening adequate voorzieningen worden gerealiseerd om verontreiniging te voorkomen.
De beschrijving van de kwaliteit van het oppervlaktewater kan toegespitst worden op de chemische en thermische verontreiniging.

Leefkwaliteit
In het toetsingskader is een aantal aspecten opgenomen, dat niet alleen separaat invloed heeft op de leefkwaliteit in het Rijnmond gebied maar juist ook in onderlinge samenhang. Gezien de dubbele doelstelling van het project PMR moet de effectbeschrijving in het MER ook ingaan op accumulatie van effecten van geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheid. Dit kan door de afzonderlijke hindercontouren op kaart over elkaar heen te leggen en een bespreking te geven van de meervoudige belasting in specifieke gebieden.

Effecten op natuur
Bij de effectbeschrijving moet aandacht besteed worden aan de invloed van de toename van NO_x emissie op natuur[13].

De startnotitie geeft aan dat bij de effectbeschrijving van windturbineopstellingen het Handboek Risicozonering windturbines wordt gehanteerd. Dit handboek richt zich echter uitsluitend op veiligheidsrisico's voor de mens. Geef in het MER ook informatie over de mogelijke gevolgen voor vogels (barrièrewerking, verstoring en aanvliegrisico).

---

[12] De PPC (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 15) vraagt in haar reactie om een breed studiegebied inclusief het onderliggende wegennet.

[13] In meerdere inspraakreacties (Bijlage 4, nr 6, 18 en 24) wordt gewezen op de effecten van atmosferische depositie op de kwaliteit van vegetatie in de omringende duingebieden.

7. LEEMTEN IN INFORMATIE, MONITORING EN EVALUATIE

Geef aan over welke milieuaspecten het MER geen informatie geeft vanwege gebrek aan gegevens. Spitst deze inventarisatie toe op die milieuaspecten, die in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Beschrijf:

- *welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;*
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

De gemeente Rotterdam moet bij de vaststelling van het bestemmingsplan aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de in het MER voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.
In geval van gefaseerde ontwikkeling is het voor de hand liggend om in ieder geval een ijkmoment te kiezen op het tijdstip waarop besloten wordt de tweede fase aan te leggen. Monitoring daarvoor dient in ieder geval betrekking te hebben op:

- de actuele ruimtebehoefte voor resp. chemie, container en overige activiteiten;
- de daadwerkelijk optredende verkeer en vervoerstromen;
- de toename van geluid en luchtverontreiniging als gevolg van MV2.

Het is zinvol om al in het MER een aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma te geven.

8. OVERIGE PUNTEN

8.1 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

8.2 Samenvatting

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de opzet van de twee ruimtelijke scenario's inclusief inrichtingsvarianten voor recreatief medegebruik;
- de realisatie van een duurzame inrichting;
- de mogelijkheden voor uitplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven uit bestaand Rotterdams gebied en de effecten daarvan;
- de vergelijking van belangrijkste (milieu) effecten van de scenario's met de autonome ontwikkeling en bespreking van verschillen (positief en negatief)
- de argumenten voor de selectie van het MMA;
- belangrijke leemten in kennis;
- tussentijdse ijkpunten, het monitoring- en evaluatieprogramma.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Bestemming Maasvlakte 2

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 25 augustus 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Commissie voor de milieu-effectrapportage	
ingekomen :	26 AUG. 2004
nummer	
dossier	1450/ius1.01/02 8x
kopie naar :	DC / Dh JW

Commissie voor de Milieueffectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

DCMR
Milieudienst Rijnmond

's-Gravelandseweg 565
Postbus 843
3100 AV Schiedam
Telefoon (010) 2468 000
Fax (010) 2468 283

Ons kenmerk	Uw kenmerk	Bijlagen	Datum 25 AUG. 2004
20180500			
Doorkiesnr.	**Afdeling**		**Contactpersoon**
(010) 246 8147	Bedrijven Rotterdam		H. Oosthoek

Onderwerp
Startnotitie m.e.r. bestemming Maasvlakte 2

Geachte leden van de Commissie voor de m.e.r.,

Hierbij stuur ik u de Startnotitie m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2 met het verzoek te adviseren aan de gemeenteraad van Rotterdam over (het geven van) richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport (MER). De startnotitie is op 9 juli 2004 door de initiatiefnemer het Havenbedrijf Rotterdam N.V. aangeboden aan burgemeester en wethouders en het bevoegd gezag de gemeenteraad van Rotterdam. De DCMR Milieudienst Rijnmond voert de werkzaamheden in het kader van de m.e.r.-procedure uit voor de gemeenteraad. Van 27 augustus tot en met 23 september 2004 ligt de startnotitie ter inzage ten behoeve van inspraak. Ter informatie stuur ik u tevens de bekendmaking waarmee de inspraak wordt aangekondigd.

De startnotitie omschrijft het inrichten van de landaanwinning met bedrijventerrein, infrastructuur (zowel water als land) en andere benodigde voorzieningen. De m.e.r.-plichtige activiteit is de aanleg van een bedrijventerrein groter dan 150 hectare, besluit m.e.r., onderdeel C, categorie 11.2. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft tevens verzocht om voor een aantal andere, in de startnotitie genoemde activiteiten, richtlijnen vast te stellen.

In het besluitvormingstraject van de PKB-plus heeft een 'referentieontwerp' (in twee varianten) als voorbeeld gediend. Na verdere studie en een positief advies van de Europese Commissie is dit uitgemond in een keuze: het zogenaamde 'Doorsteekalternatief'. Dit alternatief wordt in de startnotitie omschreven en is de inzet van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. voor de nu te volgen procedures

DCMR
Milieudienst Rijnmond

Voor de aanleg van Maasvlakte 2 wordt een afzonderlijke m.e.r.-procedure gevolgd. De Startnotitie m.e.r. Aanleg Maasvlakte 2 (zie bijlage 2) wordt tegelijkertijd met de Startnotitie Bestemming Maasvlakte 2 in de inspraak gebracht. Voor deze m.e.r. procedure is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het bevoegd gezag.

Ik verzoek u het advies voor richtlijnen uiterlijk 28 oktober 2004 te zenden aan de DCMR Milieudienst Rijnmond, t.a.v. hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam, Postbus 843, 3100 AV Schiedam.

Hoogachtend,

de directeur,
namens deze,
het hoofd van de
afdeling Bedrijven Rotterdam,

mr. M.A. Bakker

Bijlage 1
-startnotitie m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2

Bijlage 2
ter kennisname
-startnotitie m.e.r. Aanleg Maasvlakte 2

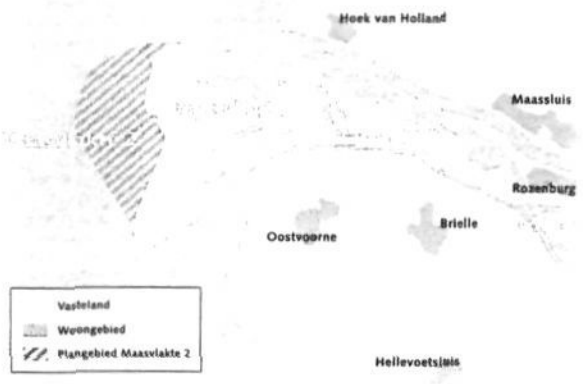
Bijlage 3
-kennisgeving

Kopie verstuurd aan

C.c.: ; COL: Michel Lobzhanidze

VW

Inspraak Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2



Burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam maken bekend dat krachtens de Wet milieubeheer gelegenheid tot inspraak wordt geboden over de Startnotitie milieu-effectrapportage (MER) Bestemming Maasvlakte 2. Naar aanleiding van deze Startnotitie MER kunnen opmerkingen worden gemaakt ten behoeve van de richtlijnen van het te maken milieu-effectrapport. Het gaat hierbij om wensen ten aanzien van de te onderzoeken oplossingen en effecten. De Startnotitie is op 9 juli 2004 door de initiatiefnemer het Havenbedrijf Rotterdam N.V. aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam met het verzoek de gemeenteraad hierover te informeren. De MER-procedure is gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure waarvoor de gemeenteraad van de gemeente Rotterdam het bevoegd gezag is. De Startnotitie doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht en de Wet milieubeheer. De DCMR Milieudienst Rijnmond voert de werkzaamheden in het kader van de MER-procedure uit voor de gemeenteraad.

Voor de aanleg van Maasvlakte 2 wordt een afzonderlijke MER-procedure gevolgd. De Startnotitie MER Aanleg Maasvlakte 2 wordt tegelijkertijd met de Startnotitie Bestemming Maasvlakte 2 in de inspraak gebracht. Zie de advertentie elders in deze krant.

Wat is er al gebeurd?

Reeds eerder is voor Maasvlakte 2 een Planologische Kernbeslissing (PKB)-'plus' procedure doorlopen, samen met een milieu-effectrapportage. De 'plus' betekent dat de PKB op uitvoering is gericht. Er zijn concrete beleidsbeslissingen in opgenomen. Deze stellen kaders en/of geven richting aan de te nemen vervolgbesluiten. Met het laatste deel van de PKB-'plus', dat in september 2003 is verschenen, is onder meer de uitvoering van Maasvlakte 2 (de landaanwinning) ruimtelijk mogelijk gemaakt door het kabinet.

Waarom?

Met de inrichting van de landaanwinning als bedrijventerrein kan de Rotterdamse vraag naar ruimte voor haven- en industriële activiteiten naar verwachting tot 2033 worden opgevangen. Met deze Startnotitie wordt formeel het voornemen kenbaar gemaakt om de procedure te starten. Het MER (milieu-effectrapport) is bedoeld om de milieu-effecten van het voornemen (en de alternatieven en varianten daarvoor) inzichtelijk te maken.

Waar gaat deze Startnotitie over?

De Startnotitie omschrijft het inrichten van de landaanwinning met bedrijventerrein, infrastructuur (zowel water als land) en andere benodigde voorzieningen. De MER-plichtige activiteit is de aanleg van een bedrijventerrein groter dan 150 hectare, besluit MER, onderdeel C, categorie 11.2. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft tevens verzocht om voor een aantal andere, in de Startnotitie genoemde activiteiten, richtlijnen vast te stellen.

Doorsteekalternatief

In het besluitvormingstraject van de PKB-'plus' heeft een 'referentie-ontwerp' (in twee varianten) als voorbeeld gediend. Na verdere studie en een positief advies van de Europese Commissie is dit uitgemond in een keuze voor het zogenaamde 'Doorsteekalternatief'. Dit alternatief wordt in de Startnotitie omschreven en is de inzet van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. voor de nu te volgen procedures.

Waar kunt u de stukken inzien?

Van 27 augustus tot en met 23 september 2004 kunt u de Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- Gemeentehuizen van Albrandswaard, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Brielle, Goedereede, 's Gravenzande (gem. Westland), Maassluis, Monster (gem.Westland), Naaldwijk (gem. Westland), Rozenburg (Zh), Schiedam, Schouwen-Duiveland, Spijkenisse, Vlaardingen en Westvoorne.
- Deelgemeentehuizen van Hoek van Holland en Hoogvliet en Wijksecretarie Pernis.
- (Hoofd)vestiging van de openbare bibliotheken in Albrandswaard, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Brielle, Hoek van Holland, Hoogvliet, Maassluis, Naaldwijk, Oostvoorne, Rockanje, Rotterdam, Rozenburg, Schiedam, Schouwen-Duiveland, Spijkenisse, Vlaardingen, Vlissingen.
- Stadsregio Rotterdam en City Informatiecentrum in Rotterdam.
- Provinciehuis Zuid-Holland in Den Haag.
- Rijkswaterstaat Directies Zeeland (Middelburg), Zuid-Holland (Rotterdam) en Noordzee (Rijswijk).
- Bibliotheken van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Financiën, Economische Zaken en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, alle in Den Haag.

Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling op de Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2 reageren. Uw schriftelijke reactie dient u uiterlijk 23 september 2004 te sturen naar:

DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam
o.v.v.: reactie Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2
Postbus 843
3100 AV Schiedam

Wanneer u van de gelegenheid gebruik wilt maken om mondeling te reageren wordt u verzocht dit vóór 10 september 2004 aan H.D. Oosthoek, telefoon 010 246 8147 of M. Lobzhanidze, telefoon 010 246 8159 kenbaar te maken voor het maken van een afspraak.

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Mede op basis van de inspraak en het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage zal het college burgemeester en wethouders de gemeenteraad van Rotterdam een voorstel doen tot het vaststellen van richtlijnen voor het MER Bestemming Maasvlakte 2.
Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de ontvangen reacties inzien op dezelfde locaties waar de Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2 ter inzage ligt.

Nadere informatie

Meer informatie over de Startnotitie kunt u krijgen tijdens enkele informatie-avonden. Deze door het Havenbedrijf Rotterdam N.V. georganiseerde avonden vinden plaats op:

- dinsdag 7 september van 18.30 uur tot 21.30 uur in Hotel 't Wapen van Marion, Zeeweg 60 te Oostvoorne;
- donderdag 9 september van 18.30 uur tot 21.30 uur in Wijkgebouw de Hoekstee, Mercatorweg 50 te Hoek van Holland;
- woensdag 15 september van 18.30 uur tot 21.30 uur in het Gemeentehuis van Schouwen-Duiveland, Laan van Sint Hilaire 2 te Zierikzee;
- donderdag 16 september van 18.30 uur tot 21.30 uur in Verenigingsgebouw Dorpstienden, Dorpstienden 4 te Ouddorp.

Voor het aanvragen van de Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2 en/of het verkrijgen van meer informatie over de inhoud van de rapporten, kunt u contact opnemen met de DCMR Milieudienst Rijnmond, H.D. Oosthoek, mailadres: hdo@dcmr.nl, telefoon 010 246 8147 en M. Lobzhanidze, mailadres: mdl@dcmr.nl, telefoon 010 246 8159.

U kunt de documenten ook downloaden via www.maasvlakte2.com.

Rotterdam, 17 augustus 2004.

Burgemeester en wethouders voornoemd,
de loco-secretaris drs. A. Liedorp
de burgemeester, mr. I.W. Opstelten

DCMR Milieudienst Rijnmond

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Bevoegd gezag: DCMR Milieudienst Rijnmond

Besluit: *vaststellen van het bestemmingsplan*

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 11.2, C 1.2, C 2.2, C 3.1, C.4, *D.2, D 8.2, D 8.2, D 8.3, D 10.1, D 22.2*

Activiteit: aanleg van een industrieterrein, (auto)snelweg, spoorweg, waterweg, haven, een overlaadstation, buisleidingen, een recreatieve voorziening en installaties voor windenergie

Procedurele gegevens:
kennisgeving startnotitie: 23 augustus 2004
richtlijnenadvies uitgebracht: 22 oktober 2004

Bijzonderheden:
Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. wil het bestaande havengebied uitbreiden met in totaal 1.000 hectare uitgeefbaar industrieterrein op de Maasvlakte 2 (MV2). De gemeente Rotterdam zal de bestemming van dit gebied vastleggen in een nieuw bestemmingsplan. Naast de m.e.r. procedure voor het bestemmingsplan (MER Bestemming) is tegelijkertijd de gecombineerde m.e.r. procedure (MER Aanleg: projectnumer 1450) opgestart voor de concessieverlening voor landaanleg en de ontgrondingvergunning, die nodig zijn om MV 2 aan te leggen.
Het richtlijnenadvies merkt de volgende onderwerpen aan als hoofdpunten:

- de ontwikkeling van twee ruimtelijke scenario's met maximale ruimte voor resp. chemie en –container activiteiten, waarin ook ruimte wordt gereserveerd voor nieuwe industrieën;
- *de capaciteit en veiligheid van de infrastructuur (weg, water, spoor en buis);*
- de maatregelen om duurzame inrichting en gebruik te realiseren;
- de mogelijkheid tot herplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven vanuit het bestaande havengebied door realisatie van MV 2 en de effecten daarvan in het Rijnmondgebied;
- de vergelijking van de (milieu)effecten van de twee scenario's met een accent op geluid, (fijn)stof, NOx, CO2 emissie, nautische en externe veiligheid en (thermische) emissies naar het oppervlaktewater.

Samenstelling van de werkgroep:
ir. H.S. Buijtenhek
ir. J.H. de Jong
drs. R.H.D. Lambeck
dr. K. Leidelmeijer
ir. K. Nije
drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)
drs. G. de Zoeten

Secretaris van de werkgroep: ir. V.J.H.M. ten Holder

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20040826	J. van der Veen	Delft	20040929
2.	20040915	Waterschap De Brielse Dijkring	Brielle	20040929
3.	20040917	B&W gemeente Westland	Naaldwijk	20040929
4.	20040917	Stichting Rijnmond ULV	Tinte	20040929
5.	20040917	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVVL)	Den Haag	20040929
6.	20040920	Stichting Het Zuid-Hollands Landschap	Rotterdam	20040929
7.	20040916	Hoogheemraadschap van Delfland	Delft	20040929
8.	20040921	AKD Prinsen Van Wijmen, namens Perpetuem Progress International B.V.	Rotterdam	20040929
9.	20040921	Stichting De Noordzee	Utrecht	20040929
10.	20040920	Stichting Natuur en Landschap - Voorne-Putten	Brielle	20040929
11.	20040921	Kamer van Koophandel Rotterdam	Rotterdam	20040929
12.	20040921	Deelgemeente Hoek van Holland	Hoek van Holland	20040929
13.	20040921	B&W gemeente Goedereede	Goedereede	20040929
14.	20040920	E.ON Benelux b.v.	Rotterdam	20040929
15.	20041013	Provincie Zuid-Holland (PPC)	Rotterdam	2040929
16.	20040922	Mosselkweek in Open Zee	Rotterdam	20040929
17.	20040921	Koninklijke Schuttevaer	Rotterdam	20040929
18.	20040923	Zuid-Hollandse Milieufederatie	Rotterdam	20040929
19.	20040922	B&W gemeente Vlaardingen	Vlaardingen	20040929
20.	20040922	Wijkraad voor Pernis	Pernis	20040929
21.	20040922	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland	Rotterdam	20040929
22.	20040922	Federatie van hengelsportverenigingen Zuidwest Nederland	Kerkdriel	20040929
23.	20040922	Lindenbergh Advocaten, namens Stichting Surfbelangen Maasvlakte	Rotterdam	20040929
24.	20040922	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne	Oostvoorne	20040929
25.	20040920	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond (KNWV), werkgroep "Delta Noord"	Strijen	20040929
26.	20040922	Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied	Brielle	20040929
27.	20040922	Bureau Delfstoffen	Nijmegen	20040929
28.	20040915	M. Epe		20040929
29.	20040910	S.M. Dekker-Steenhouwer	Ouddorp	20040929
30.	20040922	B&W gemeente Schiedam	Schiedam	20040929

BIJLAGE 5

Overzicht achtergronddocumenten

1. Projectorganisatie Maasvlakte 2, september 2004. *Van referentieontwerp naar Doorsteekalternatief.*

2. Gemeente Rotterdam, juli 2004. *Havenplan 2020.*

3. Gemeentewerken Rotterdam, 17 december 2003. *Doorsteekvariant MV2, Stromingsberekeningen Doorgetrokken Hartelkanaal.*

4. Gemeentewerken Rotterdam, 17 december 2003, *Doorsteekvariant MV2 Stromingsberekeningen Buitencontouren*

5. Expertisecentrum PMR, september 2003.*Landaanwinning, Integrale vergelijking binnenvaartontsluiting via verlengd Hartelkanaal en doorgetrokken Yangtzehaven.*

6. Expertisecentrum PMR, januari 2003. *Landaanwinning, Nautische bereikbaarheid en veiligheid.*

7. Witteveen & Bos, oktober 2003. *Verkeersstromen tussen achterland en havencomplex Maasvlakte 1+ Landaanwinning*

8. Europese Commissie, april 2003. *Advies inzake instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn) betreffende het verzoek van Nederland om advies en uitwisseling van informatie met de Europese Commissie in het kader van de Vogelrichtlijnen en de Habitatrichtlijn, met betrekking tot het 'Project Mainportontwikkeling Rotterdam'.*

9. Gemeente Rotterdam, brief van 13 oktober, kenmerk 04BSD17662. *Schriftelijke reactie op vragen van de Commissie m.e.r..*

BIJLAGE: 2 BEHORENDE BIJ
B&W-AGENDAPOST: 2.4 B.MB B.J
DD: 30-11-04

Bijlage 2

Aanvulling op de richtlijnen milieueffectrapportage (m.e.r.) bestemming Maasvlakte 2 in verband met Strategische Milieubeoordeling (SMB).

Voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is de Richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's de Strategische Milieu Beoordeling (SMB) van toepassing. De Richtlijn heeft sinds 21 juli 2004 een rechtstreekse werking en houdt voor het project Maasvlakte 2 in dat:

- voor het nieuwe bestemmingsplan Maasvlakte 2 naast een milieueffectrapport (MER) ook een SMB moet worden gemaakt, omdat het bestemmingsplan een wettelijk voorgeschreven plan is, dat kaderstellend zal zijn voor diverse vergunning- en m.e.r. (-beoordelings) plichtige activiteiten;
- het bestemmingsplan ook SMB-plichtig is vanwege het feit dat de activiteiten gelegen zijn in de nabijheid van een Habitatgebied, t.w. de Voordelta en een aantal speciale beschermingszones.

In overleg met de initiatiefnemer het Havenbedrijf Rotterdam N.V. is afgesproken om door middel van een aanvulling de richtlijnen in overeenstemming te brengen met de inhoudelijke eisen van SMB.

In het SMB-rapport dienen niet alleen de milieugevolgen van onderdelen van het plan, maar ook de gevolgen van het plan als geheel en de alternatieven daarvoor te worden beschreven. Voorts wordt in de SMB-richtlijn een aantal eisen genoemd, die niet altijd in een MER aan de orde komen. Het gaat daarbij om:

- De milieukenmerken van andere gebieden waarvoor de gevolgen aanzienlijk kunnen zijn (Habitat richtlijn gebieden en eventuele andere gevoelige gebieden);
- Bestaande milieuproblemen die relevant zijn voor het plan, met inbegrip van de Vogel- en Habitatgebieden;
- Elders vastgestelde doelstellingen ter bescherming van het milieu, welke relevant kunnen zijn en de wijze waarop daarmee rekening is gehouden;
- Een beschrijving van de voorgenomen monitoring maatregelen.

Onder milieueffecten wordt in een SMB verstaan biodiversiteit, bevolking, gezondheid, flora en fauna, bodem, water, lucht, klimaatfactoren, materiële goederen, cultureel erfgoed (inclusief architectuur en archeologie), landschap en de onderlinge wisselwerking daartussen.

Er zal in het MER bestemming een beschrijving worden gegeven van de milieukenmerken, problemen en doelstellingen van en voor de aangrenzende gevoelige gebieden en de mogelijke invloed daarop. Verder zullen de genoemde effecten en een voorgenomen evaluatie en monitoring programma worden beschreven.

Biodiversiteit, flora en fauna komen zowel aan de orde bij de beschrijving van de effecten van gebruiksfuncties op de omgeving als bij de mogelijke realisatie van ecologische en landschappelijke elementen op Maasvlakte 2.
Er zal een beknopte en globale beschrijving worden gegeven van de bodem en het grondwater. Deze aspecten komen in het MER Aanleg meer uitgebreid aan de orde.
In het MER Bestemming wordt voorts een beschrijving gegeven van de mogelijke emissies naar het oppervlaktewater en van de voorgenomen preventieve en mitigerende maatregelen.
Gezondheid en lucht komen aan de orde bij de effectbeschrijvingen en hinder c.q. risico's van geluid, lucht en veiligheid, zowel door bedrijven als door verkeer en vervoer.
De effecten op klimaat worden beschreven aan de hand van te verwachten CO2-emissies en preventieve en mitigerende maatregelen in het kader van een duurzaam bedrijventerrein. Daarnaast wordt ingegaan op de gehanteerde veiligheidsnormen in verband met hoog water en overstromingsrisico's.
Effecten op materiële goederen in de directe omgeving, bijvoorbeeld tijdens het bouwrijp maken van terreinen (trillingen) of na ingebruikname daarvan (emissies) worden, gezien de perifere ligging van Maasvlakte 2, niet voorzien.
De invloed op cultuurhistorische waarden wordt beknopt en globaal beschreven. Dit aspect komt meer uitgebreid aan de orde in het MER Aanleg.
Tenslotte zal een beschrijving worden gegeven van de landschappelijke aspecten.

Bij de beschrijving van de verschillende aspecten wordt tevens rekening gehouden met eventuele samenhangen en wisselwerking tussen de genoemde aspecten.

BIJLAGE: 3 BEHORENDE BIJ
B&W-AGENDAPOST: 2.4 BmB B.1
DD: 30-11-04

Bijlage 3

Reactiebehandeling

Algemeen

Op de startnotitie voor het MER bestemming Maasvlakte 2 (MV2) zijn 30 reacties binnengekomen. Naast een aantal reacties van burgers zijn er reacties van regionale en lokale overheden, natuur- en milieuorganisaties, het bedrijfsleven en de recreatiesector. Het doel van deze inspraakronde is wensen kenbaar te maken ten aanzien van richtlijnen waaraan het op te stellen MER moet voldoen.
De meeste reacties sluiten goed aan op de voorgestelde aanpak van het MER Bestemming in de startnotitie. Enkele reacties of delen daarvan vallen buiten de scope van deze m.e.r.-procedure of hebben betrekking op het MER voor de Aanleg.

Terugkerende thema's bij overheden zijn de globaliteit van het bestemmingsplan, verplaatsing van bedrijvigheid en zorgen tav bereikbaarheid (ook op het onderliggend wegennet), de belangen van de recreatie en de invloed van MV2 op de leefomgeving (geluid, lucht, nautische veiligheid en externe veiligheid, de waterkwaliteit en de visuele beleving van MV2: horizonvervuiling).

Natuur- en milieuorganisaties vragen aandacht voor de uitwerking van een Duurzaam Bedrijventerrein en het maken van inrichtingskeuzes daaromtrent. Zij stellen vraagtekens bij het bestemmen van andere activiteiten dan alleen container, chemie of industrie. En vragen om mitigerende maatregelen t.a.v. waterkwaliteit, geluid, lucht, licht en emissies vanuit de scheepvaart. Ze beroepen zich daarbij op afspraken in Visie en Durf.

Vanuit het bedrijfsleven wordt het belang aangegeven van een multimodale infrastructuur en goede voorzieningen voor de binnenvaart. Er wordt gepleit voor een ontheffing van de m.e.r.-plicht voor individuele bedrijven. EON vraagt om ten aanzien van de koelwaterlozing rekening te houden met haar uitbreidingsplannen.

Vanuit de recreatiesector komt enerzijds de vraag om huidige activiteiten op de Maasvlakte te laten terugkeren op MV2, en anderzijds zorgen om nadelige effecten van MV2 op de kustrecreatie in Voorne en Goeree.

Lijst reacties en adviezen			
	Persoon of instantie	Datum binnen DCMR	Datum Verzonden
1	Ing. J. van der Veen Schrobbelaarstraat 3 2613 MG DELFT	31 augustus 2004	26 augustus
2	Waterschap De Brielse Dijkring Postbus 19 3230 AA Brielle	16 september 2004	15 september
3	Gemeente Westland Postbus 150 2670 AD Naaldwijk	20 september 2004-	17 september
4	Stichting Rijnmond ULV Colinslandsedijk 45 3234 KA TINTE	20 september 2004	17 september
5	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Jozef Israelsplein 8 2596 AS DEN HAAG	20 september 2004	17 september
6	Zuid-Hollands Landschap Nesserdijk 368 3063 NE ROTTERDAM	21 september 2004	20 september
7	Hoogheemraadschap van Delfland Postbus 3061 2601 DB DELFT	21 september 2004	16 september
8	AKD Prinsen Van Wijmen namens Molecaten Postbus 4302 *3006 AH ROTTERDAM*	22 september 2004	21 september
9	Stichting de Noordzee Drieharingstraat 25 3511 BH UTRECHT	22 september 2004	21 september
10	Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten Postbus 57 3230 AB BRIELE	22 september 2004	20 september
11	Kamer van Koophandel Rotterdam Postbus 450 3000 AL ROTTERDAM	22 september 2004	21 september
12	Deelgemeente Hoek van Holland Postbus 10 3150 AA Hoek van holland	22 september 2004	21 september
13	Gemeente Goedereede Postbus *38* 3253 ZG OUDDORP	22 september 2004	21 september
14	E.ON Benelux Capelseweg 400 3068 AX ROTTERDAM	22 september 2004	20 september
15	PPC provincie Zuid Holland Postbus 90602 2509 LP Den Haag	14 oktober 2004	5 oktober
16	Mosselkweek In Open Zee Hogenbanweg 142 C 3028 GX ROTTERDAM	23 september 2004	22 september
17	Koninklijke Schuttevaer Kantoor Binnenvaart Vasteland 12c 3011 BL ROTTERDAM	23 september	21 september
18	Zuid-Hollandse Milieufederatie Postbus 22344 3003 DH ROTTERDAM	24 september 2004	23 september
19	Gemeente Vlaardingen Postbus 141 3130 AC VLAARDINGEN	24 september 2004	22 september
20	Wijkraad voor Pernis Vroomstraat 14 3195 VP PERNIS	23 september 2004	22 september

21	Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland Postbus 556 3000 AN ROTTERDAM	23 september 2004	22 september
22	Federatie van hengelsportverenigingen Zuidwest Nederland Valeriaan 24 5331 DA KERKDRIEL	23 september 2004	22 september
23	Stichting Surfbelangen Maasvlakte p/a Lindenbergh Advocaten Veerhaven 7 3016 CJ ROTTERDAM	23 september 2004	22 september
24	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne F.H.G. van Itersonlaan 76 3233 EL OOSTVOORNE	23 september 2004	22 september
25	Delta Noord KNWV Julianastraat 100 3291 BM STRIJEN	23 september 2004	20 september
26	Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied Witte de Withstraat 8 3231 CZ Brielle	23 september 2004	22 september
27	Bureau Delfstoffen *Vondelstraat 1/HH* 6512 BB Nijmegen	30 september 2004	22 september
28	M. Epe Mail: martineniris@hotmail.com	15 september 2004 via E-mail	
29	Mw. Ing. S.M. Dekker-Steehouwer Doornweg 1 3253 LA OUDDORP	14 september 2004	10 september
30	Gemeente Schiedam Postbus 1501 3100 EA SCHIEDAM	27 september 2004	22 september

Behandeling reacties

Van belang is om de globaliteit en flexibiliteit van het bestemmingsplan in evenwicht te brengen met een voldoende uitgewerkt "bestemmingsplan-MER" en een concrete uitwerking te geven aan kansrijke, duurzame maatregelen. Het MER zal voldoende milieu informatie moeten genereren voor toekomstige inrichtingskeuzes. In het bestemmingsplan zullen randvoorwaarden worden opgenomen waaraan activiteiten moeten voldoen.

De afzonderlijke reacties zijn in kernpunten weergegeven en voorzien van commentaar of een verwijzing naar de richtlijnen en of de startnotitie.

Overzicht van inspraakreacties op de startnotitie m.e.r. bestemming MV2,

Van	Kernpunten	Commentaar
1. Ing. J. vd Veen IWE, Delft	• Maak MV2 groter (4000 ha netto) en bestem het vooral voor deepsea containeroverslag • Overslag naar weg en spoor kan ook landinwaarts • Windmolenpark in zee breekt de wind	-De grootte is reeds vastgelegd in PKB+ -Overslag landinwaarts (buiten het havengebied) en het windmolenpark op zee liggen buiten de scope van deze procedure
2. Waterschap de Brielse Dijkring, Brielle	• Onderzoek gevolgen MV2 voor golfpatroon en maatgevende hoogwaterstanden voor de kust van Voorne en bij de waterkeringen van de Nwe Waterweg, Caland- en Hartelkanaal, inclusief mitigerende maatregelen en kosten daarvan • Onderzoek de wijzigingen in waterstromingen en de sedimenttransporten voor de Haringvlietmond • Onderzoek de gevolgen op het sluipverkeer dat via de Westvoornseweg naar de dammen gaat, inclusief mitigerende maatregelen	-Stromingscondities voor de kust en op de Nieuwe Waterweg worden meegenomen in MER Aanleg -Zie startnotitie en richtlijnen hoofdstuk 6
3. Gemeente Westland, Naaldwijk	Startnotitie geeft compleet beeld, geen verdere opmerkingen.	Ter kennisname
4. St. Rijnmond ULV, Tinte	Verwijzen naar hun aanvraag voor een vliegveldje voor MLA's op MV2 ter vervanging van het ulv-veldje op MV1	Richtlijn 5.1.3
5. KNVL luchtvaart-vereniging Den Haag	Pleiten voor het accommoderen van luchtsporten zoals nu ook op de Maasvlakte plaatsvindt	Richtlijn 5.1.3
6. Z-H Landschap, Rotterdam (mede namens Natuur-monumenten)	• Gaan ervan uit dat het MER en de bestemming van MV2 binnen de reikwijdte van het PKB+ blijft (geen andere activiteiten) • Verzoeken om een nadere uitwerking van een Duurzaam Bedrijventerrein conform de randvoorwaarden PKB+	-Andere activiteiten zijn indien zorgvuldig afgewogen binnen kader vermeld in de PKB mogelijk -Zie richtlijnen 3.6 en 5.3

	• Hechten aan goede monitoring van effecten luchtverontreiniging op natuur i.k.v. Masterplan luchtkwaliteit Rijnmond (toetsingsadvies MER PMR) • Vragen om onderzoek naar mitigerende maatregelen voor waterverontreiniging (riolering ed) (Visie en Durf) • Stellen als voorwaarde dat de geluidsbelasting in de Voordelta binnen de 60dB(A) blijft en in de duinen binnen de huidige gecumuleerde geluidsbelasting (Visie en Durf) • Vragen om onderzoek naar de (cumulatieve) effecten van verlichting op natuur. Stellen als voorwaarde dat deze in de duinen en op het strand zo min mogelijk te zien is en de vogeltrekroutes zo min mogelijk stoort (Visie en Durf). • Pleiten voor snelle totstandkoming richtlijnen en goede communicatie tijdens proces	-Zie richtlijnen hoofdstuk 6 en 7 -Onderzoek naar waterkwaliteitsmaatregelen sluit aan op aanpak startnotitie -Zie richtlijnen 4.1 en hoofdstuk 6 -Onderzoek lichteffecten sluit aan op aanpak startnotitie
7. Hoomheemraadschap van Delfland, Delft	• Vraagt aandacht voor atmosferische depositie en gevolgen voor waterkwaliteit in Delfland, inclusief invloed van hoogte van schoorstenen • Vraagt hoe compensatiemaatregelen planologisch worden geregeld	-Bijdrage zal worden berekend op basis van emissie kentallen -Noodzaak van compensatie waterberging of kwaliteit wordt in het beheersgebied van Delfland niet verwacht
8. AKD Prinsen van Wijmen, Rotterdam namens client Molecaten	• Vraagt aandacht (en compensatie) voor de gevolgen van MV2 op de recreatie op Voorne en m.n. de vier recreatieparken van Molecaten • Specifiek de veranderingen in kustlijn en kwaliteit duingebied, het uitzicht op MV2, stank,stof en externe veiligheid van bedrijvigheid, en verkeersbewegingen en daarmee samenhangend geluid, lucht en extern veiligheid. Inclusief mitigerende maatregelen.	Zie richtlijnen hoofdstuk 2 en 6
9. milieuorganisatie de Noordzee, Utrecht	Vraagt aandacht voor mitigerende maatregelen a.g.v. intensievere scheepvaart, zoals: • Implementatie van onderdelen van de Clean Ship Approach • en extra faciliteiten bij calamiteiten. • Indirecte financiering van de havengelden t.b.v. HOI richtlijn	-Zie richtlijnen hoofdstuk 2 -Wijze van financiering valt buiten scope MER
10. Natuur en Landschap Voorne Putten, Brielle	Vraagt aandacht voor: • geluidcontouren in bestemmingsplannen van aangrenzende gemeenten • natuurrecreatie m.n. vogelwaarnemingen • vogeltrekroutes • visuele aspecten en verlichtingseffecten	-Ter kennisname -Zie richtlijn 5.1.3 -Zie richtlijn 5.2 en hoofdstuk 6 -Onderzoek visuele aspecten en verlichtingseffecten sluit aan op de startnotitie

	• negatieve effecten op het kustmilieu • effecten inrichting op natuurwaarden • kleine natuurelementen voor bv. vogels Spreekt voorkeur uit voor: • harde zeewering • niet gefaseerde aanleg • bundelen van zowel chemische als logistieke activiteiten	-Zie richtlijnen hoofdstuk 6 -Zie richtlijnen hoofdstuk 6 -Zie richtlijn 5.2 -Zie MER Aanleg -Zie richtlijn 5.1.1 -Zie richtlijn 5.1.1 en hoofdstuk 2
11. Kamer van Koophandel Rotterdam	• Vragen om ontheffing van de m.e.r.-plicht voor bedrijven op MV2 • Pleiten voor een adequate multimodale infrastructuur zonder een bepaalde modaliteit (weg) te ontmoedigen	-MER regelgeving maakt generieke ontheffing m.e.r.-plicht voor individuele bedrijven wettelijk niet mogelijk -Zie richtlijnen hoofdstuk 2
12. Deelgemeente Hoek van Holland	• Vragen om een beleidsmatige verantwoording van en een zorgvuldige afweging m.b.t. de vorm van het bestemmingsplan (globaliteit/flexibiliteit mag niet ten koste gaan van rechtszekerheid van betrokken partijen) • Vragen om een nadere toelichting tav de nieuwe geluidscontour en aanpassing van bestaande bestemmingsplannen (Hoek van Holland) • Vragen om een nadere onderbouwing van de doorsteekvariant/haventoegang tav kosten, bereikbaarheid en veiligheid en toetsing daarvan aan de PKB+ • Vragen om een nadere onderbouwing van het gehele afwegingsproces tav de doorsteekvariant/haventoegang en de weging van criteria daarbij (turnaround *time, veiligheid)* • Vragen hoe het uitgangspunt van een duurzaam bedrijventerrein een rol heeft gespeeld bij de afweging van de doorsteekvariant./haventoegang en hoe men betrokken kan worden bij het toetsingskader voor een duurzaam bedrijventerrein • Vragen om aandacht voor de wisselwerking met Waterwegcentrum HvH en eventuele mitigerende maatregelen	-*Zie richtlijn 4.2* -Zie richtlijnen hoofdstuk 2 -Gevraagde onderbouwing doorsteekvariant en uitwerking aanpak startnotitie en komt terug in het MER Aanleg -Zie richtlijn 3.6 -Conform startnotitie en richtlijnen hoofdstuk 6
13. Gemeente Goedereede	• Vragen om een groene buffer aan de zuidzijde MV2 en om natuurcompensatie op de Kop van Goeree • Vragen om een beperkte bouwhoogte voor MV2 • Vragen om onderzoek naar toenemend sluipverkeer van containervervoer via de N57/Dammenroute en de gevolgen daarvan voor de leefbaarheid en bereikbaarheid • Vragen om onderzoek naar de gevolgen van MV2 voor recreatie met name op de Kop van Goeree	-Zie richtlijnen hoofdstuk 6

	• Vragen om onderzoek naar de gevolgen van MV2 op de kwaliteit van de leefomgeving op Goeree-Overflakkee • Uiten ernstige bezwaren tegen een zeereservaat in de monding van het Haringvliet (aantasting Slijkgat, verdere aantasting visserij, strijdig met Integraal Beleidsplan Voordelta, aantasting recreatie) en vragen om nader onderzoek naar de effecten en duidelijkheid over financiële compensatie door de initiatiefnemer • Stemmen in met nieuw duingebied op de Kop van de Brouwerdam, maar wel met een accent op recreatie	-Effecten zeereservaat valt buiten scope van MER Bestemming en MER Aanleg
14. EON *Benelux*, Rotterdam	• Vraagt om nader onderzoek naar de *problemen cq oplossingen voor de* koelwaterlozingen (opwarming Noordzee en/of Yangtzehaven, watercirculatie en opwarming bij innamepunt, invloed op vissoorten, energieverbruik) • Vraagt daarbij tevens om rekening te houden met toekomstige uitbreidingen van de productiecapaciteit • En om onderzoek naar de cumulatieve effecten van vestiging van nieuwe bedrijfscategorieën in de directe omgeving van EON	Zie richtlijnen hoofdstuk 2
15. PPC, provincie Z-H	• Vragen om aandacht voor alle verkeerssoorten (goederen en personenverkeer, vrachtautoritten en *woon-werkverkeer) en daarmee* samenhangend het aantal arbeidsplaatsen op MV2 • Niet alleen effecten op achterlandverbindingen, maar ook op randstedelijke en regionale wegen met effecten op woon-werkverkeer en sluipverkeer van vrachtauto's (stadsregionaal, Voorne Putten, IJsselmonde) • Vragen om na te gaan of er sprake is van (afzonderlijk te zoneren) nieuw industrieterrein of wijziging/uitbreiding van bestaand industrieterrein (aanpassing bestaande geluidszonering) • Vragen om onderzoek naar de invloed van infrastructuur op lucht, veiligheid en geluid (met name langs A15, Havenspoorlijn en vaarwegen) • Vragen om toepassing van de watertoets en de trits voor waterkwantiteit (vasthouden-bergen-afvoeren) en waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren), en het voorkomen van afwenteling.	-Zie richtlijnen hoofdstuk 2 en 3.3 -Zie richtlijnen hoofdstuk 6 -Zie richtlijnen hoofdstuk 2 -Zie richtlijnen hoofdstuk 2 en 3.3 -Zie richtlijnen hoofdstuk 6.
16. Mosselkweek in Open Zee, Rotterdam	• Vraagt naar de gevolgen van het zeereservaat op de mosselkwekerij in de Steile Hoek (boei SH)	-Gevolgen zeereservaat valt buiten scope MER bestemming en MER Aanleg -Zie richtlijnen hoofdstuk 2

	• Vraagt naar de gevolgen van MV2 op de zout-zoet water balans in het gebied, en naar emissies tijdens de aanleg en bij in gebruik name MV2 (slib, lucht en water) • Vraagt naar het vermijden, mitigeren dan wel compenseren van de gevolgen	-Zie richtlijnen hoofdstuk 2
17. *Schuttevaer*, Rotterdam	• Herbevestigen hun voorkeur voor de doorgetrokken Yangtzehaven variant. • Pleiten ervoor om uit efficiency en nautische veiligheid nu al tot een optimale inrichtingsvariant te komen: • Een goede, permanent beschikbare aan- en afvoerweg voor de binnenvaart • Ontsluiting van alle terreinen voor zee- en binnenvaart • Voldoende lig-, wacht- en overnachtingsplaatsen voor de binnenvaart cq een eigen binnenvaarthaven met voorzieningen • Ontwerp en voorzieningen van zeekades mede afgestemd op aanleg van binnenvaart • Aanleg van havens en waterwegen afgestemd op (actuele) maatgevende binnenvaartschepen • Extra inzet van verkeersbegeleiding in Beerkanaal, Yangtzehaven en overige havenbekkens • Aanpassing van de monding van het Beerkanaal • Aandacht voor de windgevoeligheid van grote havenbekkens en hoge containerschepen • Zoveel mogelijk beperken van de doorlaatbaarheid van de nieuwe zeewering	-Ter kennisname -Zie richtlijnen hoofdstuk 2 en 5.1.1 -Zie MER Aanleg
18. Z-H Milieufederatie, Rotterdam (mede namens Natuur & Milieu)	• Benadrukken de PKB+ eis dat MV2 bedoeld is voor deep sea gebonden activiteiten en dat andere activiteiten een nadere uitwerking horen te krijgen • Vragen om een meer gedetailleerd bestemmingsplan, omdat er sprake is van aantasting van een VHR-gebied en omdat er nadere eisen moeten worden gesteld aan de vestiging van bedrijven ikv een duurzaam bedrijventerrein. • Vragen om toepassing van de ontwikkelingsscenario's van het CPB bij de effectbeschrijving van de autonome onwikkeling, zonder de beleidswensen vanuit Havenplan 2020 • Vragen om verkeers- en milieueffecten langs de A15 bij een volledige MV2, zonder de nu nog niet voorziene capaciteitsvergroting • Vragen specifiek naar effecten van luchtkwaliteit op volksgezondheid en natuur • Vragen om expliciete keuzes tav een	-Andere activiteiten zijn indien zorgvuldig afgewogen binnen kader vermeld in de PKB mogelijk -Zie richtlijn 4.2 -Zie richtlijnen 3.2 en 3.3 -Zie richtlijn 3.3 -Zie richtlijnen hoofdstuk 2 en 6 -Zie richtlijn 3.6

	duurzaam bedrijventerrein (PMR-rapporten, ConSept-rapport, Visie en Durf) en daarmee om een keuze voor een optimale inrichtingsvariant	
19. Gemeente Vlaardingen	• Geeft aan dat bij verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven naar MV2 de milieuwinst in de hele rivierzone moet worden onderzocht • Vragen om onderzoek naar de effecten van verschillende inrichtingsscenario's met variaties in omvang, verdeling en locatie. • Vragen bijzondere aandacht voor de modal split en modal shift i.r.t. milieu effecten • Vragen bijzondere aandacht voor de nautische veiligheid en externe veiligheid bij de doorsteekvariant • Vragen specifieke aandacht voor de belangen van Vlaardingen • Vragen aandacht voor de Flora en Fauna wet	-Zie startnotitie en richtlijnen hoofdstuk 2 -Zie startnotitie en richtlijnen hoofdstuk 2 -Zie richtlijnen hoofdstuk 2 -Valt buiten scope MER -Zie richtlijnen hoofdstuk 6
20. Wijkraad voor Pernis	• Verzoekt om de effecten op de A4 bij Pernis mee te nemen, gezien de te verwachten overschrijding van de grenswaarde NO2 in 2010 • Evenals de kwantitatieve geluidseffecten agv de toename van het railverkeer op de Havenspoorlijn bij Pernis	-Zie richtlijnen hoofdstuk 6.
21. Rijkswaterstaat, Rotterdam	• Vraagt aandacht voor de uitgangspunten van een duurzaam bedrijventerrein: • De efficiency van de aansluitingen op het bestaande havengebied voor alle modaliteiten • Een modal shift richting schonere vervoerswijzen middels ruimtelijke reserveringen en verkeersonderzoeken, inclusief bestaand havengebied • Afstemming tussen de actualisering van de verkeersprognoses voor de Trajectnota/MER A15 (MaVa) en die voor het MER bestemming MV2 • Aansluiting bij de thema's en indicatoren van de Trajectnota/MER A15 (MaVa) tav mobiliteit • Het zo nodig treffen van mitigerende en compenserende maatregelen door de initiatiefnemer van MV2 • Verruiming van het studiegebied voor externe veiligheid (N3/Dordrecht, spoor Kijfhoek, binnenvaart Dordrecht) en aandacht voor de nwe Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (toepassing QRA's en RNVGS) • Aandacht voor de effecten van industriële afvalwaterlozingen en het scheiden van hemelwater en afvalwater • Opname van maaiveldhoogte, bouwpeil ed in bestemmingsplan • Nadere aanduiding van de toe te passen indicatoren in het MER	-Zie richtlijnen hoofdstuk 3.6 -Zie richtlijnen hoofdstuk 2 -Zie richtlijnen hoofdstuk 2 -Ter kennisname -Zie richtlijnen hoofdstuk 6 -Zie richtlijnen hoofdstuk 2 -Zie richtlijnen hoofdstuk 6 -Zie richtlijnen hoofdstuk 2 en 6 -Ter kennisname -Zie richtlijnen hoofdstuk 6

22. Hengelsport verenigingen ZW Nederland, Kerkdriel	Vragen om toegang tot stranden en zeeweringen t.b.v. sportvissers, een trailerhelling voor boten en ruime parkeergelegenheid op MV2	-Zie richtlijn 5.1.3
23. Surfbelangen MV, Rotterdam	Vragen om onderzoek naar toepassing van een zachte zeewering met kunstmatige riffen	Valt buiten scope van MER bestemming, zie MER aanleg
24. *Verontruste* Burgers van Voorne	• *Vragen of er niet meer (deel-) activiteiten* moeten worden onderzocht, bv van nieuwe bedrijven, en of het MER kan aangeven of bepaalde bedrijven worden uitgesloten	-*Andere activiteiten zijn indien* zorgvuldig afgewogen binnen kader vermeld in de PKB mogelijk. Zie ook startnotitie voor wat betreft uitsluiten bedrijven.
	• Vragen om een effectbeschrijving autonome ontwikkeling zonder MV2	-Zie richtlijnen 3.2 en 3.3 en de startnotitie
	• Vragen om onderzoek naar emissies en immissies/incasseringsvermogen van NOx in het duingebied	-Zie richtlijn hoofdstuk 6
	• Vragen om inzicht in de huidige situatie voor fijn stof, de bijdrage van MV2 en de effecten van reducerende maatregelen. *Tevens monitoring van voorspellingen.*	-Zie richtlijn hoofdstuk 2
	• Vragen om onderzoek naar de invloed van meteorologische condities (Oostvoornsemeer) op geluidshinder	-Zie richtlijn hoofdstuk 2
	• Vragen om onderzoek naar laagfrequent geluid en de bruikbaarheid van de dB(A) norm daarbij	-Zie richtlijn hoofdstuk 2. Tevens aandachtspunt bij vergunningverlening
	• Vragen om een permanent geluid meetstation in Oostvoorne	-Valt buiten scope MER
	• Vragen om permanente geluid meet apparatuur bij bedrijven	-Valt buiten scope MER
	• Vragen om geluidreducerende maatregelen bij de Suurhoffbrug	-Zie richtlijnen hoofdstuk 2
	• *Vragen om een weergave over een reeks* van jaren van de verwachte goederenstroom en de modal split	-Zie richtlijnen hoofdstuk 2
	• Vragen om maatregelen om het sluipverkeer over secundaire en tertiaire wegen te verhinderen	-Zie richtlijn 3.3 en hoofdstuk 6
	• Vragen om een begrenzing van het studiegebied per thema	-Zie startnotitie en richtlijnen hoofdstuk 6
	• Vragen om een risicoanalyse externe veiligheid per verkeersmodaliteit	-Zie richtlijnen hoofdstuk 2
	• Vragen om een maximale inzet ter beperking van lichthinder	-Zie startnotitie en richtlijnen hoofdstuk 6
	• Vragen om een redelijke mate van detaillering van de invulling van MV2 in het MER	-Zie richtlijnen hoofdstuk 4.2
	• Vragen om een strikt afwegingskader voor toelating van andere activiteiten dan in het PKB+ is toegestaan	-Andere activiteiten zijn indien zorgvuldig afgewogen binnen *kader vermeld in de PKB* mogelijk
	• Vragen om het voorkomen van hoge elementen op MV2 en aanleg van kunstduinen ter visuele afscherming	-Zie richtlijnen hoofdstuk 6
	• Vragen om het weergeven van de Haringvlietlijn conform Visie en Durf, inclusief de coördinaten	-Ter kennisname

	• Stellen voor om de effecten van het doorsteekalternatief normstellend te laten zijn voor het uiteindelijke ontwerp • Vragen om meerdere scenario's voor fasering • Vragen om nader onderzoek naar de keuze tussen een zachte of een harde zeewering • Vragen om actualisatie van de leemtes in kennis uit het MER PMR en om monitoring van voorspelde effecten	-Randvoorwaarden zijn vastgelegd in PKB+ -Zie richtlijn 5.1.1 -Zie MER aanleg -Zie richtlijnen hoofdstuk 7
25. Delta Noord, Strijen	Vragen om aandacht voor de nautische veiligheid van zeegaande recreatievaart (vaarroute en vluchthaven)	-Zie richtlijnen hoofdstuk 6
26. Behoud van het huidig Rijnmondgebied, Oostvoorne	Pleit voor het stoppen van de aanleg van MV2	PKB+ bevat concrete beleidsbeslissing voor aanleg MV2
27. Bureau Delfstoffen, Den Haag	Betreft MER aanleg	
28. Martin Epe, hotmail.com	Betreft MER aanleg	
29. Mevr. Ing. Dekker-Steehouwer, Ouddorp	• Vraagt om uitsluiting van het verplaatsen van geluidsbelastende industrie uit Rotterdam naar de Maasvlakte (1/2) vanwege effecten op de eilanden • Vraagt om afscherming van geluidsbelastende industrie met laagfrequente geluidshinder naar gebieden die al geluidsbelast zijn • Vraagt om vermindering van het totaal aan huidige emissies	-Zie richtlijnen hoofdstuk 2 -Zie richtlijn hoofdstuk 2. Tevens aandachtspunt bij vergunningverlening -Randvoorwaarden zijn vastgelegd in PKB+
30. *Gemeente* Schiedam	*De gemeente heeft geen opmerkingen over de* startnotitie.	*Ter kennisname*

-1.731.4

DCMR nr
Locatie nr. 2018/563
Fase / rubriekcode
Met ..... bijlage(n)
Ingek. d.d. 31 AUG. 2004
Afd BER

Naam	GHD	HDO				
	3/8					

Ing. J. van der Veen IWE
Schrobbelaarstraat 3
2613 MG Delft
06 2477 9555
whiting@12move.nl

DCMR startn. Best. Maasvlakte 2
Postbus 843
3100 AV *Schiedam*

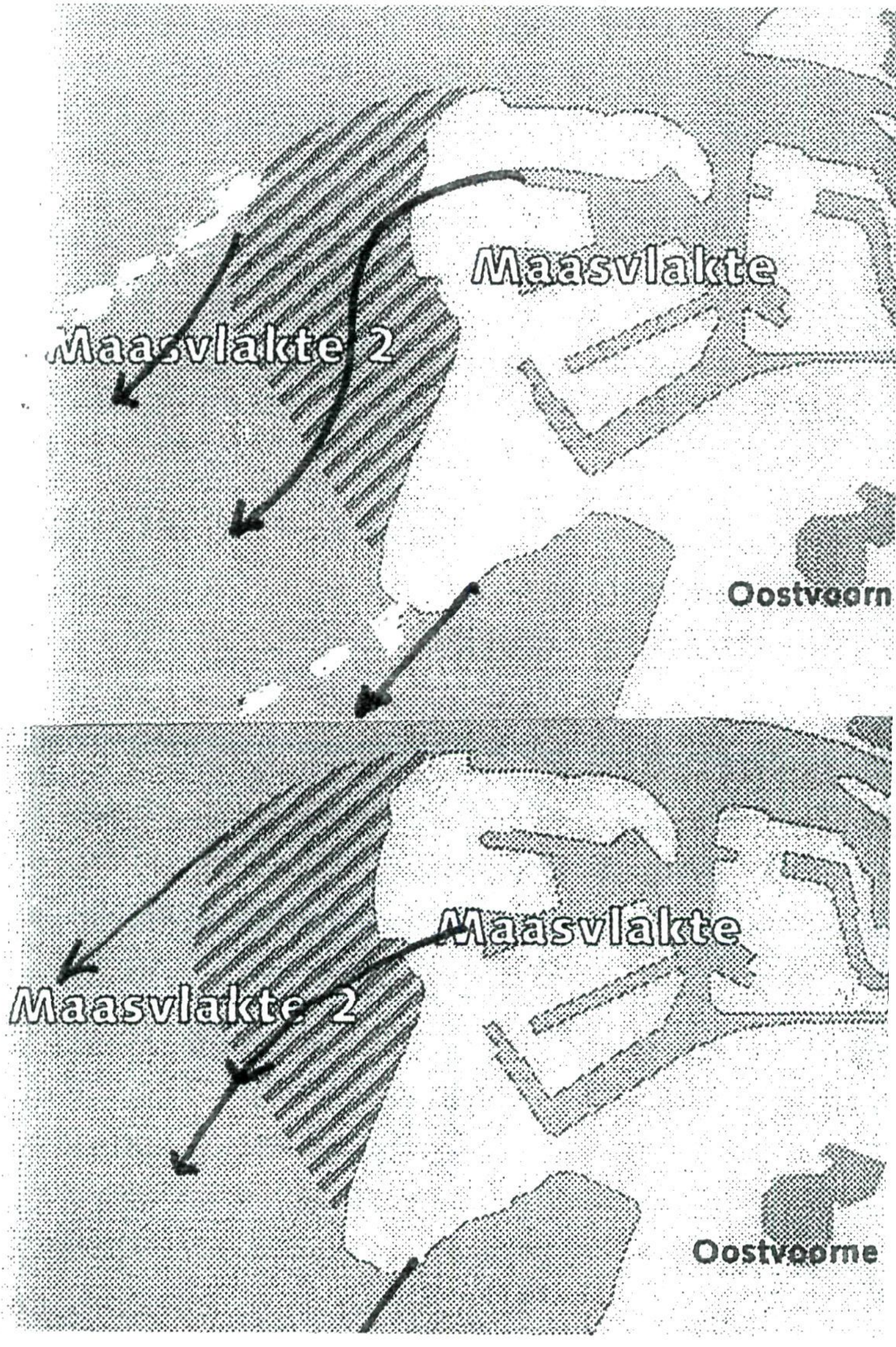
Delft, 26 Aug 2004
Startn. Bestemming maasvlakte 2

Geachte heer, mevrouw,

Het voornemen om voldoende haventerrein beschikbaar te maken is wel mooi maar het zou efficienter kunnen. Zeewering is duur. Met relatief weinig extra zeewering kan een 2 a 3 keer zo groot terrein omsloten worden. Een windmolenpark daarbuiten, een heel veld met windmolens, kan nuttig zijn om de wind enigszins te breken. Ook de verhouding bruto/ netto zou beter kunnen want 1000 ha netto op 2000 ha bruto is toch wel heel erg weinig. Verder zou de uitgifte efficienter kunnen in plaats van het duur aangelegd haventerrein zo goedkoop weg te geven voor activiteiten die niet perse op de Maasvlakte hoeven. Zo wordt de eveneens duur aangelegde Maasvlakte 1 deels vergeven aan distributieloodsen, levensmiddelenfabrieken en de productie van hoogwaardige chemicalien, waarbij ook geen enorme schepen aan te pas komen. Olieopslag kan ook landinwaarts middels pijpleidingen. Die activiteiten hoeven niet perse aan diep vaarwater. Het uitwisselen van containers met het wegvervoer en het spoorvervoer vergt veel ruimte. Dat verder landinwaarts zou ook economischer zijn en veel wegkilometers besparen, zoals de procedureel gesaboteerde terminal bij valburg. Ons beleid van ruimtelijke ordening wurgt onze economie en samenleving, veroorzaakt onnodig veel hinder aan woonomgeving en vergt dure aanleg, zoals bijvoorbeeld de Maasvlakte 2.

Toch zou de aanleg van een zeewering voor uiteindelijk 4000 ha netto verstandig zijn. De Maasvlakte wordt waarschijnlijk het Europees zeecontainercentrum voor enorme Malakka max containerschepen van 20-50 kTEU en 100 knopen. Die vaarsnelheid wordt economisch beter haalbaar met zulke enorme schepen en snel zeer gevraagd in de snel globaliserende economie. Zulke schepen vergen een zeer snelle centrale afhandeling, een enorme capaciteit van afhandeling in EEN haven voor een groot gebied. Nederland is klein, denk groot. Dat is toch de slogan van VROM? Doe dat dan ook, dat vooruitziend denken.

Hoogachtend
Ing. J. van der Veen IWE


Maasvlakte
Maasvlakte 2
Oostveern
Maasvlakte
Maasvlakte 2
Oostvoorne

waterschap De Brielse Dijkring

waterschapshuis
De Rik 22
3232 LA Brielle

Postbus 19
3230 AA Brielle

DCMR nr. 20183713.
Klass. nr. -1731.21
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 16 SEP. 2004
Afd. BER
Naam HDO 16/9 MPL EHO MAB

AAN
DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. Hoofd afdeling bedrijven Rotterdam
postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

contactpersoon	doorkiesnummer	uw brief van	ons kenmerk
Ir. A.J.M. Overgaag		25-08-2004	24.09.166
onderwerp		uw kenmerk	datum:
startnotitie MER Maasvlakte 2.		20180510	15 SEP. 2004

Geachte heer,

De startnotitie m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2 geeft ons aanleiding een drietal punten voor de richtlijnen aan te geven dan wel te onderstrepen. Het betreft de punten waterkering, waterbeweging en verkeer.

Wat betreft de waterkering is het van belang dat duidelijk wordt wat de gevolgen van de 2e Maasvlakte zijn voor de waterstanden voor de kust van Voorne en de waterkeringen langs de Nieuwe Waterweg, het Calandkanaal en het Hartelkanaal. Duidelijk zal moeten worden wat de invloed is op het golfpatroon en de maatgevende hoogwaterstanden. Tevens zal daarbij duidelijk moeten worden gemaakt welke maatregelen met bijbehorende kosten nodig zijn voor het geval er versterkingsmaatregelen nodig zijn.

Op het punt van de waterbeweging in de mond van het Haringvliet moet onderzocht worden of en zo ja hoe de waterstromingen langs de kust van Voorne zullen wijzigen. Daarbij is het van belang aan te geven wat de gevolgen zijn voor de sedimentbeweging.

Inzake het verkeer is duidelijk dat de verkeersstromen van en naar de Maasvlakte zullen toenemen. Dit zal ook een extra belasting op de regionale weginfrastructuur geven. Thans is dit al in hoge mate het geval. De containerstroom naar de route over de dammen via de Westvoorneweg is een groeiend probleem. Het is van belang het verkeer daadwerkelijk over de daarvoor aangewezen routes zoals de N15 te leiden.

tel. (0181) 412566
fax (0181) 417224
email: dijkring@wdbd.nl
website: www.wdbd.nl

waterschapslasten
bankrekening 63.67.51.376
postrekening 34.19.84

Wij hopen dat de bovengenoemde punten een plaats zullen krijgen in de op te stellen richtlijnen.

Hoogachtend,

Dijkgraaf en heemraden van het
waterschap De Brielse Dijkring,

de secretaris,	de waarnemend dijkgraaf,
ing. S.L. Dob,	A.P. Noordermeer.

GEMEENTE WESTLAND

Postadres:
Postbus 150
2670 AD NAALDWIJK
Bezoekadres:
Geen gegevens
GEEN GEGEVENS
T (0174) 673 673
F (0174) 673 600
E info@gemeentewestland.nl
I www.gemeentewestland.nl

DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100 AV Schiedam

DATUM	UW BRIEF	UW KENMERK	ONS KENMERK	BIJLAGE(N)
14-09-2004	25-08-2004	20180510	04-14420	-

CONTACTPERSOON
P.B.M. ten Dam

AFDELING/TEAM
RBM/Bouwen en Wonen

04-15651

DOORKIESNUMMER
(0174) 672 478

ONDERWERP
reactie Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2

DATUM VERZONDEN
17 SEP. 2004

Geachte heer,

Hierdoor delen wij u mede, dat de Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2 naar onze mening een compleet beeld geeft van alle elementen die in het MER Bestemming Maasvlakte 2 aan de orde dienen te komen. Wij hebben dan ook geen opmerkingen ten aanzien van de bovenaangehaalde startnotitie.

Wij zien het uiteindelijk op te stellen MER Bestemming Maasvlakte 2 met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Westland,
namens hen,
afdelingshoofd Ruimte, Bouwen en Milieu,

drs. W.V. Kuipers

DCMR nr. 20180510
Klass. nr.
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 20 SEP. 2004
Aan: BER
GHG HOO

STICHTING RIJNMOND ULV
Colinslandsedijk 45
3234 KA TINTE

DCMR nr. 2010 3991
Klass. nr. I 731.212
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 20 SEP. 2004
Afd. BER
Naam GMG MOG

DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. hoofd afd. Bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

Maasvlakte – Rotterdam, 17 september 2004.

Betreft: Startnotitie MER Aanleg Maasvlakte 2

Geachte mevrouw, mijnheer,

Als reactie op de Startnotitie MER Aanleg / Bestemming Maasvlakte 2 gelieve U mee te nemen een aanvraag van onze stichting of een nog nader door ons te noemen andere rechtspersoon tot het inrichten en gebruiken van een vliegveldje voor MLA's (ultra lichte vliegtuigen) op de Maasvlakte 2, dit ter vervanging van ons huidige ulv-veld op de Maasvlakte, dat per 1 oktober aanstaande de activiteiten moet staken i.v.m. de ontwikkelingen op de Maasvlakte.

Een en ander is in overeenstemming met het uitgangspunt in de Startnotitie, dat huidige vormen van recreatie mogen terugkeren op de landaanwinning.

Hoogachtend,

J. van Geest.

DCMR nr. 20103972
Klass. nr. 1.731.212
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 20 SEP. 2004
Afd. BER
Naam GHO HDO

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
Royal Netherlands Aeronautical Association
aangesloten bij de Fédération Aéronautique Internationale

Jozef Israëlsplein 8
2596 AS Den Haag
Telefoon: 31 (0)70 3143600
Telefax: 31 (0)70 3243900
e-mail: knvvlas@xs4all.nl
Internet: www.knvvl.nl
Postbank: 179618
Fortis Bank: 64.45.37.434

DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. hoofd afdeling
Bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100 AV Schiedam
Reactie Startnotitie MER
Bestemming Maasvlakte 2

Afdeling: AS/04-201

Den Haag, 17 september 2004

Geachte heer/mevrouw,

Als overkoepelende organisatie voor de luchtsporten in Nederland heeft de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL)hebben wij kennis genomen van de plannen die er bestaan voor de aanleg van Maasvlakte 2 en wij hechten eraan u met dit schrijven op de aanwezigheid van onze luchtsporten op de huidige Maasvlakte te wijzen. Dit schrijven is derhalve niet op te vatten als een inhoudelijke reactie op de Startnotitie, maar als een verzoek om positieve aandacht en meedenken.

Momenteel worden op enkele locaties op de Maasvlakte de luchtsporten zeilvliegen, schermvliegen en modelvliegen beoefend, terwijl nog tot kort geleden ook het microlight vliegen mogelijk was. Deze activiteiten worden uitgeoefend door enthousiaste vrijwilligers uit Rotterdam en omgeving en naar wij hebben vastgesteld verlopen de activiteiten in uitstekende harmonie met overheid en omringende bedrijven.
Wij onderkennen natuurlijk de noodzaak tot aanleg van een nieuwe Maasvlakte, maar dringen er op aan bij de inrichting van de nieuwe Maasvlakte ook rekening te houden met het kunnen accommoderen van de luchtsporten zoals dit tot op heden mogelijk was. Het is namelijk onze ervaring dat de Maasvlakte bij uitstek geschikt is voor het beoefenen van luchtsport en – recreatie en hier in de Randstad een zeer belangrijke rol speelt.

Wij zouden het op prijs stellen in de gelegenheid te worden gesteld deze brief en onze ideeën mondeling nader te kunnen toelichten in een persoonlijk gesprek en vernemen graag van u wanneer zulks schikt.

In afwachting van uw reactie, verblijft,

Hoogachtend,

Mr. O.A.G. Braat
Plv. directeur KNVvL.

DE NEDERLANDSE LUCHTVAART POOL 1932 AMSTERDAM

Stichting Het Zuid-Hollands Landschap
Nesserdijk 368
3063 NE Rotterdam

telefoon (010) 272 22 22
fax (010) 242 06 50

zhl@zuidhollandslandschap.nl
www.zuidhollandslandschap.nl

Kv.k. 41125529
Postbank 616214

Zuid-Hollands Landschap

DCMR nr. 2004/229
Klaes. nr.
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 21 SEP. 2004
Afd. B-E-R
Naam GHO HDO

Aan DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

Ons kenmerk:	200402822	Datum:	20 september 2004
Uw kenmerk:		Behandeld door:	
Betreft:	reactie startnotitie bestemming MV2	Doorkiesnummer:	

Geachte heer/mevrouw,

Graag maakt het Zuid-Hollands Landschap, mede namens de Vereniging Natuurmonumenten, gebruik van de gelegenheid om te reageren op de Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2. Voor dit project is reeds een Planologische Kernbeslissing (PKB) – 'plus' procedure doorlopen, samen met een milieueffectrapportage. Diverse maatschappelijke organisaties en overheden hebben gedurende deze procedure hun inbreng geleverd, onder andere via de adviezen van het Overleg Niet Rijkspartijen (ONR), het convenant Visie en Durf en het bestuurlijk Stakeholdersakkoord. De PKB deel 1 en het MER is daarnaast door diverse partijen, waaronder het Zuid-Hollands Landschap en Natuurmonumenten, van een formele inspraakreactie voorzien, gevolgd door een zogeheten toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (november 2001).

Bij onze reactie op de startnotitie borduren wij voort op de bovengenoemde inbreng. Daarbij hebben wij ons laten leiden door het belang om de negatieve effecten op de beschermde natuurwaarden van de duinen van Voorne en Goeree en van de Voordelta zo klein mogelijk te laten zijn.

Bestemming
Wij achten helderheid over de bestemming van de Tweede Maasvlakte van groot belang. De passage bij het afwegingskader (p. 27 startnotitie) vinden wij dan ook cruciaal: "De PKB biedt ook ruimte voor andere, niet genoemde activiteiten, op basis van een zorgvuldige afweging met een daarvoor in de PKB vermeld kader (deel 4, pagina 38). Dit is een zelfstandige afwegingsprocedure, inclusief alternatievenonderzoek". Wij gaan ervanuit dat de reikwijdte van dit MER qua activiteiten binnen de in de PKB afgewogen activiteiten blijft.

Duurzaam bedrijventerrein
In de startnotitie is aangegeven dat het MER randvoorwaarden levert voor de toekomstige inrichting als duurzaam bedrijventerrein. Dit betekent dat de operationalisering van deze (complexe) materie in de tijd vooruitgeschoven wordt. De PKB geeft immers reeds een hele set aan randvoorwaarden mee (p. 38 PKB 4):

aangesloten bij DE LANDSCHAPPEN

- Intensief ruimtegebruik;
- Een zo groot mogelijk aandeel van schonere vervoerswijzen in de modal split;
- Het beperken van de (interne) transportstromen;
- Clustering van activiteiten;
- Het toepassen van industriële ecologie;
- Het zo efficiënt mogelijk omgaan met de benodigde energie;
- Vestiging van het juiste bedrijf op de juiste plek.

Wij verzoeken u voor deze aspecten van een duurzaam bedrijventerreinen richtlijnen voor het komende MER te formuleren. Zo kan in het MER reeds een stuk uitwerking plaatsvinden.

Atmosferische depositie
In het kader van de MER PMR is onderzoek gedaan naar de te verwachten effecten van de Tweede Maasvlakte op de duinen van Voorne en Goeree. Mede op verzoek van de beheerders Natuurmonumenten en het Zuid-Hollands Landschap is door het Expertisecentrum een aanvullende effectvoorspelling opgesteld (EC-PMR, 2001: Effecten van aanleg van een landaanwinning op de duinen; aanvullende effectschatting naar aanleiding van de werkconferentie 'duinnatuur' van 29 november 2000). Uit het rapport komt naar voren dat er voor de effectvoorspelling vier factoren relevant zijn: atmosferische depositie, veranderingen in verstuiving/sandspray, veranderingen in de hydrologie en directe effecten van afname van saltspray op (waardevolle) zoutminnende plantensoorten. Hiervan blijkt de saltspray het meest toonaangevend. De veranderingen in atmosferische depositie als gevolg de landaanwinning ten opzichte van de huidige depositie zijn volgens het rapport dermate gering dat de effecten op de vegetatie verwaarloosbaar worden geacht.

Uit een recente beheerevaluatie van de door het ZHL beheerde Voornse duinen blijkt dat de natuurwaarden van de duinvalleien de afgelopen acht jaar achteruit zijn gegaan. Over de mogelijke oorzaken hiervan is in dit stadium nog weinig te zeggen. Wel zijn er indicaties die wijzen op een verhoogde voedselrijkdom in de duinvalleien, mogelijk veroorzaakt door atmosferische depositie. In de MER Landaanwinning (2001) is aangegeven dat de verzuring en vermesting als gevolg van atmosferische depositie in de huidige situatie de richtwaarden overschrijdt (p. 209).

Gelet op het voorgaande hechten wij dan ook aan goede monitoring om de voorspellingen van het aanvullend effectenonderzoek te kunnen toetsen. Hiermee sluiten wij aan op het advies van de Commissie voor de m.e.r.: "Ook beveelt de Commissie aan om effecten van luchtverontreiniging op natuur onderdeel te maken van het in hoofdstuk 2 van dit advies aanbevolen Masterplan voor de luchtkwaliteit in Rijnmond." (p.8 Toetsingsadvies).

Waterkwaliteit
In de MER Landaanwinning van 2001 staat dat in het westelijk havengebied nog steeds veel lozingen plaatsvinden en dat die de waterkwaliteit nadelig beïnvloeden (p. 221). Uit de MER blijkt tevens dat de onderzochte varianten een toename veroorzaken van de emissies van verontreinigende stoffen naar water. Wij verzoeken u in de komende richtlijnen op te nemen dat waterverontreiniging wordt tegengegaan door het treffen van voorzorgsmaatregelen (waaronder riolering), conform het gestelde in Visie en Durf.

Geluidsbelasting
In Visie en Durf is afgesproken dat de geluidsbelasting ten gevolge van aanleg en inrichting binnen de geluidscontouren van 60 dbA in de Voordelta en binnen de huidige

gecumuleerde geluidbelasting in de duinen. Wij verzoeken u deze voorwaarde in de richtlijnen op te nemen.

Verlichting
In de MER Landaanwinning 2001 is aangegeven dat de zichtbaarheid van de verlichting op de landaanwinning 's nachts zeer groot zal zijn (p. 232). Wij verzoeken u om in het MER de natuureffecten hiervan in beeld te brengen, met inbegrip van de cumulatieve effecten (huidige lichthinder kassen). In Visie en Durf is afgesproken dat de verlichting zo wordt aangebracht dat deze in de duinen en aan het strand zo min mogelijk te zien is en dat deze de West-Palearctische vogeltrekroutes zo min mogelijk soort. Wij verzoeken u deze voorwaarde in de richtlijnen op te nemen.

Tot slot
Bij de MER-procedure voor de PKB zat er lange tijd tussen het uitbrengen van de startnotitie (mei 1998) en het vaststellen van de richtlijnen (december 2000, enkele maanden voor het vaststellen van het MER). Wij pleiten bij de komende procedure voor een voortvarende vaststelling van de richtlijnen, zodat deze daadwerkelijk richting kunnen geven aan de inhoud van het MER.

Voorafgaand aan het uitbrengen van de startnotities zijn wij door de projectorganisatie Maasvlakte 2 uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst over de startnotities. Deze bijeenkomst bood ons de gelegenheid om in een vroegtijdig stadium geïnformeerd te worden over de voorgenomen milieueffectrapportages. Wij stelden deze aanpak zeer op prijs en zijn graag bereid onze inbreng te leveren in de verdere MER-procedure.

Hoogachtend,

Mede namens Vereniging Natuurmonumenten,

ir. G. van den Berg
directeur

Hoogheemraadschap van Delfland
Sector Beleid en Onderzoek

Phoenixstraat 32, Delft
Postbus 3061, 2601 DB Delft
Tel (015) 260 81 08

Fax : (015)260 80 01
E-mail : info@hhdelfland.nl
Internet : www.hhdelfland.nl

DCMR Milieudienst Rijnmond
T.a.v. hoofd afdeling bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

Ons kenmerk : 487069
Uw brief d.d. : 25 augustus 2004
Uw kenmerk : 20180510
Bijlage(n) :
Delft : 16 september 2004

Onderwerp: Inspraakreactie startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2

Geachte heer, mevrouw,

Graag geef ik u een reactie op de startnotitie MER voor het bestemmingsplan voor de Maasvlakte 2.

Alhoewel de startnotitie MER voor de aanleg van de Maasvlakte 2 met name van belang is voor het hoogheemraadschap van Delfland, wil ik toch nog het volgende aandachtspunten meegeven met betrekking tot de concrete inrichting van het gebied.

- Aandacht zal er moeten zijn voor de luchtkwaliteit in relatie tot de waterkwaliteit bij neerslag van de luchtverontreiniging. Met name het beheersgebied van Delfland zal door de overheersende zuidwestenwind snel de gevolgen kunnen merken door een mogelijke afname van de waterkwaliteit. De hoogte van schoorsteenpijpen zal hierop van invloed zijn.
- Op welke wijze de compensatiemaatregelen planologisch worden vastgelegd blijkt niet uit de startnotities, maar op enigerlei wijze zal dit moeten worden geregeld.

Hoogachtend,
Hoofd Beleid en Onderzoek

Ir. B. van der Veer

DCMR nr. 20104155
Klass. nr. I.731.2.12
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 21 SEP. 2004
Afd BER
Naam GHG HGO

Team : RO
Doorkiesnr. : 8064

Contactpersoon : Deliane Hummelen
E-mail : dhummelen@hhdelfland.nl

Graag bij beantwoording datum en nummer van deze brief vermelden

M. van Geilswijk
Advocaat
Tel : (010) 272 53 24 (secr.)
Fax : (010) 272 54 47 (secr.)
E-mail : mvangeilswijk@akd.nl

AKD
Prinsen
Van Wijmen

Admiraliteitskade 50
Postbus 4302
3006 AH ROTTERDAM
Rekening Derdengelden:
ING Bank 67.80.01.677

DCMR nr. 20104494
Klass. nr. -1.731.212
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 22 SEP. 2004
Afd. BLR
Naam GHO HDG
22/9

AANGETEKEND M.B.O.
DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. Hoofd Afdeling Bedrijven Rotterdam
o.v.v. Reactie Startnotitie MER bestemming
Maasvlakte 2
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

Rotterdam, 21 september 2004

Inzake : Molecaten/advies Mainportontwikkeling Rotterdam
Uw ref. : --
Onze ref. : 176533 jrv/mvg/wvg

Geachte dame / heer,

Namens cliënte, Perpetuem Progress International B.V., handelend onder de naam Molecaten (hierna te noemen: "Molecaten"), maak ik hierbij van de gelegenheid gebruik om te reageren op de Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2.

Molecaten exploiteert vier recreatieparken op Voorne, te weten Waterbos, Van Iterson en Rondeweibos bij Rockanje en Kruininger Gors bij Oostvoorne. Jaarlijks verblijven op deze parken tienduizenden gasten. Het gaat hier dus ook naast het belang van cliënte ook om de belangen van al deze gasten. Hoewel Molecaten als exploitant van deze recreatieparken wordt aangeduid zijn deze parken zelfstandige ondernemingen die zelfstandig rendabel moeten zijn.

In de planologische kernbeslissing-plus (hierna te noemen: "PKB-plus") Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Deel 4 en de daarbij behorende milieueffectrapportage zijn de aanleg van de tweede Maasvlakte en de gevolgen daarvan voor de omgeving reeds globaal aan de orde geweest. Maar de aanleg en de gevolgen daarvan voor de vier bovengenoemde recreatieparken van Molecaten, die zich in deze omgeving bevinden en vallen binnen het studiegebied, zijn niet expliciet aan de orde geweest. In bovengenoemde documenten is evenwel aangegeven dat er nog veel onduidelijkheden zijn die nader moeten worden geconcretiseerd in het sectorale spoor. In de Startnotitie wordt weliswaar gewezen op dat onderzocht gaat worden de effecten van de haven en industrie op de actieve buitensport, de havengebonden recreatie en de bereikbaarheid van het strand (blz. 30 Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2). De effecten voor de recreatie op Voorne lijken hierbij niet aan de orde te komen, terwijl in het kader van de PKB-plus is vastgesteld dat er een negatief gevolg van aanleg van de tweede Maasvlakte uitgaat voor de recreatie op Voorne. Voor Molecaten gaat het voornamelijk om de gevolgen die de aanleg van de tweede Maasvlakte zal hebben op de bovengenoemde vier recreatieparken.

Voor Algemene Voorwaarden, beperking aansprakelijkheid en verdere gegevens zie achterzijde.

AKD
Prinsen
Van Wijmen

Hieronder zal ik één en ander nader per onderwerp toelichten.

Recreatie
Het duingebied op Voorne wordt gerekend tot de best ontwikkelde duingebieden in Noordwest-Europa. De zee, het strand en de duinen trekken veel recreanten aan. De uiteindelijk te verkiezen locaties voor zandwinning en aanleg van de tweede Maasvlakte zijn van grote invloed op de verandering van de kustlijn. Voor Molecaten is van belang dat expliciet aandacht wordt besteed aan deze ontwikkelingen en dat tevens wordt bezien op welke wijze de negatieve gevolgen voor de kustlijn zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen, danwel kunnen worden gecompenseerd. In dit verband is het voor Molecaten van belang dat compensatie van de negatieve gevolgen op Voorne plaatsvindt, omdat het niet compenseren van een eventuele vermindering van de recreatieve mogelijkheden ter plaatse zal leiden tot negatieve effecten op de exploitatie van de recreatieparken. Daarbij is tevens van belang dat de aanleg van een tweede Maasvlakte gevolgen zal hebben voor het Voorne's duingebied. Het is van belang dat ook deze gevolgen in het kader van de milieueffectrapportage in kaart worden gebracht. Eén en ander onder meer in relatie tot de recreatieve mogelijkheden die het Voorne's duingebied thans biedt.

Landschap
De aanleg van de tweede Maasvlakte zal leiden tot een nogal prominente aanwezigheid van industrie die al vanaf de stranden op Voorne goed zichtbaar zal zijn (blz. 32 Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2). In de PKB-plus, Deel 4 en de daarbij behorende milieueffectrapportage is aangegeven dat de exacte gevolgen voor het uitzicht moeilijk zijn vast te stellen, omdat zij mede afhankelijk zijn van de exacte ligging van de tweede Maasvlakte. Molecaten heeft er belang bij dat in het kader van de milieueffectrapportage wordt onderzocht op welke wijze zoveel mogelijk kan worden voorkomen dat er een verslechtering van het uitzicht vanaf de stranden op Voorne zal plaatsvinden.

Milieuhinder
In de milieueffectrapportage behorende bij PKB-plus, Deel 4 is aangegeven dat niet precies duidelijk is in hoeverre sprake zal zijn van stank- en stofhinder ten gevolge van de aanleg van de tweede Maasvlakte. Er wordt slechts volstaan met veronderstellingen en algemeenheden. Voor cliënte is het van belang dat wordt vastgesteld op welke wijze de vier recreatieparken van Molecaten hinder zullen ondervinden van de aanleg van de tweede Maasvlakte en op welke wijze hinder zoveel mogelijk kan worden voorkomen. In dit verband is van belang dat zowel in de PKB-plus, alsook in de Startnotitie, voornamelijk het accent wordt gelegd op vermindering van de milieuhinder rondom Rotterdam en op de Maasvlakte, maar dat weinig tot geen aandacht wordt besteed aan de gevolgen voor de vier recreatieparken van Molecaten op Voorne. Het is mede van belang dat daar waar in de Startnotitie wordt gesproken over gevolgen voor de recreatieve sector, niet alleen aan de orde komen de recreatie die thans plaatsvindt op de eerste Maasvlakte maar ook de recreatiemogelijkheden op Voorne. Daarnaast is het van belang vast te stellen welke risico's de inrichting van de tweede Maasvlakte met zich brengt in het kader van de externe veiligheid.

AKD Prinsen Van Wijmen

De bestemming van de tweede Maasvlakte lijkt bij uitstek het instrument te zijn om externe veiligheidsrisico's zo veel mogelijk te beperken. Naar het oordeel van Molecaten zou daaraan dan ook aandacht moeten worden besteed in de milieueffectrapportage.

Verkeer
In de Startnotitie is aangegeven dat de gevolgen van de toename van de verkeersbewegingen ten gevolge van de aanleg van de tweede Maasvlakte zullen worden onderzocht (blz. 30 Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2). Voor cliënte is het met name van belang dat wordt bezien in hoeverre de toename van het aantal verkeersbewegingen tot negatieve gevolgen voor de vier recreatieparken zou kunnen leiden. Daarnaast is het van belang vast te stellen op welke wijze deze negatieve gevolgen zoveel mogelijk zouden kunnen worden voorkomen. Het gaat dan met name om geluidshinder, gevolgen voor de luchtkwaliteit en de (externe) veiligheid.

Bovengenoemde punten zijn voor de vier recreatieparken van cliënte van groot belang, omdat de recreanten juist naar de parken van Molecaten gaan om zich te onttrekken aan hinder (overlast van industriële activiteiten, verkeer) die zij in hun woonomgeving (voornamelijk het Rijnmondgebied) ondervinden.

Nogmaals wil ik benadrukken dat het hier naast het belang van mijn cliënte, ook gaat om de belangen van tienduizenden gasten die verblijven op de vier recreatieparken, die behartigd moeten worden. Namens mijn cliënte verzoek ik u, hetgeen hiervoor is aangegeven te betrekken bij het opstellen van de richtlijnen voor de MER Bestemming Maasvlakte 2.

Namens mijn cliënte dank ik u bij voorbaat voor uw inspanning en medewerking.

Hoogachtend,

M. van Geilswijk

de Noordzee
MILIEUORGANISATIE

DCMR nr. 20184495
Klass. nr. -1.701.212
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 22 SEP 2004
Afd. BZR
GHO HDG

DCMR Milieudienst Rijnmond
Hoofd afdeling bedrijven Rotterdam
Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2
Postbus 843
3100 AV Rotterdam

Ons kenmerk: 309.04/ho
Uw kenmerk:

Utrecht, 21-9-2004

Betreft: Inspraakreactie startnotitie bestemming Maasvlakte 2

Geachte heer, mevrouw,

Graag willen wij gebruik maken van uw uitnodiging om in te spreken op de twee startnotities voor de milieueffectrapportages aanleg en bestemming van de Tweede Maasvlakte. Tot op heden is Stichting De Noordzee nauw betrokken geweest bij de planvorming en heeft met de initiatiefnemer altijd openhartig van gedachten kunnen wisselen. Een aantal van onze aanbevelingen konden wij dan ook terugvinden in de tekst (zoals de effecten van het onderhoud en de overslag van zand), waarvoor onze complimenten.

Desondanks hebben wij nog een aantal bezwaren:

STARTNOTITIE AANLEG MAASVLAKTE 2

Toetsingskader niet duidelijk (m.b.t. § 5.2)
De elementen die het onderdeel natuur van het toetsingskader uitmaken worden wel genoemd, maar niet concreet uitgewerkt. Met de passages in § 5.1. en § 5.4. wordt de suggestie gewekt dat het zich alleen focust op de natuurwaarden van de EU VHR gebieden. Voor alle duidelijkheid wijzen wij u op de volgende punten:

- De EU VHR kent ook soorten en habitats die strikt beschermd moeten worden (Annex IV) buiten de VHR gebieden. Dat zijn voor de Noordzee de bruinvis, alle walvisachtigen, de steur en de houting;
- OSPAR 2004 heeft een lijst aangenomen van soorten en habitats die met voorrang beschermd moeten worden. Hiervan komt een deel voor op het Nederlands Continentaal Plat, te weten de soorten noordkromp, purperslak, platte oester, steur, elft, reuzenhaai, houting, vleet, gevlekte rog, kabeljauw, zeeprik, zalm, tonijn, zeepaardjes, lederschildpad, bruinvis, en de habitats 'intertidal mudflats', 'sea-pen and burrowing megafauna communities', zeegras, *sabellaria spinulosa*, paardemossel en mosselbanken;

Werkingsgebied (m.b.t. § 5.4)
De EU heeft besloten dat de EU VHR ook buiten de 12 mijl van toepassing zijn. Momenteel studeert de Europese Commissie nog over de vraag wat er nodig is om de richtlijnen beter toepasbaar te kunnen maken. Volgens de huidige interpretatie van het habitattype 1110 (permanent met water overstroomde zandbanken), vallen ook de Zeelandbanken (het gebied westwaarts van de Voordelta) hieronder. Stichting De Noordzee vindt dat dit gebied aangewezen moet worden als EU VHR gebied. In de geest van de Nota Ruimte ("...Om te voorkomen dat er nieuwe ingrepen plaatsvinden die een latere aanwijzing als beschermd gebied onmogelijk maken, ...") is het daarom noodzakelijk om naast de effecten van de zandwinning op de Voordelta, ook naar de Zeelandbanken te kijken.

STICHTING DE NOORDZEE / NORTHSEA FOUNDATION
Drieharingstraat 25, 3511 BH Utrecht, telefoon: 030 - 2340016, fax :030 - 2302830, email: info@noordzee.nl, Url: www.noordzee.nl
Postbank: 3666563, Triodosbank: 21.21.74.495, KvK 41200744 lid Stichting WATERPAKT, participant organisation SEAS AT RISK

Onderscheld lange en korte termijn effecten (m.b.t. § 5.3.)
Vanaf 21 juli 2004 dient de Europese richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's in de Lidstaten van de EU te worden toegepast. De kern van de MER zou daarbij in moeten gaan op onder andere de beschrijving van milieueffecten: secundaire, cumulatieve, synergetische, blijvende en tijdelijke, positieve en negatieve effecten, alsmede effecten op korte, middellange en lange termijn. Stichting De Noordzee wil graag dat er in de presentatie van de gegevens onderscheid gemaakt wordt tussen deze genoemde termijnen;

Cumulatieve effecten (m.b.t. § 5.3.)
Het grote aantal plannen en projecten in en rondom het zoekgebied met een bodemberoerende activiteit baart Stichting De Noordzee grote zorgen. Intensivering van de reguliere zandwinning, de aanwijzing van het zoekgebied voor beton- en metselzandwinning, de nota en vergunning schelpenwinning in de Voordelta, winning zand voor de kustverdediging, winning ophoogzand voor de Westerschelde Container Terminal en kabel BritNed hebben samen een enorme impact op het systeem. Stichting De Noordzee vraagt van de overheid om op strategisch niveau een integrale MER te doen (conform de eerder genoemde EU Richtlijn) en daarbij te zoeken naar een slimme combinatie van activiteiten die zo min mogelijk milieuschade brengt. Dit laatste zou in de Meest Milieuvriendelijk Alternatief uitgewerkt kunnen worden;

Compensatieplan (§ 6.1)
Bijlage 1. BWB-9 gaat over de mitigatie van eventuele effecten van zandwinning (ondermeer vertroebeling). Volgens de Nota Ruimte echter moet "....in of in de nabijheid van de hierboven aangegeven overige gebieden [] met bijzondere natuurwaarden"....een besluit genomen worden over compenserende maatregelen. ("Wordt een plan, project of handeling na afweging van belangen toch toegestaan, dan dient voordat het plan of project wordt uitgevoerd een besluit te worden genomen over compenserende maatregelen"). Wat Stichting De Noordzee betreft, moeten de nadelige effecten van de zandwinning op de natuurwaarden die nog overblijven na mitigatie gecompenseerd worden. Dit zou meegenomen moeten worden in het compensatieplan.

STARTNOTITIE BESTEMMING MAASVLAKTE 2

Mitigeren (§ 5.1.)
Stichting De Noordzee is van mening dat een aantal mitigerende maatregelen past bij een toenemende intensiviteit van de scheepvaart. Denk hierbij aan de indirecte financiering van de havengelden (tbv EU HOI richtlijn), de implementatie van onderdelen van de Clean Ship Approach (zoals walstroom en het aanbieden van schone brandstof) of extra faciliteiten voor het opruimen van olie bij calamiteiten in havens.

Voor toelichting op deze inspraak kunt u contact opnemen met Ir. H. Offringa, tel. 030 2340016 van Stichting De Noordzee.

Hoogachtend,

Drs. F.C. Groenendijk
Directeur Stichting de Noordzee

STICHTING DE NOORDZEE / NORTHSEA FOUNDATION
Drieharingstraat 25, 3511 BH Utrecht, telefoon: 030 - 2340016, fax :030 - 2302830, email: info@noordzee.nl, Url: www.noordzee.nl

STICHTING NATUUR EN LANDSCHAP - VOORNE-PUTTEN
POSTBUS 57 — 3230 AB BRIELLE — TELEFOON: 0181-413035 — GIRONUMMER 5261109

DCMR nr. 20185787
Kenm. nr. -1.731.212
bijlage(n)
Ingek. d.d. - 1 OKT. 2004
Afd. BER
Naam GHO HOO MAA
OW

Aan DCMR
's Gravenlandseweg 565
Postbus 843
3100 AV Schiedam

Onderwerp: Reactie op Startnotitie m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2
Ref.: Onze brief van 20 september 2004.

Brielle, 28 september 2004

Geachte heer/mevrouw,

Ten vervolge op onze brief van 20 september j.l. komen wij thans met onze inhoudelijke inspraakreactie op de Startnotitie m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2.

Voor onze Stichting is de belangrijkste leidraad bij het totstandkomen van de uitbreiding van de huidige Maasvlakte de door Consept en de Gemeente Rotterdam overeengekomen "dubbeldoelstelling": "versterking van de positie van de mainport Rotterdam en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond". Al onze opmerkingen in het kader van deze inspraakreactie gaan van dit convenant uit.

Opmerkingen over hoofdstuk 1.
Paragraaf 1.2.
Uit paragraaf 1.2 (pag. 5) van de startnotitie "m.e.r. bestemming" wordt bij puntje 2 gesproken over de uitbreiding van het havengebied in de vorm van "landaanwinning in de Noordzee … en bijbehorende natuurcompensatie". Onze opmerking is nu, dat u deze bijbehorende natuurcompensatie, zoals u volgens ons formuleert, terecht loskoppelt van puntje 3 "ontwikkeling van 750 hectare natuur- en recreatiegebied".

Paragraaf 1.5. (pag.10 en 11)
Terecht stelt u in de startnotitie, dat er een nieuwe geluidscontour voor Maasvlakte 2 zal *moeten worden vastgesteld en dat deze in geval van overschrijding van de* bestemmingsplangrenzen gevolgen kan hebben voor de geluidscontouren in bestaande bestemmingsplannen van de aangrenzende gemeenten (i.c. Westvoorne en Hoek van Holland). Wij dringen er op aan, er nauwlettend op toe te zien, dat de betrokken gemeenten, zodra de effecten op de geluidscontouren uit het m.e.r bekend zijn geworden, ook daadwerkelijk hun bestemmingsplannen met bijbehorende plankaarten aanpassen.

(vervolg inspraakreactie Stg. Natuur en Landschap Voorne-Putten)
Bij onze Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten heerst de opvatting, dat fasering van de aanleg van Maasvlakte 2 ten aanzien van het zee- en kustmilieu herhaalde ongewenste effecten en verstoringen tot gevolg kan hebben, hetgeen eventueel tot hoge vervolgkosten kan leiden. Wij denken, dat de veiligheid van het achterland het best gegarandeerd is, wanneer er voor de gehele nieuwe Maasvlakte 2 een harde zeewaartse kustverdediging wordt ontworpen. De redenen daartoe zijn voor ons de volgende en hebben te maken met het verloop van de nieuwe kustlijn. In het verleden is gebleken, dat de zachte kustverdediging van de 24 meter hoge dam van de Deponie van havenbagger (door de bestuurders ten onrechte "slufter" genoemd) te zwak is. De kustafslag komt zoals hier en daar aan de westpunt van deze dam te zien is gevaarlijk dichtbij deze baggerput. In een "worst-case-scenario" is het niet uit te sluiten, dat bij een eventuele catastrofe verontreinigde delen van deze baggerput in het zeemilieu terechtkomen. Kustafslag heeft altijd hoge onderhoudskosten tot gevolg. Een hardere zeewering is verder nog te verkiezen, omdat de nieuwe punt van Maasvlakte 2 steeds verder in zee en daardoor steeds meer in de zuid-noord gerichte zeestromen komt te liggen. De harde zeewering kan op deze wijze meer garantie voor de veiligheid van het achterland betekenen. Er wordt minder beslag gelegd op de voortdurende benodigde zandsuppleties, die weer gewonnen moeten worden uit Noordzeezand. Zodoende wordt ook het milieu van de zeebodem ontzien. Verder lijkt ons een niet gefaseerde aanleg van de zeewerende dam goedkoper. Immers bouwkosten blijken binnen een gering aantal jaren steeds duurder te worden.

Op pag. 26 behandelen de schrijvers van de startnotitie m.e.r. bestemming de concentratie van industriële en logistieke activiteiten. Wij zijn van mening, dat de chemische activiteiten zoveel mogelijk gebundeld dienen te worden en dat geldt ook voor de logistieke activiteiten. Daarbij hoort volgens ons een continu proces van sanering van verouderde installaties en het in de gaten houden van het bijbehorende ruimtebeslag in de nieuwe èn de oude haventerreinen, zodat eventuele claims van de gebruikers voor verdere uitbreidingen van de Maasvlakte in de toekomst zoveel mogelijk beperkt gehouden worden. Dat door een dergelijk management de lucht-, licht- en geluidsverontreiniging beter binnen de perken gehouden worden is dan een van de positieve effecten. Echter al deze zaken zullen in het m.e.r.-bestemming uitgezocht moeten worden en het is best mogelijk, dat onze Stichting genoodzaakt kan worden haar standpunten te herzien op grond van de resultaten uit de milieu-effect-rapportage.

Opmerkingen bij hoofdstuk 4.
Paragraaf 4.1.
Wij zijn het eens met de opmerkingen bij het kopje "milieuhinder" op pag. 30. Eraan toegevoegd moet worden dat bij overschrijding door de geluidscontouren van de plangrenzen de bestemmingsplannen van de buurgemeenten aangepast dienen te worden. De resultaten van het m.e.r. moeten aangeven, wanneer er sprake is van overschrijding. Verder wordt in de startnotitie m.e.r. bestemming nauwelijks aandacht besteed aan de effecten op nabijgelegen natuurmonumenten als gevolg van de depositie van industriële uitstoot en de veranderende "salt- en sandspray". Wij verwachten dat er in het m.e.r. bestemming een voldoende wetenschappelijke onderbouwing van negatieve effecten op het kustmilieu zal plaatsvinden.

DCMR nr. 20/04497
Klass. nr. 1.731.212
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 2 2 ...
Afd. B/R
Naam GHOHDO
279

KAMER VAN KOOPHANDEL
ROTTERDAM

DCMR
T.a.v. hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

▸ **KANTOOR ROTTERDAM**
BLAAK 40
POSTBUS 450, 3000 AL ROTTERDAM
T (010) 402 77 77 F (010) 414 57 54

ONS KENMERK	UW KENMERK	DATUM
ES-04.1209/ML/jw	20180510	21 september 2004

BETREFFENDE	BIJLAGEN	DOORKIESNUMMMER
Reactie Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2		010 – 402 76 91

▸ Geachte heer, mevrouw,

Graag willen wij gebruik maken van de mogelijkheid enkele opmerkingen te plaatsen over de inhoud van de Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte Twee.

Het voornemen in het kader van de MER Bestemming Maasvlakte Twee heeft zowel betrekking op de eerste fase als de eindsituatie. Volgens de planning start de aanleg van de eerste fase in 2007 en de tweede fase (eindfase) tussen 2017 en 2019.
Wij hechten grote waarde aan korte procedures en eenvoudige regelgeving. In paragraaf 1.3 wordt opgemerkt dat het uitgangspunt is dat de MER Bestemming Maasvlakte 2 voldoende informatie bevat voor de besluitvorming in de diverse vergunningentrajecten in een later stadium. Dit biedt ons inziens mogelijkheden voor bedrijven die zich op Maasvlakte Twee gaan vestigen om ontheffing van de m.e.r. plicht te verkrijgen. Een dergelijke ontheffing levert een bijdrage aan de verbetering van de concurrentiepositie van Rotterdam ten opzichte van andere Europese havens om bedrijven uit de chemische industrie, containeroverslag en distributie aan te trekken.

De startnotitie legt in paragraaf 2.2 terecht de koppeling met het Havenplan 2020. In het Havenplan wordt de verwachting uitgesproken dat de goederenoverslag in de haven tot het jaar 2020 met circa 40% zal groeien tot bijna 460 miljoen ton. Om veiligheidsrisico's, luchtverontreiniging en verkeerslawaai te beperken wordt als belangrijke maatregel het bewerkstelligen van een modal shift genoemd.
Wij willen benadrukken dat een mogelijke modal shift moet worden bereikt door de gebruikers van infrastructuur keuzes te bieden in plaats van het gebruik van een bepaalde modaliteit te ontmoedigen. Binnenvaart, short sea, spoor, pijpleidingen en wegvervoer zijn modaliteiten die naar onze mening alle van hoog niveau moeten zijn, evenals bi- en trimodale overslagcentra. Afhankelijk van factoren als vereiste snelheid, bestemming, type goederen, aard van het product en tonnage verschilt de vraag naar de vereiste transportwijze(n). Een adequate multimodale infrastructuur moet bedrijven verleiden, waar mogelijk, gebruik te maken van andere modaliteiten. Tijdige ruimtereservering, aanleg of aanpassing van de hoofdinfrastructuur zoals tracés van N15/A15, leidingstroken, havenspoorlijn, voldoende diepgang van waterwegen, maar ook een goede multimodale lokale ontsluiting zijn derhalve noodzakelijk.

Wij hopen u hiermee te hebben geïnformeerd en zien met belangstelling de verdere procedure tegemoet.

Hoogachtend,

b/a

Mr. P.W.F. Paijmans
Directeur Economische Stimulering

Deelgemeente
Hoek van Holland

Deelgemeente Hoek van Holland
Prins Hendrikstraat 161
Postbus 10 - 3150 AA
Telefoon : (0174) 315131
Fax : (0174) 315101
dghvh@hoekvanholland.rotterdam.nl

DCMR nr. 20104498
Klass. nr. -1.731.212
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 22 SEP. 2004
Afd. BER
Naam GHO HDG

DCMR Milieudienst Rijnmond
T.a.v. Hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100 AV Schiedam

Uw kenmerk	Uw brief van	
	17 augustus 2004	
Ons kenmerk	**Behandeld door**	**Doorkiesnummer**
ui041368	J.J. Moll	(0174)315128

Onderwerp
Reactie startnotitie MER bestemming Maasvlakte 2

Hoek van Holland, 21 september 2004

Geachte heer/ mevrouw ,

Bij brief van 17 augustus 2004 heeft u ons de startnotities MER Aanleg en Bestemming Maasvlakte 2 toegestuurd om ze ter inzage te leggen.
Naar aanleiding van deze startnotities heeft ook ons bestuur een aantal vragen c.q. opmerkingen die wij graag onder uw aandacht willen brengen.
Teneinde eventuele formele problemen te vermijden zullen we in onze reactie zowel ingaan op de startnotie MER Aanleg als op de startnotie MER Bestemming.

Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2

Globale bestemmingsplannen
In deze startnotitie wordt op bladzijde 9 aangegeven dat het beleid van de gemeente Rotterdam gericht is op het maken van globale bestemmingsplannen. Hoewel wij beseffen dat voor het realiseren van de Tweede Maasvlakte flexibiliteit noodzakelijk is vinden wij (zeker bij dit soort grote projecten) dat de rechtszekerheid van de betrokken partijen niet uit het oog mag worden verloren. De gevolgen voor de leefomgeving zijn namelijk bijzonder ingrijpend.
Wij vragen ons dan ook af waar het door u genoemde beleid t.a.v. het opstellen van globale bestemmingsplannen is vastgelegd. Daarnaast zijn wij benieuwd waar en wanneer dit beleid is gepubliceerd. Wij zijn van mening dat in dit concrete geval een zorgvuldige afweging moet worden gemaakt met betrekking tot de vorm van het bestemmingsplan. Een verwijzing naar het bestaande Rotterdamse beleid lijkt ons wat aan de magere kant.

Deelgemeente
Hoek van Holland

Relatie Bestemmingsplan Maasvlakte met bestemmingsplannen In Hoek van Holland

Ook op bladzijde 9 wordt aangegeven dat op grond van de Wet Geluidshinder voor het hele havengebied geluidszones worden vastgesteld met maximaal toegestane geluidsniveaus. Deze geluidszone is integraal onderdeel van de plankaart in de bestemmingsplannen. Naast de bestaande geluidscontouren wordt voor Maasvlakte 2 in het kader van het bestemmingsplan een nieuwe geluidscontour vastgesteld. Deze geluidscontour kan ook bestemmingsplangebieden in Hoek van Holland beslaan. Wat zou betekenen dat deze bestemmingsplannen daarop moeten worden aangepast.
Wij zijn bijzonder benieuwd hoe we deze tekst moeten interpreteren en stellen een nadere toelichting daarom op prijs.

Keuze haveningang

Op bladzijde 20 en 21 komen de opstellers van de startnotitie min of meer tot de conclusie dat een ontwerp zonder eigen haveningang het meest realistisch is, met name omdat in dit ontwerp sprake is van aanzienlijk lagere aanleg- en onderhoudskosten. Maar ook door de gunstige stromingscondities voor de havenmond en minimalisatie van natuureffecten.
Men geeft echter ook aan dat dit alternatief zonder verkeersmaatregelen voor de scheepsvaart en misschien een aanpassing van de bocht in het Beerkanaal zowel wat betreft de nautische bereikbaarheid als op het gebied van de veiligheid ongunstiger is dan de huidige situatie.

De startnotitie laat het bij deze constateringen. De bewering dat het ontwerp zonder eigen haveningang goedkoper is, wordt niet nader onderbouwd. Belangrijker is echter dat ook niet nader wordt ingegaan op de constatering dat de doorsteekvariant zonder extra maatregelen niet voldoet aan de eis dat de nieuwe situatie minimaal net zo veilig moet zijn als de huidige situatie.
Vooralsnog vragen wij ons dan ook af of de doorsteekvariant in de huidige vorm voldoet aan het gestelde in de PKB-plus deel 4, dat de negatieve effecten van het uiteindelijke ontwerp voortvloeiend uit het projectenspoor kleiner dan wel gelijk moet zijn aan de milieueffecten van de twee referentie ontwerpen zoals geïnventariseerd in het MER.
Nadere onderbouwing stellen wij dan ook zeer op prijs.

Afweging eigen haven ingang/doorgetrokken Yangtzehaven

Op bladzijde 22 wordt een overzicht gegeven van een aantal voor- en nadelen van een eigen zeevaarttoegang en een zeevaarttoegang via de huidige havenmond en een doorgetrokken Yangtzehaven.
Op zich is het een goede zaak dat inzicht wordt gegeven in de verschillende factoren die bij de afweging een rol hebben gespeeld. Onduidelijk is echter hoe de weging van de verschillende factoren heeft plaatsgevonden.
Een nadere verklaring over de wijze waarop deze afweging heeft plaatsgevonden zou daarom zinvol zijn. Wij kunnen ons namelijk voorstellen dat een korte (dynamische) turnaround time voor zeeschepen een heel belangrijke factor is zeker gezien in het licht van de concurrentie positie van de Rotterdamse haven terwijl aan andere zaken minder gewicht kan worden toegekend.
Ook zijn wij benieuwd hoe de factor veiligheid in de totaal afweging een rol heeft gespeeld.

Deelgemeente
Hoek van Holland

Duurzaam bedrijventerrein
Op bladzijde 27 wordt aangegeven dat de landaanwinning wordt ingericht, geëxploiteerd en beheerd volgens de principes van een duurzaam bedrijventerrein, tevens wordt een aantal aspecten genoemd die hierbij een rol spelen.
Er wordt ook aangegeven (bladzijde 25) dat o.a. voor dit onderwerp een aanvullend toetsingskader moet worden opgesteld.
Wij onderschrijven het uitgangspunt dat duurzaamheid een belangrijk uitgangspunt is bij de inrichting, exploitatie en het beheer van de landaanwinning.
Wij zijn benieuwd of, en zo ja hoe, dit aspect een rol heeft gespeeld bij de afweging *eigen haven ingang versus doorgetrokken Yangtzehaven.*
Ook vragen we ons af op welke termijn het hierboven toegezegde aanvullende toetsingskader beschikbaar is en hoe onze deelgemeente wordt betrokken bij het opstellen van dit toetsingskader.

Wij zien uw nadere reactie met belangstelling tegemoet.

Startnotitie MER Aanleg Maasvlakte 2

Relatie Waterwegcentrum/ Tweede Maasvlakte
Op bladzijde 23 van deze startnotitie wordt aangegeven dat de meest grootschalige ontwikkeling in de omgeving van de land aanwinning de realisatie van het Waterwegcentrum Hoek van Holland is.
Er wordt echter niet aangegeven in hoeverre deze projecten elkaar beïnvloeden en zo ja, in hoeverre er dan maatregelen nodig zijn om de woon- en leefomgeving in het toekomstige Waterwegcentrum zo optimaal mogelijk te laten zijn.

Meest milieuvriendelijke alternatief
Op bladzijde 31 paragraaf 3.5 wordt aangegeven dat bij het meest milieuvriendelijke alternatief wordt uitgegaan van een geoptimaliseerde variant van het doorsteek alternatief. Een nadere onderbouwing voor deze keuze wordt niet gegeven.
Wij zijn benieuwd naar deze onderbouwing zeker in het licht van de externe veiligheid.

Kustveiligheid en kust onderhoud
Op bladzijde 39 onder het kopje "Kust en Zee" wordt aangegeven dat de zandwinning en de aanleg van de landaanwinning gevolgen kunnen hebben voor kustveiligheid en kustonderhoud van o.a. het kustvak van Delfland.
Kan worden aangegeven of er ook gevolgen zijn voor het kustvak voor Hoek van Holland en zo ja, wat kunnen deze gevolgen inhouden.

Wij zien uw nader reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
het dagelijks bestuur van de deelgemeente Hoek van Holland,

de secretaris,
J. Sekeris.

de voorzitter,
Th. van Eijk.

Kopie archief

GEMEENTE GOEDEREEDE

DCMR nr. 20180510
Klass. nr. 731.212
met bijlage(n)
ingek. d.d. 22 SEP. 2004
Afd. B&R
Naar GHG 1700
3/9

Aan DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

Uw brief : 25 aug 04
Uw kenmerk : 20180510
Ons kenmerk : DB/MNR2004/4906
Behandeld door: D. Breen
Doorkiesnr : 0187-497752
Bijlagen :

Goedereede, 21 september 2004.
Verz.:

21 SEP. 2004

Onderwerp : Startnotitie m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2.

Geachte heer,

Naar aanleiding van de ter inzage legging van de Startnotitie m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2, delen wij u het volgende mede.

Bij onze brief van 5 september 2000 en 25 juni 2001 hebben wij reeds de belangen van de gemeente Goedereede uiteengezet. Deze belangen betreffen:
1. de bevaarbaarheid van het Slijkgat;
2. de visserijgronden;
3. de recreatie op de Kop van Goeree;
4. *natuurcompensatie bij landaanwinning;*
5. milieuhygiëne;

Onderstaand zullen wij nog in het kort ingaan op de hier bovengenoemde onderwerpen:

Recreatie

In onze eerdergenoemde brieven maakten wij melding van een druk gebruik van het strand aan de noordzijde van de Kop van Goeree. Wij gaven aan dat het uitbreiden van de Maasvlakte met haven en industriële activiteiten zonder groene buffer aan de zuidzijde een visuele verontreiniging van het leefmilieu veroorzaakt, hetgeen in strijd is met de doelstelling van de PMR dat de kwaliteit van de leefomgeving moet worden verbeterd.
Wij wensen geen kaal haven- en industrieterrein voor onze kust. Als tot een uitbreiding van de Maasvlakte moet worden gekomen, dan verlangen wij een Maasvlakte die vanaf de Goereese kust een natuurlijke aanblik geeft, zonder direct zicht op de industriële bedrijvigheid.

Wij dringen er op aan dat het opnemen van een groene buffer aan de zuidzijde van de uitbreiding van de Maasvlakte en over natuurcompensatie op de Kop van Goeree, die uit recreatieoogpunt voor het Rijnmondgebied een belangrijke functie heeft, als randvoorwaarde wordt gesteld.

Tramlijnweg 2, 3252 BR GOEDEREEDE – Postbus 38, 3253 ZG OUDDORP – Tel. 0187 491500 – Fax. 0187 492924
e-mail: gemeentehuis@goedereede.nl Rabobank: 3613.10.005

toename verkeersdruk N57

De Rotterdamse haven is belangrijk voor de overslag en distributie van containers. Ook in de haven- en industrieterreinen van Vlissingen en (in mindere mate) Terneuzen (met verbindingen met Antwerpen) constateren wij op dit punt een toenemende bedrijvigheid. Duidelijk merkbaar is een toenemend containervervoer via de N57, ook wel de Dammenroute genoemd.
Een weg die hier niet bepaaldelijk voor is aangelegd en ook niet op een toenemend containervervoer berekend is. Het toenemend containervervoer levert voor de Kop van Goeree aantasting van de leefbaarheid op, terwijl recreatieverkeer kan gaan stagneren (verslechtering bereikbaarheid), met alle gevolgen van dien voor de Kop van Goeree en de Zeeuwse eilanden.
Wij verzoeken u aan het aspect van het mobiliteitsvraagstuk (toename verkeersbewegingen op de N57 en de aantasting van de leefbaarheid, het woon- en leefklimaat, op de Kop van Goeree in het algemeen en die door de toename van de verkeersdrukte in het bijzonder) in de nodige aandacht te spenderen en dringen er op aan hier onderzoek naar te doen

Met het oog op het landschap lijkt het ons tevens een goede zaak de bouwhoogte voor gebouwen en andere bouwwerken op de Tweede Maasvlakte te maximaliseren. Voorgesteld wordt slechts een beperkte bouwhoogte toe te staan.

Wij vrezen een negatieve invloed van de aanleg van de Tweede Maasvlakte op het imago van de badplaats Ouddorp aan Zee en verzoeken u aan de gevolgen van het aanleggen van de Tweede Maasvlakte voor de recreatie op de Kop van Goeree aandacht te besteden

Verbeteren leefklimaat

In de PKV-plus wordt geconstateerd dat het haven- en industrieel complex samen met de ontsluitende infrastructuur een fors beslag legt op de beschikbare ruimte, vooral op regionale schal. Ook wordt gesteld dat de milieulasten, voornamelijk veroorzaakt door industrie en wegverkeer, een grote druk op de kwaliteit van de leefomgeving legt. De effecten van de aanleg van de Tweede Maasvlakte op Goeree-Overflakkee dienen naar onze mening voldoende in beeld te worden gebracht.

compensatie van natuurschade

In de PKB-plus worden verschillende opties beschreven voor de compensatie van het verlies van natuurwaarden door de aanleg van een Tweede Maasvlakte.
Wij wensen te reageren m.b.t. de volgende opties:
a. zeereservaat in de monding van het Haringvliet
b. aanvullende aanleg van nieuw duingebied op de Kop van de Brouwersdam

ad a.
Wij hebben ernstige bezwaren tegen het instellen van een zeereservaat ter compensatie van de ecologische schade die ontstaat door de aanleg van een Tweede Maasvlakte voor de Haringvlietmond.

Allereerst in verband met de diepte en ligging van het Slijkgat. Wij vrezen dat de ligging van het Slijkgat in een zeereservaat consequenties kan hebben voor het voortbestaan, het gebruik en het onderhoudswerk van het Slijkgat, hetgeen voor ons niet acceptabel is.

Voorts vinden wij het onredelijk dat de visserijsector drie maal hard wordt getroffen door aanleg van een Tweede Maasvlakte: eerst door de aanleg van de Maasvlakte zelf, vervolgens door de zandwinning om de Maasvlakte aan te leggen en dan nog eens een keer door het instellen van een zeereservaat met de nodige beperkingen voor de visserij.

Wij onderschrijven de kritiek van het Productschap Vis hierop:

"Op de locatie van ongeveer 2.500 hectare waar de Tweede Maasvlakte moet komen, wordt intensief gevist op tong, schol, griet, kabeljauw en wijting. Daarnaast is er in dit gebied schelpdier- en garnalenvisserij en wordt er gevist op paling.
De visserij is dan ook bezorgd over de effecten voor de visserij van een uitbreiding van de Maasvlakte. Direct betekent de aanleg een verdere inperking van de mogelijkheden voor de visserij. Indirect worden ecokustsystemen drastisch beïnvloed. Door de aanleg van de Tweede Maasvlakte is in het betreffende gebied en omliggende visgronden sprake van verstoring van leefgebied en voedsel- en voortplantingsgebied voor vissoorten. Dit geldt ook voor het bodemleven waarvan veel vissoorten afhankelijk zijn. De kust heeft een zeer belangrijke kinderkamerfunctie voor diverse vissoorten. Een vermindering van het voedselaanbod en de opgroeimogelijkheden kan leiden tot een verkleining van populaties levend in het gebied. Als gevolg van de Tweede Maasvlakte kan het stromingspatroon van water langs de kust zodanig veranderen, dat de stroom van voedingsstoffen, eieren en larven hierdoor negatief beïnvloed wordt. Ook de zandwinning die nodig is voor de bouw van de Tweede Maasvlakte zal de visvangst belemmeren. Als in de toekomst de kustlijn van de Maasvlakte verdedigd wordt door middel van zandsuppletie zal dit leiden tot extra belemmering van de visserij. Daarbij komt dat zandwinning vertroebeling tot gevolg heeft. Dit kan door de stroming een groot gebied beïnvloeden en sterfte veroorzaken bij eieren en larven van vissen, schaal- en schelpdieren.
Op grond van Europese regelgeving dient de ecologische waarde die verloren gaat door de aanleg van de Tweede Maasvlakte te worden gecompenseerd, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij dit gebied. Hiervoor moeten we weten welke ecologische waarde het huidige gebied vertegenwoordigt. Dit is momenteel niet duidelijk. Ook zal bekend moeten zijn wat de compenserende maatregelen aan ecologische waarde opleveren.
De voorstellen van het Kabinet voor de aanleg van een zeereservaat lijken nu te worden verheven tot dé oplossing voor de compensatie van de ecologische zeewaarden die verloren gaan door de Tweede Maasvlakte. In een zeereservaat kunnen bepaalde gebruiksfuncties tijdelijk geheel of gedeeltelijk niet meer worden uitgeoefend. Zo kunnen er vergaande beperkingen worden gesteld aan de visserij. Niemand weet echter precies wat de ecologische gevolgen zijn van een zeereservaat en dus ook niet wat de extra ecologische waarde is die hiermee kan worden gerealiseerd. Deskundigen zijn het hier niet over eens, maar zijn het wel eens over het feit, dat het heel lang kan duren voordat hier meer zicht op komt.
De visserij is tegen de komst van een zeereservaat, omdat dit ten koste gaat van goede visgronden. Zeker als niet helder is wat de gevolgen zijn van het instellen van een zeereservaat en vooral ook gezien de omvang hiervan. Vooralsnog gaat het om een gebied van maar liefst 25.000 hectare. Een factor die tien keer zo groot is als het gebied dat gemoeid is met de aanleg van de Tweede Maasvlakte.

Wij zijn van mening dat nader onderzoek nodig is.

Wij achten al deze diep ingrijpende zaken voor de visserijsector zonder duidelijkheid over financiële compensatie van de visserijsector maatschappelijk onaanvaardbaar.

Wij achten het realiseren van een zeereservaat overigens in strijd met het Integraal Beleidsplan Voordelta (een belangrijk deel van het beoogde zeereservaat heeft in het IBV het accent visserij; in het beoogde zeereservaat zullen naar verwachting beperkende maatregelen worden genomen voor de visserij). Dit document dient naar onze mening te worden gerespecteerd. Het heeft onze voorkeur naar andere mogelijkheden om te zien voor natuurcompensatie, waarvoor wij in het verleden verschillende suggesties hebben gedaan.

Ook hebben wij problemen met beperkingen voor de recreatie door het instellen van een zeereservaat.

In het verleden hebben wij er op aangedrongen dat natuurcompensatie mede ten goede moet komen van de gemeenten die in hun belang worden getroffen door de uitbreiding van de

Maasvlakte. Met het voorstel voor een zeereservaat in de monding van het Haringvliet wordt hieraan niet voldaan.

ad. B

Met het plan voor aanvullende aanleg voor nieuw duingebied op de Kop van de Brouwersdam, gekoppeld aan de in ontwikkeling zijnde landschapsvisie voor de Brouwersdam en de Hollandse kustvisie kunnen wij instemmen, mits voldaan wordt aan het Integraal Beleidsplan Voordelta waarin de Kop van de Brouwersdam het accent recreatie heeft.

Wij pleiten voor de compensatie van schade aan zeenatuur en duinen in de Voordelta. Als door deze natuurcompensatie echter de belangen van visserij en/of recreatie worden geschaad, zijn wij van mening dat de initiatiefnemer zorg moet dragen voor de compensatie van deze schade.

Gezien het bovenstaande verzoeken wij u in het kader van de Startnotitie m.e.r. Bestemmingsplan Maasvlakte 2 met de bovengenoemde effecten rekening te houden bij de opstelling van de m.e.r.

Wij hopen u met het vorenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN GOEDEREEDE,

De secretaris,

R.S.M. Heintjes.

De burgemeester,

drs. J. de Prieëlle.

DCMR nr. 20184420
Klass. nr. -1.731.212
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 22 SEP. 2004
Afd. BER
Naam GHG HOO
22/9

e·on | Benelux

E.ON Benelux b.v., P.O. Box 8642, 3009 AP Rotterdam, The Netherlands

E.ON Benelux b.v.
Capelseweg 400
3068 AX Rotterdam
The Netherlands
T +31 10 289 57 11

www.eon-benelux.com
info@eon-benelux.com

mr. Marco J. van Basten
Legal and Regulatory Affairs
T +31 10 289 56 66
F +31 10 289 50 77
M +31 6 462 42 081

m.van.basten@eon-benelux.com

DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100AV SCHIEDAM

Rotterdam, 20 september 2004

Betreft: reactie Startnotitie m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2

Geachte heer, mevrouw,

Bijgaand treft u de zienswijze van E.ON Benelux B.V. (hierna E.ON) aan met betrekking tot de Startnotitie m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2 (hierna de Startnotitie).

Indien de milieueffectrapportage uitgevoerd wordt zoals aangegeven in de Startnotitie, dan schiet deze naar onze mening tekort op een aantal onderdelen. Zo wordt er bij het beoordelen van de verschillende alternatieven geen rekening gehouden met de problematiek rond het koelwater van de elektriciteitscentrale van E.ON aan de Maasvlakte en wordt er bij de beschrijving van de toekomstige ontwikkelingen geen rekening gehouden met mogelijke toekomstige uitbreidingen van de elektriciteitscentrale. Hieronder zullen deze beide punten nader worden uitgewerkt.

Koelwateruitlaat.
E.ON exploiteert op de Maasvlakte een elektriciteitscentrale. In de huidige situatie wordt het koelwater voor deze elektriciteitscentrale opgepompt aan de zijde van de Europa Haven en geloosd aan de zijde waar de Tweede Maasvlakte is geprojecteerd.
De verschillende uitvoeringsalternatieven van de aanleg van de Tweede Maasvlakte hebben verschillende gevolgen voor de temperatuur van het koelwater van de elektriciteitscentrale. Meest ingrijpend is de variant waar het lozingspunt tevens in de (Verlengde) Yangtze Haven ligt. Vanaf het lozingspunt kan het water alleen maar wegstromen in de richting van het punt waar het koelwater wordt opgepompt.
Een en ander zal enerzijds tot gevolg hebben dat de gehele watertemperatuur in de (Verlengde) Yangtze Haven zal stijgen, met onbekende gevolgen voor het milieu in de (Verlengde) Yangtze Haven alsmede voor het water bij de in- en uitgang van de (Verlengde) Yangtze Haven.
Anderzijds zal het tot gevolg hebben dat het op te pompen koelwater opwarmt door de watercirculatie en dientengevolge tevens het te lozen koelwater opwarmt. Een structurele opwarming van het koelwater zal als gevolg hebben dat de productie moet worden beperkt zodra de grenzen van de huidig vergunning worden benaderd, wat een forse financiële schade voor E.ON tot gevolg zal hebben alsmede een extra

milieubelasting elders in het land tot gevolg zal hebben (dit aangezien de elektriciteitsproductie landelijk gelijk zal moeten blijven).
Deze problematiek wordt vergroot indien er meer bedrijven koelwater zullen gaan lozen op hetzelfde water.
Bovendien leiden hogere koelwatertemperaturen tot een slechter rendement van de centrale, hetgeen een forse financiële schade tot gevolg heeft.

Uiteraard zijn er verschillende mogelijkheden om de koelwaterproblematiek te beperken.[1] Echter zoals de verschillende uitvoeringsvarianten verschillende gevolgen hebben voor de problematiek, hebben de verschillende oplossingen verschillende gevolgen voor het milieu en een verschillend kostenplaatje. Om een indicatie te geven van de verschillende problemen die de verschillende oplossingen meebrengen zullen we twee mogelijke oplossingen hieronder beschrijven onder de expliciete vermelding dat E.ON hierbij noch alvast een voorschot neemt op een eventuele voorkeursoplossing, noch een volledig beeld van de milieugevolgen beoogt te geven.
Indien, zoals aangegeven wordt op pagina 8 van de Startnotitie, een nieuwe koelwaterleiding wordt aangelegd teneinde het lozen op een andere locatie mogelijk te maken, dan zullen de milieueffecten van die lozing op dat andere punt moeten worden onderzocht. Niet is vaststaand dat de effecten van die lozing gelijk zullen zijn aan de effecten van de huidige lozingen aangezien er op een locatie wordt geloosd die kilometers verderop ligt. Door (Noordzee)stromingen kan het gebied waarover de lozingen een uitstralend effect hebben vele tientallen kilometers omvatten. Ook brengt deze oplossing hogere kosten met zich mee door extra pompenergie.

Zoals door het Havenbedrijf Rotterdam aangegeven in de Startnotitie[2], is het huidige lozingspunt van het koelwater een punt dat veel vissen aantrekt. Wijzigingen in het lozingenpunt brengen derhalve ook wijzigingen daaromtrent met zich mee, de gevolgen daarvan zijn vooralsnog onbekend.

Bij het beoordelen van de milieueffecten van de toekomstige bestemming(en) is het naar mening van E.ON essentieel dat de verschillende problemen (en de daaraan gekoppelde oplossingen) met betrekking tot de koelwaterlozingen voldoende worden belicht.

<u>Toekomstige uitbreiding</u>
Bij de bepaling van de autonome ontwikkelingen van het gebied wordt er naar mening van E.ON ten onrechte geen rekening gehouden met de mogelijke uitbreidingen van de elektriciteitscentrale van E.ON aan de Maasvlakte.
Naar mening van E.ON mag van algemene bekendheid worden verondersteld, dat er in Nederland over een aantal jaren een tekort ontstaat aan elektriciteitsproductie

---

[1] Het Gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam neemt op een van de mogelijke oplossingen alvast een voorschot bij de verwijzing naar de mogelijk voor de aanleg van een buisleiding verplichte milieueffectrapportage op pagina 8 van de Startnotitie.
[2] Startnotitie, pagina 15.

indien de bestaande productiecapaciteit in Nederland niet wordt uitgebreid.[3] Een van de voor de handliggende opties voor de uitbreiding van de productiecapaciteit in Nederland is de uitbreiding van de productiecapaciteit van de elektriciteitscentrale aan de Maasvlakte.
Het meenemen van deze mogelijke ontwikkeling in het referentiemodel is door bovengenoemd koelwaterprobleem des te noodzakelijker omdat uitbreiding van de productiecapaciteit tevens automatisch uitbreiding van de koelwaterbehoefte met zich meebrengt.
Verder zal de ontwikkeling moeten worden meegenomen bij het bepalen van de verschillende categorieën van bedrijven die zich in de nabije omgeving van de elektriciteitscentrale kunnen vestigen en de cumulatie van de milieueffecten bij de uitbreiding van de elektriciteitsproductiecapaciteit.

Conclusie
Naar mening van E.ON zou de milieueffectrapportage tevens aandacht moeten besteden aan de koelwaterproblematiek en de milieueffecten van de mogelijke oplossingen van die problematiek, alsmede aan de uitvoeringsgevolgen rekening houdend met de mogelijke uitbreiding van de productiecapaciteit van de elektriciteitscentrale van E.ON aan de Maasvlakte.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

E.ON Benelux b.v.

i.o.

ir. J.F.M. van Dijk

[3] Deze problematiek speelt niet slechts in Nederland maar in geheel Europa, zodat import van extra capaciteit niet tot de reële mogelijke oplossingen kan worden gerekend.

PROVINCIALE PLANOLOGISCHE COMMISSIE

provincie ZUID HOLLAND

Klass. nr. 20107676
met bijlage(n)
14 OKT. 2004
Afd. BLR
PPC-SECRETARIAAT

De PPC is het overleg- en adviesorgaan zoals bedoeld in artikel 53 WRO

DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam
o.v.v. reactie Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

CONTACTPERSOON
E. Privé
DOORKIESNUMMER
070 - 441 73 47
E-MAIL
privé@pzh.nl

PROVINCIEHUIS
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

TELEFOON
070 - 441 66 11
FAX
070 - 441 78 36
WEBSITE
www.pzh.nl

ONS KENMERK	UW KENMERK	BIJLAGEN	DATUM
DRM/PPC/2004/8464	20180515	-	- 5 OKT. 2004

ONDERWERP
Startnotitie M.E.R. Bestemming Maasvlakte 2

Geacht college,

Onze commissie besprak bovengenoemd plan in de vergadering van 23 september 2004. Hierbij berichten wij u onze opmerkingen.

1. INLEIDING

Het plangebied bevindt zich aan de westzijde van het huidige haven- en industriegebied de Maasvlakte, te Rotterdam, in een relatief ondiep gedeelte van de Noordzee. Het plangebied bestaat nu nog uit zee. De landaanwinning wordt aansluitend op de huidige Maasvlakte aangelegd.

Het project Maasvlakte 2 is een deelproject van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). PMR is opgedeeld in de volgende drie deelprojecten:

- Bestaand Rotterdams Gebied (BRG): een serie leefbaarheids- en intensiveringsprojecten in het bestaande havengebied;
- Uitbreiding havengebied: een landaanwinning in de Noordzee ten behoeve van haven- en industrieterrein van 1.000 hectare netto en bijbehorende natuurcompensatie;
- 750 hectare natuur- en recreatiegebied: ontwikkeling van nieuwe natuur- en recreatiegebieden in de nabijheid van de stad Rotterdam.

Voor het totaalpakket aan projecten en maatregelen van het PMR is een Planologische Kernbeslissing (PKB)-plus-procedure doorlopen, in combinatie met de procedure van de milieueffectrapportage (MER). In september 2003 is, mede op basis van het EU-advies, het laatste deel van de PKB-plus, Deel 4: Definitieve tekst verschenen. Hiermee wordt de uitvoering van de drie genoemde deelprojecten, waaronder de Maasvlakte 2, ruimtelijk mogelijk gemaakt. Het plus karakter van de PKB-plus betekent dat de PKB op uitvoering is gericht en dat er 'concrete beleidsbeslissingen' zijn genomen, die kaderstellend zijn voor de te nemen

Tram 1 en bus 18 en 67 stoppen bij het provinciehuis. Vanaf station Den Haag CS is het tien minuten lopen. De parkeerruimte voor auto's is beperkt.

adv-obp-boe-010900

vervolgbesluiten. Daarnaast staan er 'beslissingen van wezenlijk belang' in de PKB-plus, welke van indicatief karakter zijn.

De PKB-plus betreft de ruimtelijke reservering voor de drie PMR-deelprojecten en stelt randvoorwaarden waarbinnen deze worden gerealiseerd. Hoewel de PKB-plus een integraal en samenhangend besluit is over de drie deelprojecten, geldt voor elk van de deelprojecten een eigen realiseringstraject. De aanleg en ingebruikname van de landaanwinning omvat drie procedures met m.e.r. -plichtige besluiten:

- Verlening van een concessie in het kader van de Wet Droogmakerijen en Indijkingen 1904; de m.e.r. - plichtige activiteit is de aanleg van een *landaanwinning groter dan 200 hectare*;
- Verlening van een vergunning in het kader van de Ontgrondingswet; de m.e.r. - plichtige activiteit is een ontgronding op de Noordzee op winplaatsen met een gezamenlijke oppervlakte groter dan 500 hectare;
- Vaststelling van een bestemmingsplan; de m.e.r. - plichtige beoordeling is de aanleg van een bedrijventerrein groter dan 150 hectare.

Er worden voor de Maasvlakte 2, twee MER procedures doorlopen: één gekoppeld aan de verlening van de concessie en ontgrondingsvergunning en één gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure.
De twee notities zijn voor inspraak aan de provincie gezonden.
Met deze startnotitie wordt formeel het voornemen kenbaar gemaakt om een MER op te stellen en de gemeente Rotterdam wordt verzocht een bestemmingsplan op te stellen voor Maasvlakte 2. De initiatiefnemer (Havenbedrijf Rotterdam N.V.) doet met deze startnotitie gemotiveerde voorstellen voor de daarvoor in beschouwing te nemen alternatieven, alsmede voor de te onderzoeken milieuaspecten in het MER.
Het bevoegd gezag is in deze, de gemeenteraad van Rotterdam.
Het voornemen in het kader van het m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2, behelst het inrichten van de landaanwinning met bedrijventerreinen, infrastructuur (zowel water als land) en andere benodigde voorzieningen in twee fasen. In de eerste fase wordt 2,7 kilometer van de in totaal 4 kilometer harde zeewering aangelegd. Binnen deze buitencontour ontstaat ruimte voor circa 700 hectare nieuw havengebied. In de tweede fase wordt de buitencontour westwaarts opgeschoven, de harde zeewering wordt verlengd met 1,3 kilometer. Hierdoor ontstaat nog eens circa 300 hectare nieuw havengebied.
Volgens de huidige planning start de aanleg van de eerste fase van Maasvlakte 2 in 2007. De eerste bedrijven kunnen dan tussen 2010 en 2012 operationeel zijn. De aanleg van de tweede fase zal volgens de planning tussen 2017 en 2019 beginnen en tussen 2020 en 2023 zullen de eerste terreinen daarvan in gebruik worden genomen. De planhorizon van het project als geheel is 2033.
In het MER Bestemming Maasvlakte 2 worden de volgende alternatieven beschreven:

- Referentiesituatie
  Dit betreft de situatie zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit, het aanleggen van de landaanwinning. Het betreft de huidige situatie plus de ontwikkelingen die zich tot 2033 onafhankelijk van de voorgenomen activiteit zullen voordoen (autonome ontwikkelingen).
- PKB-alternatief
  De negatieve effecten van het uiteindelijk ontwerp moeten kleiner dan (of gelijk zijn aan) de milieueffecten van de twee referentieontwerpen (PKB-alternatief), zoals geïnventariseerd in het MER.

- Doorsteekalternatief
  Het Expertisecentrum PMR heeft, op basis van de randvoorwaarden in de PKB-plus en de inzichten in de onderzoeken voor het MER PMR, een 'verkenning van de ontwerpruimte' uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een optimalisatie van het referentieontwerp in technische zin. Deze verkenning had niet tot doel een beslissing te nemen over het definitief ontwerp van de landaanwinning, maar hoe het ontwerp van de landaanwinning kan worden geoptimaliseerd.
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)
  Dit alternatief is een vanuit milieuoptiek geoptimaliseerde variant van het Doorsteekalternatief.

Een definitieve keuze voor een inrichtingsvariant of voorkeursalternatief is, gezien de lange ontwikkelingstijd, niet aan de orde. Het MER leidt tot een aantal randvoorwaarden (en zal daarmee het toetsingskader zijn) voor de toekomstige inrichting van Maasvlakte 2.

De thema's die van belang zijn voor het MER Bestemming Maasvlakte 2 betreffen de volgende:
- Verkeer en vervoer (bereikbaarheid en nautische veiligheid);
- Milieuhinder (geluid, lucht, externe veiligheid);
- Recreatie.

Voor deze drie thema's gaat het er voornamelijk om de effecten van de alternatieven en varianten te vergelijken met de effecten van het referentieontwerp dat in de PKB-plus-procedure is onderzocht en dat normstellend is voor de verwachte milieueffecten.
Daarnaast spelen bij de inrichting van de landaanwinning de volgende aspecten een rol:
- Duurzaam bedrijventerrein;
- Water en bodem;
- Natuur;
- Landschap.

Het MER wordt tegelijk met het (voorontwerp)bestemmingsplan ingediend.

2. BEOORDELING

2.1 Verkeer en Vervoer

2.1.1 Verkeersproductie

Het is op meerdere plaatsen niet duidelijk wat met verkeersproductie bedoeld wordt. Zo wordt in paragraaf 4.1 Belangrijkste milieuthema's (pagina 30) verwezen naar 'Lit.15', dat handelt over verkeersstromen tussen achterland en havencomplex, waarbij de beschrijving 'achterland' lijkt te duiden op dat wat zich achter Rotterdam bevindt. Verkeersproductie dient alle verkeersstromen te omvatten, ongeacht lengte en zowel goederen als personenverkeer. Dus ook alle vrachtauto-ritten tussen bijvoorbeeld de Waalhaven en de Maasvlakte en ook personenverkeer (woon-werkverkeer) dat het gevolg is van activiteiten op de Maasvlakte. Hierbij dient dus tevens duidelijk te zijn wat het aantal te verwachten arbeidsplaatsen op de Maasvlakte is.

2.1.2 Verbindingen

De verbindingen betreffen niet alleen de achterlandverbindingen, maar ook de randstedelijke en regionale wegen als N57, N496 (Westvoornseweg) en N218 (Gkweg), Botlekbrug en Spijkenissebrug (N492 + N493). Woon-werkverkeer en sluipverkeer van vrachtauto's speelt hierbij een rol
Naar aanleiding van het bovenstaande wordt voorgesteld om het volgende tekstvoorstel over te nemen, op pagina 30, tweede alinea:
Het MER Bestemming Maasvlakte 2 zal op basis van de meest actuele prognoses opnieuw de verkeers- en vervoersintensiteiten voor vrachtverkeer en personenverkeer op de achterlandverbindingen, op de randstedelijke verbindingen in de stadsregio Rotterdam en op de regionale wegen van Voorne Putten en IJsselmonde na de eerste fase (2020) en na de tweede fase (2033) van het doorsteek-alternatief in beeld brengen.

2.2 Milieuaspecten

2.2.1 Geluidzonering industrielawaai

Verzocht wordt om na te gaan of er, in zowel juridische als praktische zin, sprake is van een nieuw (afzonderlijk te zoneren) industrieterrein, of van een wijziging/uitbreiding van het reeds bestaande industrieterrein. Het provinciaal beleid is er namelijk op gericht om aaneengesloten terreinen in beginsel ook als geheel te zoneren.

2.2.2 Milieueffecten vanwege infrastructuur

Onderzocht dient te worden wat de invloed is op de milieu-effecten (op regionaal schaalniveau) vanwege de infrastructuur (lucht, veiligheid en geluid). Aandachtspunten hierbij vormen onder andere de A15, de Havenspoorlijn en de vaarwegen.

2.2.3 Externe veiligheid

Het onderzoeksgebied voor de milieueffecten wordt in de startnotitie afgebakend tot aan het Vaanplein/Barendrecht. Wij merken hierover op dat externe veiligheid voor een groter gebied invloed zal hebben. Daarom verzoeken wij u dit voor een groter gebied inzichtelijk te maken.

2.3 Water

In hoofdstuk 5 'Besluitvorming', dient het procesinstrument de watertoets in dit hoofdstuk te worden verwerkt, conform Handreiking Watertoets nr. 2 (december 2003). Zie hiervoor met name hoofdstuk 9 relatie met het MER. Aangegeven dient te worden op welke wijze de watertoets wordt geïntegreerd in de MER procedure. De waterthema's zoals genoemd in hoofdstuk 4, pagina 31-33, worden onderschreven. Echter, onduidelijk is of de uitgangspunten van het waterbeleid 21ste eeuw (WB21) een rol gaan spelen bij het afwegen van alternatieven in het kader van de MER procedure. Hierbij valt te denken aan de uitgangspunten: trits voor waterkwantiteit: vasthouden – bergen – afvoeren, de trits voor waterkwaliteit: schoonhouden – scheiden - zuiveren en het voorkomen van afwenteling. Verzocht wordt om dit in de MER procedure mee te nemen.

2.4 Verkeer en Vervoer

Ten behoeve van het ontwerp tracé-besluit A15 Maasvlakte - Vaanplein worden de prognoses voor verkeer- en vervoersintensiteiten geactualiseerd. Er dient

afstemming plaats te vinden tussen deze prognoses en die voor de Maasvlakte 2 en de MER.

3. ADVIES

Wij verzoeken u met de gemaakte opmerkingen rekening te houden.

Hoogachtend,
namens de PPC,
de secretaris,

b.a.

J.I. Roest

DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam
reactie Startnotitie MER
Bestemming Maasvlakte2
Postbus 843
3100 AV Schiedam

DCMR	nr. 2-01/04642
Klass.	nr. 1.731.212
met	bijlage(n)
Ingek. d.d.	23 [illegible]
Afd.	BER
Naam	GNO TIDO

Rotterdam, 22 september 2004

Geachte heer, mevrouw,

U heeft een startnotitie opgesteld ten behoeve van de Bestemming Maasvlakte 2.

Mijn naam is Piet Buizer en ik heb een mosselkwekerij op de Steile Hoek direct ten oosten van boei SH. Gezien uw voornemen om te pleiten voor een zeereservaat in dat gebied heeft uw activiteit ongetwijfeld consequenties voor mijn kwekerij. Zoals dat andere regels voor gebruikers van een zeereservaat gelden dan voor de huidige 'status' van de Voordelta.

Dit gebied is bij uitstek geschikt voor het kweken van mosselen. Mijn voornemen is de kwekerij uit te breiden tot een kwekerij van 1000 ton mosselen per jaar. (nu 20 ton) Voor de uitbreiding hiervan zal een MER procedure doorlopen worden parallel aan de ontwikkeling van uw plannen.

Ik stel me op het standpunt dat u compenseert uit een andermans rechten en daarmee vooruitloopt op de gang van zaken.

Ik heb op dit moment de volgende vragen.

- Wat is volgens u de consequentie voor mijn activiteit als u voor het zee reservaat pleit?
- Zijn er directe consequenties wat betreft de zout-zoet water balans in het gebied, hoever en in welke mate is dat dan het geval?
- Welke stoffen komen er in zee terecht die nu niet aanwezig zijn tijdens de aanleg? U gaat immers slib van elders gebruiken wat gedeeltelijk met de stroom mee direct in mijn kweekgebied komt.
- Welke extra procedures moet ik doorlopen en welke maatschappelijke weerstanden moet ik daarbij overwinnen? Anders gezegd welke groeperingen en rechtspersonen moet ik voor mijn activiteit overhalen om toestemming te verkrijgen. Is dat de EG? Of blijft het 'lokaal', wie dan?
- Welke stoffen brengen de nieuwe activiteiten op de Maasvlakte met zich mee en hoe borgt u dat de uitstoot niet direct in het water of indirect in het

water via neerslag uit de lucht in mijn kweekgebied komt? Mosselen zijn een ideaal meetinstrument hiervoor maar dat is niet mijn doelstelling.

- Wilt u mij of hoe gaat u mij compenseren voor alle tijdsderving en overige consequenties voortvloeiend uit uw activiteit? Bijvoorbeeld, ik heb me nu al moeten verdiepen in uw startnotities en deze brief geschreven. Ik moet er niet aan denken de spreekwoordelijke halve wereld over me heen te krijgen omdat u een zeereservaat moet instellen voor uw activiteit.
- Wilt u op minimaal bovenstaande vragen en opmerkingen in uw MER antwoord geven? Wilt u dit doen zodanig dat de moeilijkheden /hindernissen voor mijn activiteit vermeden, verwijdert dan wel gecompenseerd worden.

Ik wens u succes met het opstellen van het MER,

Met hartelijke groet,

Piet Buizer

Mosselkweek In Open Zee
Hogenbanweg 142c
3028 GX Rotterdam
tel: 010 437 8324
E-mail: pietbuizer@hetnet.nl
BTW: NL0794.76.053.B03

Koninklijke
SCHUTTEVAER
Beschermvrouwe Koningin Beatrix

CBRB

Kantoor Binnenvaart

DCMR nr. 201 04633
Klass. nr. 1.731.2.2
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 23 SEP. 2004
Afd. BLR
Naam KGHO HDO
23/9

DCMR
postbus 843
3100 AV Schiedam

Rotterdam, 21 september 2004

Briefnummer: 0968
Betreft: inspraak op de startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2

Geachte mevrouw, heer,

Wij hebben de startnotitie met belangstelling gelezen en herbevestigen onze eerdere voorkeur voor een ontsluiting van de Tweede Maasvlakte via een doorgetrokken Yangtzehavenvariant. Ons verdere commentaar is tot deze keuze beperkt.

Het nadeel van de door Rotterdam gekozen opzet met flexibele bestemmingsplannen is dat bij ons nog onvoldoende inzicht bestaat in de definitieve vormgeving van de haven en het daaraan verbonden inrichtingskader en voorzieningen. De startnotitie geeft eveneens geen inzicht of en zo ja wanneer de inrichtingsaspecten in een vervolgprocedure met de betrokken gebruikers worden afgestemd. Wij zijn van mening dat op dit punt reeds in dit stadium helderheid moet worden verschaft en dat, overeenkomstig de onderdelen nautische veiligheid en efficiency, nader onderzoek nodig is om tot een meest optimale inrichtingsvariant te komen voor Maasvlakte 2. Wij menen dat het verstandig is reeds bij aanleg van de Maasvlakte rekening te houden met de inrichtingswensen van gebruikers, zodat later geen verrassingen kunnen ontstaan of dat uitvoering onmogelijk wordt gemaakt vanwege eerdere voldongen feiten.

Ter zake van deze inrichtingsaspecten dient het uitgangspunt te zijn dat er een goede, permanent beschikbare aan- en afvoerweg, voor de binnenvaart beschikbaar moet zijn en dat alle gerealiseerde industriële activiteiten op de Maasvlakte 2 over water ontsloten zijn, zowel voor zee- als voor binnenvaart.

Bij de inrichting van de meeste zeehavenbekkens werd tot nu toe werd onvoldoende rekening gehouden met de kenmerken van de binnenvaart. De oorzaak hiervan ligt in het feit dat de eisen die vanuit de zeevaart worden gesteld soms diametraal staan op de eisen die vanuit een binnenvaartoptiek aan veiligheid en hinder zouden moeten worden gesteld. Het zou van een evenwichtige aanpak getuigen indien er bij de inrichting van Maasvlakte 2 maximale aandacht voor de binnenvaartwensen is.

Hierbij dient in eerste instantie gedacht te worden aan voldoende lig-, wacht- en overnachtingsplaatsen, bij voorkeur in een speciale binnenvaarthaven met voldoende waterstandsonafhankelijke steigervoorzieningen in een rustige omgeving waar ook voorzieningen zijn aangebracht voor het innemen van drinkwater, het aan- en van boord zetten van auto's en openbaar vervoer op loopafstand. Dit klemt temeer nu, in het kader van security, het voor binnenschepen steeds problematischer wordt om in zeehavens ligplaats te kiezen bij bedrijven of naast schepen.

Van even groot belang is ervoor zorg te dragen dat bij de realisering en dimensionering van (zee-)kades ook rekening gehouden wordt met het feit dat langs deze kades ook binnenschepen moeten afmeren.

Koninklijke Schuttevaer
Vasteland 12e
3011 BL Rotterdam
Telefoon: 010 - 412 91 36
Fax: 010 - 233 13 06

CBRB
Postbus 23133
3001 KC Rotterdam
Telefoon: 010 - 411 59 00
Fax: 010 - 412 90 91

Kantoor Binnenvaart
Vasteland 12c
3011 BL Rotterdam
Telefoon: 010 - 206 06 00
Fax: 010 - 414 75 84

Wanneer fenders, zoals nu vaak gebruikelijk is, meer dan twee meter uit de kade steken is het afmeren van binnenschepen zeer problematisch en voor bemanningsleden onveilig. Voorts dienen ook in een zeekade voldoende afmeerbolders en trappen voor de binnenvaart te worden aangebracht, waarbij zowel schepen van 39 meter (350 ton) als van 135 m. (tot 8000 ton) veilig kunnen afmeren.

De op blz. 8 genoemde uitgangspunten voor de aanleg van een haven en een waterweg die geschikt moet zijn voor een laadvermogen van 1350 ton of groter, komt ons wereldvreemd over. Twintig jaar geleden was een schip van 1350 ton een maatgevend schip voor de Nederlandse binnenvloot. De huidige vloot bestaat uit schepen van 350 tot 8000 ton, alsmede uit koppelverbanden en duwstellen van 5000 tot 16.000 ton. De voor ons vereiste maximale afmetingen van een schip zijn op dit moment 270 m. lang, 33 m. breed, 4,5 m. diep en 11,54 m. hoog.

Voor wat betreft de nautische veiligheid en het samengaan van zee- en binnenvaart in de monding van het Beerkanaal, de doorgetrokken Yangtzehaven en het havenbekken op de Maasvlakte 2 onderschrijven wij de noodzaak tot extra inzet voor wat betreft de verkeersbegeleiding. Voorts lijkt het noodzakelijk de monding van het Beerkanaal ter hoogte van de Papegaaiebek zodanig vorm te geven dat zeevaart met zo weinig mogelijk ruimte beslag kan in- en uitvaren, zodat de onderlinge hinder beperkt blijft.

Voor wat betreft de locatie van het havenbekken en de overslagvoorzieningen op de Maasvlakte vragen wij uitdrukkelijk rekening te houden met de windgevoeligheid van hoge containerbinnenschepen. Daarnaast vragen wij aandacht voor het kiezen van niet te grote wateroppervlakten zodat de gevolgen van de combinatie van wind en water geen aanleiding geven tot hoge golfslag (ook de diepte van het bekken, alsmede de materiaalkeuze en de uitvoering van taluds en kades zijn hierop van invloed).

Niet in de laatste plaats vertrouwen wij erop dat bij de keuze van een nieuwe zeewering een zodanige constructie in combinatie met materiaalkeuze wordt gerealiseerd, dat de effecten van doorlaatbaarheid tot een minimum beperkt blijven.

Wij vertrouwen erop dat u bij de uitvoering van de MER en de beoordeling van de bestemmingsplannen met onze inzichten rekening zult houden.

Hoogachtend,
Mede namens de vereniging van sleep- en duwbooteigenaren Rijn en IJssel,

Koninklijke Schuttevaer	Centraal Bureau Rijn en Binnenvaart	Kantoor Binnenvaart
C.J. De Vries	mr. A.N. Roos	J. Veldman
directeur	directeur	manager

Koninklijke Schuttevaer
Vasteland 12e
3011 BL Rotterdam
Telefoon: 010 - 412 91 36
Fax: 010 - 233 13 06

CBRB
Postbus 23133
3001 KC Rotterdam
Telefoon: 010 - 411 59 00
Fax: 010 - 412 90 91

Kantoor Binnenvaart
Vasteland 12c
3011 BL Rotterdam
Telefoon: 010 - 206 06 00
Fax: 010 - 414 75 84

Zuid-Hollandse Milieufederatie

Bezoekadres:
Goudsesingel 6

Correspondentieadres:
Postbus 22344
3003 DH Rotterdam
telefoon (010) 476 53 55
fax (010) 477 55 62
e-mail zhm@zhm.milieu.net

DCMR nr. 2018491
Klass. nr. -1-731.2-12
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 24 SEP 2004
Afd. BZR
Naam GHO HOO
24/9

DCMR Milieudienst Rijnmond
Hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam
Reactie Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

referentie IP 7102/04.362
uw referentie
onderwerp Startnotitie m.e.r. bestemming Maasvlakte 2
behandeld door A. Steekelenburg / SJ
datum 23 september 2004

Geachte mevrouw, heer,

Onderstaand treft u de schriftelijke reactie aan van de Zuid-Hollandse Milieufederatie te Rotterdam en van Stichting Natuur en Milieu te Utrecht op de startnotitie m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2 die is uitgebracht op 17 augustus 2004.

Eerder hebben de Zuid-Hollandse Milieufederatie (namens ConSept) en de Stichting Natuur en Milieu hun inbreng geleverd in het convenant Visie en Durf, in de drie adviezen van het Overleg Niet Rijkspartijen (ONR), in het bestuurlijk Stakeholdersakkoord en in een inspraakreactie op de PKB-1.
Onze reactie blijft in lijn met deze eerdere inbreng gericht op duurzame ontwikkeling van zowel stad en haven als natuur in de regio Rotterdam.

Bestemming
Ten aanzien van de mogelijke bestemmingen van de Tweede Maasvlakte is uitgebreid gestudeerd en van gedachten gewisseld in de PMR/PKB fase. Het gestelde daarover in de PKB-4 hoofdstuk 3.3.2 Randvoorwaarden (bladzijde 37-39) is een afgewogen compromistekst, die gezien het pluskarakter van de PKB directe doorwerking op bestemmingsplanniveau dient te krijgen.
Wij verzoeken u daarom deze tekst letterlijk op te nemen.
U wijkt hier en daar in de startnotitie op essentiële onderdelen hiervan af, zoals op bladzijde 10 waar u stelt "de bestemming van de landaanwinning als haven en industrieterrein voor met name de sectoren container op- en overslag, distributie en chemie/industrie". U verzuimt hier de centrale voorwaarde, namelijk "deepsea gebonden activiteiten" waarbij de PKB nader toelicht "activiteiten waarvoor een ligging direct aan of in directe nabijheid van diep zeewater van groot belang is".
De PKB-tekst bevat ook een afwegingskader voor andere dan vermelde deepsea gebonden activiteiten, dat letterlijk vermeld dient te worden, en een nadere uitwerking dient te krijgen in het bestemmingsplan.

De startnotitie vermeldt dat "Het beleid van de gemeente Rotterdam is gericht op het maken van globale bestemmingsplannen met een maximale flexibiliteit". Ons inziens moet dit beleid echter in dit geval worden verlaten. De Tweede Maasvlakte vereist een nauwkeurige bestemming en wel om twee redenen. In de eerste plaats wordt omwille van de aanleg van de Tweede Maasvlakte door Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn beschermde natuur aangetast, en mag deze Maasvlakte daarom louter bestemd worden voor die activiteiten waarvoor in de PKB afweging en de bijbehorende KBA is aannemelijk gemaakt dat het hier gaat om voldoende dwingende redenen van groot openbaar belang waarvan voldoende is aangetoond dat er geen alternatieve

oplossingen mogelijk zijn. In de tweede plaats schrijft de PKB voor dat "de landaanwinning wordt ingericht, geëxploiteerd en beheerd volgens de principes van een duurzaam bedrijventerrein"; onderdeel van beleid gericht op een duurzaam bedrijventerrein vormt ook een vestigingsbeleid gericht hierop. Ook in dit kader moeten dus nadere eisen worden gesteld die in het bestemmingsplan moeten worden vastgelegd.

Autonome ontwikkeling
Ons inziens is het onjuist hier de beleidswensen van Havenplan 2020 op te voeren, hoeveel waardering wij ook hebben voor dit Havenplan. De autonome ontwikkeling is een ontwikkeling waarbij geen Tweede Maasvlakte wordt aangelegd, maar waarbij wel langs allerlei andere mogelijke maatregelen wordt getracht de haven van Rotterdam optimaal te laten functioneren. Het lijkt verstandig hierbij de ontwikkelingsscenario's te hanteren die het CPB ook hanteert in de Kosten baten Analyse.

Milieueffecten
Wij vragen ons af of na aanleg van fase 1 van de Tweede Maasvlakte de A15 nog wel toereikend zal zijn als achterlandverbinding. Geef daarom ook de verkeers- en milieueffecten aan langs de A15 bij aanleg van de volledige Maasvlakte en gelijktijdig achterwege blijven van nu nog niet voorziene capaciteitsvergroting in het mobiliteitsnetwerk.

Met name ten aanzien van de gegevens omtrent luchtkwaliteit in brede zin, zowel luchtkwaliteit en gezondheid voor omwonenden als luchtkwaliteit en natuurschadelijke depositie in kwetsbare natuurgebieden, had de commissie MER vragen naar aanleiding van het vorige MER. Het is daarom zaak hieromtrent zorgvuldig en sluitend te rapporteren in het kader van dit bestemmings-m.e.r.

Duurzaam bedrijventerrein
De startnotitie stelt (bladzijde 21) dat definitieve keuze voor een inrichtingsvariant of voorkeursalternatief hier niet aan de orde is. Wij begrijpen niet hoe deze stellingname zich verhoudt in het gestelde in de PKB onder BWB-4: "De landaanwinning wordt ingericht, geëxploiteerd en beheerd volgens de principes van een duurzaam bedrijventerrein".
Ons inziens moet in het kader van dit m.e.r. systematisch onderzocht worden wat een duurzame inrichting, een duurzame exploitatie en een duurzaam beheer van de Tweede Maasvlakte kan inhouden en moeten op basis van deze studie na bredere afweging vervolgens in het bestemmingsplan de keuzes ten aanzien van inrichting, exploitatie en beheer van de Tweede Maasvlakte gericht op duurzame ontwikkeling expliciet worden opgenomen.

Wij missen in de startnotitie node een degelijke aanzet tot een dergelijke studie. Wij verzoeken u nadrukkelijk een studie naar de concrete invulling van het begrip duurzaam bedrijventerrein met betrekking tot de Tweede Maasvlakte uit te zetten. Een eerste aanzet voor de ideevorming daarover is ons inziens terug te vinden in onder andere diverse PMR rapporten over leefbaarheid en duurzaamheid, in de ConSept publicatie een koffer vol ideeën, verrassende kansen voor een *groene haven en een leefbare stad, en in het convenant Visie en Durf:*
"Een compleet maatregelenpakket voor de leefbaarheid richt zich op de volgende 7 hoofdambities: integrerend beleidskader, duurzaam ruimtegebruik, duurzame industrie, duurzaam transport, lokale milieukwaliteit, ruimtelijke kwaliteit, en natuur en recreatie."

Postbus 22344, 3003 DH Rotterdam, telefoon (010) 476 53 55, fax (010) 477 55 62, e-mail zhm@zhm.milieu.net

Zuid-Hollandse Milieufederatie

Aan een nadere uitwerking van de vraag wat een duurzaam bedrijventerrein in het geval van de Tweede Maasvlakte moet behelzen willen onze organisaties ook graag een steentje bijdragen. Wij zouden een uitnodiging hiertoe van uw kant zeker verwelkomen.

Hoogachtend,

Zuid-Hollandse Milieufederatie
mede namens Stichting Natuur en Milieu

Mevrouw P.J.H.D. Verkoelen
directeur

Postbus 22344, 3003 DH Rotterdam, telefoon (010) 476 53 55, fax (010) 477 55 62, e-mail zhm@zhm.milieu.net

DCMR nr. 20184022
Klass. nr. 1.731.2.2
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 24 SEP. 2004
Afd. BER
Dienst Stadswerk GHO HPO

Gemeente Vlaardingen

Ruimtelijke Ordening & Milieu

Hoflaan 27
Postbus 141
3130 AC Vlaardingen
Telefoon (010) 248 4000
Fax (010) 248 4606

Giro 9829
Bank 28.50.08.838

DCMR Milieudienst Rijnmond
T.a.v. het hoofd van de afdeling Bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100 AV Schiedam

Datum
2 2 SEP. 2004

Onderwerp
Reactie startnotitie m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2

Briefnummer
STW/2004/ 38000

Uw kenmerk
20180510

Bijlage(n)

Geachte heer Bakker,

Naar aanleiding van de publicatie van de startnotitie milieueffectrapportage Bestemming Maasvlakte 2 brengen wij het volgende onder uw aandacht.

Het project Maasvlakte 2 is een deelproject van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). De dubbeldoelstelling van PMR is gedefinieerd als: versterking van de positie van de mainport Rotterdam en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. In de startnotitie wordt in paragraaf 2.2 onder autonome ontwikkelingen gesteld: "De landaanwinning" (en daarmee naar onze mening de bestemming/inrichting) "wordt als kans gezien om de kwaliteit van de stad te verbeteren, door hinder veroorzakende bedrijven te kunnen verplaatsen en de oostelijke havengebieden geleidelijk om te vormen tot een dynamisch en levendig gebied waar havenfuncties en stedelijke functies samen kunnen gaan".
Gezien de dubbeldoelstelling van PMR willen wij het volgende benadrukken. In de hele regio Rijnmond is sprake van schaars beschikbare ruimte enerzijds en behoefte aan ruimte voor zowel bedrijven als voor nieuwe woningen anderzijds. Een kwaliteitsverbetering van de leefomgeving in Rijnmond impliceert dat ook moet worden onderzocht wat verplaatsing van hinder veroorzakende bedrijven naar Maasvlakte 2 in een Rijnmondgemeente als Vlaardingen aan milieuwinst kan opleveren. Milieuwinst is vooral te behalen in de Rivierzone.
Beperking tot de stad Rotterdam spoort niet met de dubbeldoelstelling.

In het Havenplan 2020 wordt de verwachting uitgesproken dat vooral de overslag van containers sterk zal toenemen. Daarnaast is voor de (petro)chemische industrie, nieuwe industriële ontwikkelingen en de distributiesector meer ruimte nodig. In de startnotitie wordt gesteld dat een keuze voor een definitieve inrichtingsvariant niet aan de orde is gezien de lange ontwikkelingstijd voor Maasvlakte 2. Het bestemmingsplan is kaderstellend voor de inrichting. Besluiten over de uiteindelijke inrichting worden daarbij nog niet genomen want de inrichting wordt immers mede beïnvloed door de feitelijke marktvraag, kosten en planning. Voor ons is het essentieel dat verschillende inrichtingsscenario's toch worden doorgerekend met variaties wat betreft de omvang, verdeling en locatie van industriële activiteiten. Deze activiteiten leiden in het reeds zwaarbelaste Rijnmondgebied tot

In behandeling bij
H.C. Christerus

Doorkiesnummer
248 4541

Wilt u bij beantwoording van deze brief bovenstaand briefnummer vermelden?

uiteenlopende vormen van hogere milieubelasting met de daarbij behorende contouren en grenswaarden.

Wij onderschrijven de constatering in de startnotitie dat voor het milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2 het onderwerp verkeer en vervoer, inclusief de te verwachten stromen van en naar het achterland als gevolg van de landaanwinning en de inrichting, een van de belangrijkste milieuthema's is. De verdeling van te verplaatsen goederen via weg, spoor, binnenvaart en buisleiding en verschuivingen hierin (modal split en modal shift) zijn van grote invloed op de aspecten geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid (groepsrisico). Aan deze aspecten dient bijzondere aandacht te worden besteed gezien de verwachte forse toename van het transport van en naar de haven over de A15, de Betuwelijn, het Hartelkanaal en de Nieuwe Maas.

Een ander belangrijk milieuthema is de nautische veiligheid. Dit thema moet naar onze mening expliciet worden gekoppeld aan de langere turnaround time voor te verwachten grote zeeschepen, zoals mammoettankers en containerschepen. Deze turnaround time is benoemd als nadeel bij het zogenoemde Doorsteekalternatief. Dit alternatief wordt gekenmerkt door een zeevaarttoegang via een doorgetrokken Yangtzehaven op de Maasvlakte. Een eventueel grotere kans op calamiteiten, zoals het overslaan van branden of het vrijkomen van gifwolken, heeft gevolgen voor de externe veiligheid in het Rijnmondgebied.

In deze startnotitie is onvoldoende rekening gehouden met de Vlaardingse belangen in het Rijnmondgebied. Wij dringen er daarom op aan in de richtlijnen voor het MER hieraan een groter gewicht toe te kennen.

Tot slot wijzen wij op paragraaf 4.4 met aandacht voor de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor de volledigheid dient hier ook de Flora- en faunawet aandacht te krijgen. Deze raamwet is in werking sinds 1 april 2002 en richt zich op de bescherming van planten- en diersoorten.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Vlaardingen
De secretaris, De burgemeester,

Wijkraad voor Pernis
Gemeente Rotterdam

Adres: Wijksecretarie
Vroomstraat 14, 3195 VP Pernis

E-mail :info@pernis.rotterdam.nl
Fax: 010-4383579
Inlichtingen: **AD**
Telefoon: 010-2954848

Uw brief van:
Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 04/1968
Aantal bijlagen:

Betreft: Zienswijzen Pernis startnotitie MER, bestemming Maasvlakte 2

Datum: 22 september 2004

DCMR Milieudienst Rijnmond
T.a.v. het hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

701

DCMR nr. 2010480
Klass. nr. 1.731.21
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 23 SEP. 2004
Afd. BL-R
Naam

Geacht college,

Hierbij zenden wij u onze zienswijzen op de Startnotitie MER bestemming Maasvlakte 2.

Pernis ligt in het havengebied bij het punt waar de A-4 en A-15 elkaar kruisen. Ook de havenspoorlijn loopt ten zuiden van Pernis. Ongetwijfeld zal het verkeer over de havenspoorlijn en de A-15 toenemen als gevolg van de aanleg van Maasvlakte 2, maar ook zal zeker het verkeer toenemen op de A-4 die vlak ten westen van Pernis loopt.

Op grond van de huidige modellen zal in Pernis de grenswaarde van 40 microgram NO-2 langs de A-4 in 2010 worden overschreden. Door extra verkeer als gevolg van de aanleg van de 2e maasvlakte zal deze overschrijding toenemen.
Wij verzoeken u dan ook om in de MER, net als voor de A-15, het onderzoek naar de effecten van de verkeerstoename op de A-4 van en naar de Maasvlakte 2 op te nemen. (in ieder geval voor het gedeelte A-4 langs Pernis tot de Beneluxtunnel).

Ook het effect op de geluidhinder door de toename van het railverkeer op de havenspoorlijn, zien wij in de MER voor Pernis graag gebiedsgericht gekwantificeerd.

Wij verzoeken u om onze zienswijzen te betrekken bij het opstellen van de richtlijnen van het te maken milieueffectrapport.

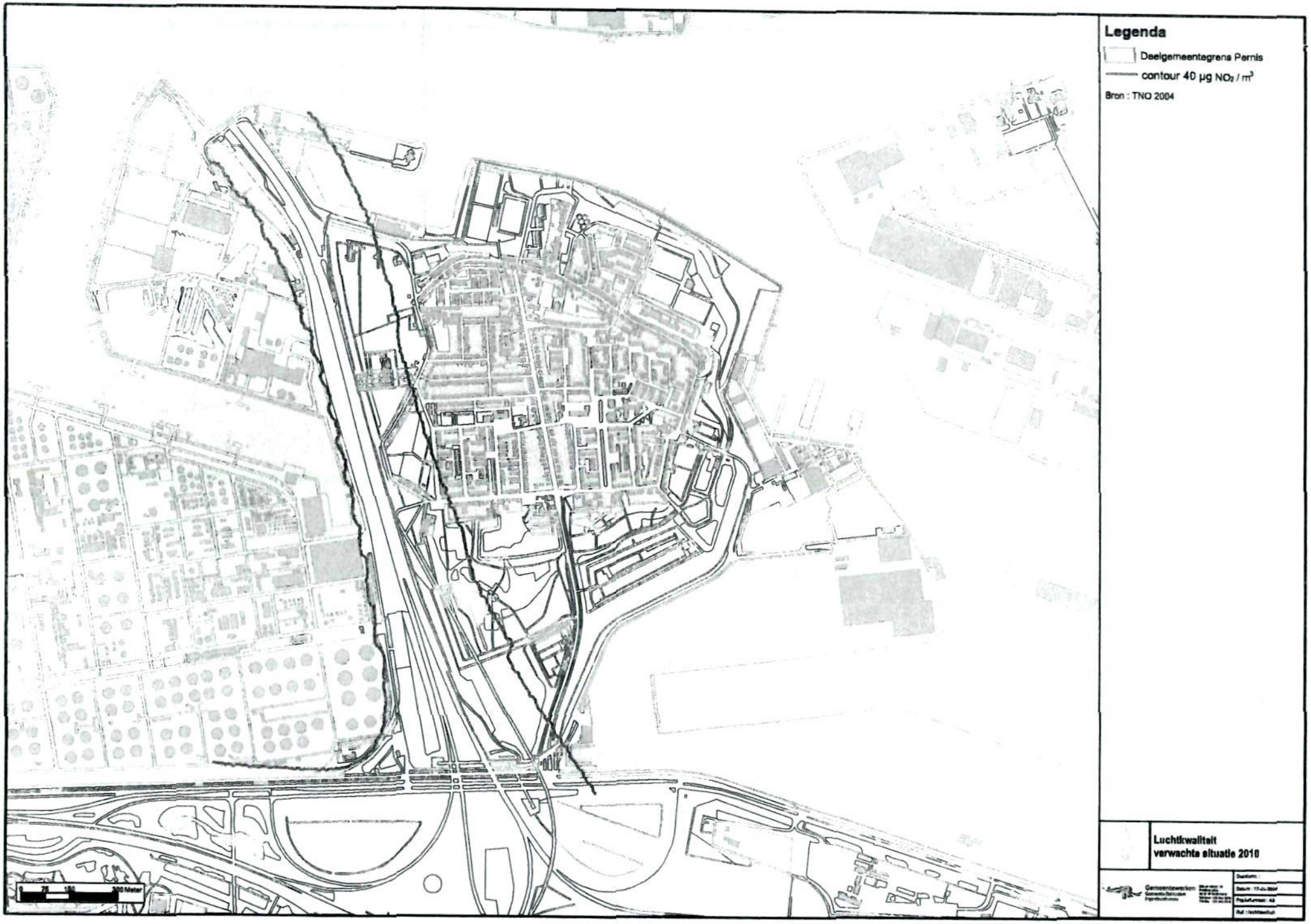
Met vriendelijke groet,

De wijkraad voor Pernis

de secretaris, A. Draisma

de voorzitter, M. van der Tak

Bijlage:
kaart 40 microgram NO-2 contour 2010


Legenda
Deelgemeentegrens Pernis
contour 40 µg NO_2 / m^3
Bron : TNO 2004
0 75 150 300 Meter
Luchtkwaliteit
verwachte situatie 2010
Gemeentewerken

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

DCMR nr. 2-01/04.0109
Klasse nr. -1.73.1.2.12
met bijlage(n)
ingek. d.d. 23 SEP. 2004
Afd. BER
Naar GHG HDO

Het College van Burgemeester en Wethouders van
de gemeente Rotterdam
P/a DCMR Milieudienst Rijnmond
T.a.v. het hoofd van de afdeling
Bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

Contactpersoon
ing. P. Dekkker

Doorkiesnummer
010 402 62 03

Datum
22 SEP. 2004

Bijlage(n)
-

Ons kenmerk
VIB/2004.9920

Uw kenmerk

Onderwerp
Reactie Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2.

Geacht College,

Hierbij maak ik graag gebruik van de gelegenheid om te reageren op de Startnotitie MER Bestemming Maasvlakte 2.

Aangetoond dient te worden dat het ontwerp aan de Concrete beleidsbeslissingen en Beslissingen van wezenlijk belang van de PKB+ PMR voldoet. Daarbij moet onder andere worden voldaan aan de uitgangspunten van een duurzaam bedrijventerrein zoals die in de tekst van de PKB uitgewerkt zijn. Dat betekent voor Verkeer en Vervoer dat voor alle modaliteiten gelet moet worden op de efficiency van de aansluitingen op het bestaande havengebied. Daarnaast dient voor de modal shift richting de schonere vervoerswijzen aangetoond te worden dat dit streven bij de inrichting wordt gefaciliteerd. In deze fase betekent dit dat er voldoende ruimte gereserveerd wordt om het stimuleren van de modal shift mogelijk te maken. Ook moet uit verkeersonderzoeken dit streven naar voren komen. In deze onderzoeken moet het bestaande havengebied uitdrukkelijk worden betrokken.

Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (MaVa) worden de prognoses van de verkeer en vervoerintensiteiten uit de Trajectnota MER MaVa momenteel geactualiseerd. Ik acht het van belang dat er afstemming plaats vindt met de prognoses die u in de MER-studie bestemming Maasvlakte 2 zal hanteren.

Directie Zuid-Holland
Postadres Postbus 556, 3000 AN Rotterdam
Bezoekadres Boompjes 200

Telefoon 010 402 62 00
Fax 010 404 79 27

Conform de PKB+ PMR dient te worden aangetoond dat de milieueffecten van het uiteindelijke ontwerp kleiner of gelijk zijn dan de milieueffecten van de twee referentieontwerpen zoals geïnventariseerd in het MER PMR. Ten aanzien van het bepalen van de milieueffecten die samenhangen met de mobiliteitsgevolgen verzoek ik u aan te sluiten bij de thema's en indicatoren die Rijkswaterstaat hanteert bij (de voorbereiding van) het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein. Daarbij ga ik er van uit dat u als initiatiefnemer verantwoordelijk bent voor het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen indien de effecten groter blijken te zijn dan die van de twee referentieontwerpen.

Ten aanzien van de berekening van de milieueffecten op de transportassen landwaarts van Maasvlakte 2 wordt ervoor gekozen om het studiegebied af te bakenen tot het Vaanplein/Barendrecht. ~~Met betrekking tot externe veiligheid verzoek ik om het studiegebied te verruimen, zoals is aangegeven in de brief van DG Goederenvervoer aan de heer Konter van het HbR (DGG/A/IHI/04/000876, 20-02-2004, bijgevoegd).~~ vervallen
Wellicht ten overvloede wijs ik u erop dat onlangs de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is gepubliceerd (Staatscourant 04-08-2004).

Ik verzoek u om bij het thema water en bodem specifiek in te gaan op de effecten met betrekking tot industriële afvalwaterlozingen. Verder zie ik graag dat aandacht wordt besteed aan de keuze voor het systeem van de afvoer van hemelwater en van afvalwater, en de effecten daarvan op de waterkwaliteit.
Ten aanzien van de aanleghoogte van Maasvlakte 2 wordt terecht verwezen naar de MER Aanleg Maasvlakte 2. Ik ga ervan uit dat zaken als maaiveldhoogte en bouwpeil in de uiteindelijke bestemmingsregeling worden opgenomen. Dit acht ik van belang vanwege de buitendijkse ligging van het plangebied.

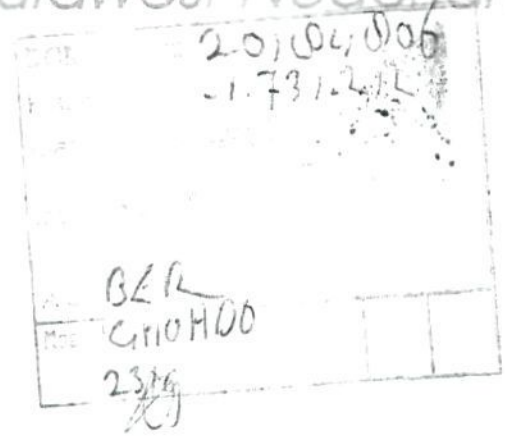
In algemene zin valt op dat de wijze waarop effecten bepaald zullen worden op veel onderdelen relatief globaal beschreven is. Ik verzoek u om ten behoeve van de vaststelling van de richtlijnen nader aan te duiden op basis van welke indicatoren de effecten van de diverse aspecten bepaald worden.

Ik verzoek u om bovenstaande opmerkingen mee te nemen bij het opstellen van de richtlijnen van het MER.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR,
namens deze,
directeur Verkeer en Vervoer,

drs. K. Kosters.

Federatie van hengelsportverenigingen
Zuidwest Nederland



DCMR
Postbus 843
3100 AV Schiedam

Kerkdriel, 22 september 2004

Kenmerk: AV/22.09.04
Onderwerp: inspraakreactie startnotitie MER bestemming Maasvlakte 2

Geachte heer/mevrouw,

De Federatie van hengelsportverenigingen Zuidwest Nederland maakt bij deze gebruik van de geboden gelegenheid in te spreken op de startnotitie MER bestemming Maasvlakte 2.

De Federatie van hengelsportverenigingen Zuidwest Nederland is de overkoepelende hengelsportorganisatie voor circa 275 verenigingen in het zuidwesten van Nederland. Verdeeld over de provincies Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant zijn zo'n 115.000 sportvissers aangesloten bij Federatie Zuidwest Nederland. Het vissen op het zoute water is een speerpunt in het beleid van de federatie. Om dit beleid gestalte te geven is er een Commissie Zeesportvisserij ingesteld. Deze commissie wordt gevormd door mensen met kennis van alle facetten van de zeehengelsport. De commissie houdt zich bezig met de belangen van de zeehengelsport in het algemeen en heeft zich ook gebogen over de toekomstige mogelijkheden voor de sportvisserij in het kader van de realisatie van de Tweede Maasvlakte.

Het kabinet heeft in december 2003 ingestemd met de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Door de aanleg van hiervan verandert er het nodige voor de recreatie in het algemeen en de sportvisserij in het bijzonder. Landaanwinning aansluitend aan de bestaande kustzone van de Maasvlakte betekent verlies aan zeenatuur en verlies aan recreatieruimte. Verlies aan zeenatuur zal worden gecompenseerd via een pakket aan maatregelen. Concrete voorstellen voor de compensatie van verlies aan recreatiemogelijkheden zijn echter nog niet gedaan. De meest zeewaarts gelegen kustzone van de landaanwinning kan vanwege de uitbreiding aan kustlijn en de ligging verder in zee voor de sportvisserij vanaf de oevers (stranden en zeeweringen) nieuwe kansen bieden. Een ruimtelijke reservering en openbare toegankelijkheid moeten echter wel worden gewaarborgd.
Op zee wordt echter niet alleen vanaf de kant gevist. Veel zeesportvissers hebben een eigen boot waarmee ze op zee vissen. Om deze boot te water te kunnen laten is een trailerhelling nodig. Aan de huidige Maasvlakte liggen twee plaatsen waar visboten te water kunnen worden gelaten. Landaanwinning heeft tot gevolg dat deze te water laat plaatsen zullen verdwijnen. Langs dit deel van de Nederlandse kust is er grote behoefte aan openbaar toegankelijke plekken waar onder alle omstandigheden veilig visboten te water gelaten kunnen worden. De sportvisserij vraagt in het kader van de landaanwinning en de recreatieve inrichting van het gebied

Postadres Federatie: Valeriaan 24,
5331 DA Kerkdriel
Tel.: 0418 639234, fax: 0418 639224

Mobiel: 06 28646264
www.sportvisserijbelangen.nl
e-mail: info@sportvisserijbelangen.nl

om een veilige en openbaar toegankelijke trailerhelling en ruime parkeergelegenheid. Deze voorziening zal sportvissers in staat stellen het gebied grenzend aan de landaanwinning binnen en buiten de driemijlszone te bezoeken. Federatie Zuidwest Nederland zou graag met ideeën en adviezen over de locatie en inrichting van een dergelijke voorziening bijdragen aan de aanleg.

In afwachting van uw reactie verblijf ik.
Met vriendelijke groet,
Namens het bestuur van Federatie Zuidwest Nederland

i/o

J.B.A. Biondina
Secretaris FZWN

Aan:

AANGETEKEND

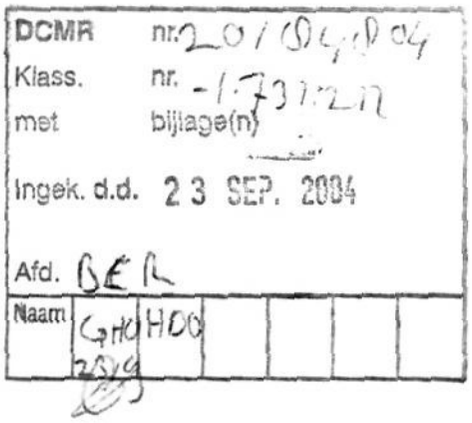
DCMR Milieudienst Rijnmond

T.a.v. hoofd afdeling Bedrijven Rijnmond Rotterdam

's-Gravenlandseweg 565

Postbus 843

3100 AV SCHIEDAM



Bezorgd: 23 september 2004

Van:

Stichting Surfbelangen Maasvlakte

p/a Lindenbergh Advocaten

t.a.v. mr A.D. Lindenbergh

Veerhaven 7

3016 CJ Rotterdam

Rotterdam, 22 september 2004

Betreft: reactie Startnotitie MER Bestemming/Aanleg Maasvlakte 2

Geachte heren/dames,

Middels deze inspraakronde wil de Stichting Surfbelangen Maasvlakte gaarne het volgende onder uw aandacht brengen.

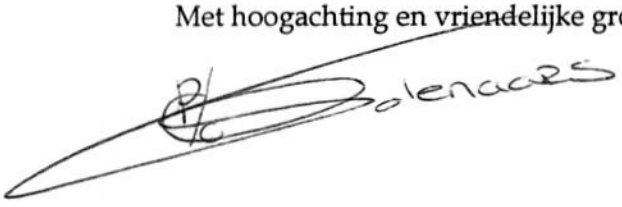
Stichting Surfbelangen Maasvlakte heeft zich zelf ten doel gesteld de belangen van surfers die hun sport beoefenen op de Maasvlakte te behartigen. In het kader van een eerdere inspraakronde heeft de Stichting Surfbelangen Maasvlakte aandacht gevraagd voor de belangen van de burgers die de surfsport op de Maasvlakte beoefenen en zulks in de toekomst ook willen blijven doen. Een copie van de brief die op 4 februari 2004 is verzonden naar de Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Rotterdam doe ik u hierbij toekomen.

De Stichting Surfbelangen Maasvlakte zou graag zien dat in het kader van de MER zoveel mogelijk aandacht wordt gegeven aan de wens van de Stichting Surfbelangen Maasvlakte om zachte zeewering toe te passen met gebruikmaking van kunstmatige riffen.

De toepassing van kunstmatige riffen zou nader onderzocht moeten worden teneinde de positieve effecten daarvan op het behoud van natuurlijke (zand) zeewering, met alle ecologische voordelen daarvan, te inventariseren.

Mocht u naar aanleiding van het voorgaande nog een nadere toelichting of overleg wenselijk achten dan zijn wij daartoe gaarne bereid.

Met hoogachting en vriendelijke groet,



A.Diederik Lindenbergh

Bijlage: brief, d.d. 4 februari 2004 aan de Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Rotterdam

Het College van Burgemeester en Wethouders
p/a Havenplan 2020
Antwoordnummer 20119
3020 VB Rotterdam

Stichting Surfbelangen Maasvlakte
p/a Lindenbergh Advocaten
t.a.v. mr A.D. Lindenbergh
Veerhaven 7
3016CJ Rotterdam

Rotterdam, 6 februari 2004

Betreft: Inspraak van Stichting Surfbelangen Maasvlakte

Geachte heren/dames,

Middels deze inspraakronde wil de Stichting Surfbelangen Maasvlakte een aantal punten waar zij zich zorgen over maakt uitspreken. Deze punten gaan natuurlijk over de toekomstige aanleg van de Maasvlakte II.

Stichting Surfbelangen Maasvlakte heeft zich zelf ten doel gesteld de belangen van surfers die hun sport beoefenen op de Maasvlakte te behartigen. Het Havenplan 2020 roept bij ons veel vragen op, met betrekking tot de mogelijkheid om surfsporten te blijven beoefenen op de Maasvlakte. Ook zijn er bij ons vragen gerezen over de invulling van recreatiemogelijkheden op de Maasvlakte II voor andere recreatiebehoeften. Wij zullen onze standpunten, zorgen en aanbevelingen hier duidelijk uiteenzetten.

Deze betreffen:
1. Conclusies uit havenplan 2020
2. Verdwijnen strand en zee gerelateerde sport en recreatie
3. Onderzoek en Motivering
4. *Aanbevelingen*

1. Conclusies uit havenplan 2020
Ons is opgevallen, na bestudering van het havenplan, dat er een discrepantie zit in de begrippen herindeling en compensatie van recreatie en natuur zoals deze in het verslag gebruikt worden en zoals deze in zijn algemeenheid bekend zijn. In het verslag staat vermeld dat het strand dat verloren gaat op Maasvlakte I gecompenseerd wordt door een Zuidelijk georiënteerd strand en dat dit gebied tevens ontwikkeld wordt tot een integrale ecologische landschappelijke eenheid. Deze insteek is feitelijk onjuist. Ten eerste wordt er geen strand gecompenseerd. Het Zuidelijk georiënteerd strand bestaat al en 8 kilometer strand dat aan de Noordwest en Westkant van de Maasvlakte I gesitueerd is verdwijnt gewoon. Dit strand wordt dus feitelijk niet gecompenseerd, althans zo blijkt uit het verslag. Ten tweede is het zuidelijk georiënteerde strand en het Oostvoornse bekken al een integrale ecologische landschappelijke eenheid. En ten derde is voor deze beide totaal verschillende functies geen ruimte. De recreatiedruk van de huidige Maasvlakte I is al enorm. Wij vragen ons dan ook af hoe 8 km strand, welke in de zomer geheel gebruikt wordt voor recreatie, verplaatst kan worden naar een locatie wat feitelijk al natuurgebied is. En hoe deze conflicterende onderwerpen worden samengevoegd op zo'n klein gebied. Niet te vergeten dat hier zeehonden en vogels foerageren en rusten, wij zien een grote recreatiedruk en de nu aanwezige natuurwaarden niet samengaan. Dit zal ongetwijfeld lijden tot een achteruitgang van recreatie en natuur in dit gebied.

Daarnaast zien wij de mogelijkheden voor de beoefening van surfsporten totaal verdwijnen. Golf en windsurfers surfen op de maasvlakte omdat dit strand ontvankelijk is voor Noordelijke deining. Het Zuidelijke georiënteerde strand staat de beoefening van deze sporten niet toe omdat deze geen Noordelijke zeegang kan ontvangen. Daarnaast staat dit strand bekend om zijn gevaarlijke stroming waardoor surfen hier zeer gevaarlijk is. Laat staan dat er op dit strand veilig gezwommen kan worden door recreanten.

2. Verdwijnen strand en zee gerelateerde sport en recreatie
Met de huidige plannen zien wij het voortbestaan van het beoefenen van de surfsporten ernstig bedreigd worden. Er zijn veel surfers uit binnen en buitenland (België & Duitsland) die hier hun sport beoefenen. De sporten zijn niet seizoensgebonden en vinden zowel in de wintermaanden als in de zomermaanden plaats. Men is afhankelijk voor Noordwestelijk gesitueerde stranden om deze sport te kunnen beoefenen. Precies deze stranden zullen in het nieuwe plan niet worden gecompenseerd. In het Havenplan2020 zien wij namelijk geen stranden ingetekend aan de Noordwest en West zijde van de Maasvlakte II. Daarnaast is het zuidelijke georiënteerde strand niet ontvankelijk voor Noordelijke deining en is bovendien zeer gevaarlijk door gevaarlijk stromingen. Deze worden mede veroorzaakt door het opkomend en afgaand tij, deze stromingen lopen pal onder de kust en worden veroorzaakt doordat het slikgebied tussen Oostvoorne en de huidige slufter vol en leegloopt. Daarnaast brengt het spuien van het Haringvliet middels de Haringvlietdam ook de nodige stroming met zich mee.

De compensatie van de stranden die zullen verdwijnen met recreatiemogelijkheden in het binnenland is geen echte compensatie. Mensen zullen ten tijde van de zomer altijd kiezen voor de zee voor verkoeling. Voor de surfers geldt bovendien dat golfsurfen anders dan op zee geen alternatief is en voor windsurfers zal het aanbod om in het binnenland te gaan surfen ook niet acceptabel zijn.

Verder is er op het huidige strand een belangrijk nudisten strand ingericht. Deze vorm van recreatie kan niet plaatsvinden op het nieuwe zuidelijk georiënteerde strand, simpelweg omdat daar geen ruimte voor zal zijn. Hier worden duizenden mensen door benadeeld.

3. Onderzoek en Motivering
Wij vragen ons af of er een onderzoek heeft plaatsgevonden naar de vele vormen van de huidige recreatie van de Maasvlakte I en de omvang daarvan. Het is in ieder geval niet af te leiden uit het Havenplan2020. Het lijkt haast wel of dat recreatie op de Maasvlakte nooit bestaan heeft. Wij zijn van mening dat de nieuw te bouwen Maasvlakte II de huidige mogelijkheden van recreatie en sport moet kunnen waarborgen. Daarnaast zou zelfs ter compensatie van de industrialisatie meer strand en natuur moeten komen langs de kustranden van de Maasvlakte II. Wij zouden dan ook graag willen weten of het recreatieschap een rol heeft gehad in het ontwerpbesluit en welke deze dan geweest is.

4. Aanbevelingen
Wij adviseren de handhaving van een strand dat west en/of noord georiënteerd is en zich spreidt over de gehele kustlijn aan open zee van de Maasvlakte II. Op deze manier wordt er extra recreatieruimte gecreëerd voor een kostprijs welke maar een klein onderdeel zal zijn van de totale aanlegkosten. Ook zouden wij graag een kunstrif aangelegd zien worden die, als hier voldoende onderzoek naar plaatsvindt, een hoop kan opleveren. Ten eerste levert het een stuk kustbescherming op. Kunstmatige riffen ontnemen de kracht van de Noordelijke deining die ontstaat bij stormen uit westelijke en noordwestelijke richtingen, waardoor kustbeschadiging en

duur onderhoud voorkomen kunnen worden en voorts biedt het de surfsport nieuwe mogelijkheden om zelfs nationale en internationale wedstrijden te organiseren. Bovendien kan het Havenbedrijf zich mede hierdoor positief profileren op nationaal en internationaal niveau. Verder wordt er een uniek stuk recreatiegebied gecreëerd waarmee de gemeente Rotterdam zich kan profileren op internationaal niveau en natuurlijk wordt ruimschoots voorzien in de recreatievraag. Verder kan een dergelijk rif dienen als nieuwe mogelijkheid om natuurwaarden te creëren, denk aan het onderwater habitat dat hierbij ontstaat. Daarnaast zou de aanleg van strekdammen en of pieren recht de zee in, bij kunnen dragen aan de kustbescherming en het laten afnemen van de stroming parallel aan de kust waardoor veilig zwemwater gewaarborgd blijft. Uit de literatuur blijkt dat de praktische uitvoerbaarheid en het daarbij behorende financiële plaatje zeer goed uitpakken. Dergelijke riffen zijn elders in de wereld al aangelegd en hebben hun meerwaarde al aangetoond.

Wij zijn gaarne bereid om ons standpunt nader toe te lichten eventueel aangevuld met wetenschappelijk onderzoek zoals reeds verricht in Australië en thans ook verricht bij de TU in Delft.

Met vriendelijke groet,
namens Stichting Surfbelangen Maasvlakte

A.G. Pheifer

A.D. Lindenbergh

Cc: me.goes@portofrotterdam.com
havenplan2020@portofrotterdam.com

Vereniging Verontruste Burgers van Voorne

Aan de directeur van DCMR Milieudienst Rijnmond
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

DCMR nr 20184803
Klass. nr -1.731.212
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 23 SEP 2004
Afd. BER
Naam GHGHDO

Oostvoorne, 22 september 2004

Betreft: startnotitie Bestemming Maasvlakte 2

Geachte heer,

In het kader van de m.e.r. Bestemming Maasvlakte ligt thans de Startnotitie ter inzage. Wij maken graag van de gelegenheid gebruik om hierop ons commentaar te leveren en onze wensen en ideeën m.b.t. het op te stellen milieu effect rapport kenbaar te maken.

Toelichting

De besluitvorming met betrekking tot uitbreiding van de Maasvlakte heeft het stadium bereikt dat ervan mag worden uit gegaan dat deze zal worden gerealiseerd. Voor de bewoners van het omliggende gebied en de vele duizenden recreanten is het van groot belang dat de nadelige effecten op de kwaliteit van het leefmilieu, op de natuur- en recreatieve waarden zo beperkt mogelijk worden gehouden. Voorts is het van belang dat, indien er schadelijke effecten optreden deze worden gecompenseerd door het nemen van maatregelen die leiden tot vermindering van bestaande milieuhinder.

Uitbreiding van de Maasvlakte is onderdeel van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Dit project kent een dubbele doelstelling die luidt: het versterken van de mainportfunctie van Rotterdam en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.
Over de inspanningen en onderzoek m.b.t. de mogelijkheden om de mainportfunctie te versterken maken wij ons geen zorgen. In de PKB-plusPMR deel 4 wordt dat ruimtelijk en bestuurlijk meer dan genoeg mogelijk gemaakt. Minder rooskleurig is naar ons oordeel de aandacht voor het "leefbaarheidgedeelte" van de dubbele doelstelling. Met zorg zien we de nadelige effecten van de uitbreiding van de Maasvlakte tegemoet. Deze zorg is voor ons de aanleiding om mee te werken aan een m.e.r. waarbij de gevolgen van uitbreiding van de Maasvlakte zo goed mogelijk voor het voetlicht worden gebracht zodat ook het uiterste kan worden gedaan om negatieve gevolgen te beperken.

Aspecten

In onze reactie zullen we aandacht besteden aan de volgende aspecten:

- het voornemen
- autonome ontwikkeling
- lucht
- geluid
- verkeer en vervoer
- risico
- licht
- bestemmingen (waken voor aangrenzende strijdige bestemmingen)
- andere activiteiten
- landschapsbeleving
- vorm en ligging
- alternatieven
- fasering
- zeewering
- evaluatie en toetsing

Secretariaat: F.H.G. van Itersonlaan 76
3233 EL Oostvoorne
Tel.: 0181-484372
e-mail: verontrusteburgers@hetnet.nl

Kamer van Koophandel: V.348151
Rabo Oostvoorne 3502.58.007

Het voornemen

Op Pag. 8 wordt vermeld dat het bestemmingsplan een aantal andere m.e.r.-(beoordeling)plichtige deelactiviteiten zal omvatten. Er wordt een tiental deelactiviteiten opgesomd. In het kader van deze passage zijn er drie vragen gerezen:

1. *is deze opsomming limitatief?*
2. MV2 zal vooral voor andere activiteiten worden aangelegd waarvan we naar mag worden aangenomen grotere en schadelijke effecten hebben te verwachten. Is het niet juist zaak een eventuele vestiging van de activiteiten waarvoor MV2 bedoeld is in deze m.e.r.-procedure te onderzoeken?
3. uit de 2e en 3e alinea op pag. 11 concluderen wij dat er wel erg veel wordt doorgeschoven naar het stadium van het bestemmingsplan. Er zou in het MER al een en ander moeten worden onderzocht van wat daar wordt genoemd. Wij vragen ons af of daar ook niet aangegeven zou moeten worden of er ook activiteiten zijn uitgesloten (b.v. kernenergiecentrale, sterk vervuilende activiteiten)?

Autonome ontwikkeling

In de eerste alinea van de Par. 2.2 op Pag. 17 wordt gesteld dat hier de ontwikkelingen worden beschreven die in de periode tot 2033 zullen plaatsvinden, onafhankelijk van de landaanwinning. Het is dan niet juist om een hele paragraaf te wijden aan de ontwikkelingen die voor een belangrijk deel samen hangen of worden bepaald door de aanleg van MV2. Als de autonome ontwikkeling wordt beschreven dient MV2 daar buiten te worden gelaten.

Lucht
(NOx, NH3, SOx, fijn stof, andere stoffen, stank)

Met betrekking tot de kwaliteit van de lucht is het van grote betekenis inzicht te hebben in de kwalitatief en kwantitatief te verwachten emissies, van bedrijven waarvan wordt verwacht dat deze zich zullen vestigen. Dit is vooral van belang voor de factor "fijn stof" in verband met de gezondheidsrisico's voor de mens en voor de factor NOx in verband met de negatieve invloed daarvan op de plantengroei in de –aanliggende- natuurgebieden.
Recent is weer gebleken dat emissieberekeningen op basis van modellen een beeld oplevert dat sterk afwijkt van actuele emissies. De werkelijke emissie bleek aanzienlijk ongunstiger dan de berekende emissie.

Gezien de aard van het omliggende waardevolle duingebied waarvan de waarden zijn gebaseerd op een bodem die van oorsprong arm is aan voedingstoffen, dient in het m.e.r. te worden onderzocht en aangegeven wat de NOx-emissies en immissies zullen zijn.

Teneinde de gevolgen van NOx-immissie te kunnen vaststellen op de het in het gebied voorkomende flora, en vegetatie dient inzicht te worden gegeven in het "incasseringsvermogen" m.b.t. deze factor in het duin- en kustgebied gelegen binnen de invloedsfeer van de effecten van MV2.
Voor de voorspelling van emissies dient uiterst terughoudend en kritisch van modelberekeningen gebruik te worden gemaakt.

In toenemende mate wordt duidelijk dat **"fijn stof"** (deeltjesgrootte <10 µ) een ernstige bedreiging is voor de volksgezondheid. Over dit aspect is recent veel gepubliceerd. Het blijkt uit gegevens van VROM en DCMR Milieudienst Rijnmond dat de thans heersende concentraties de norm zoals gesteld in de EU-richtlijn reeds zeer dicht naderen of zelfs overschrijden.

Wij zouden graag zien dat de huidige situatie goed in kaart wordt gebracht en dat wordt onderzocht welke bijdrage er wordt voorzien van de activiteiten die op Maasvlakte 2 zullen gaan plaats vinden en of door reducerende maatregelen de huidige belasting kan worden teruggedrongen.
Door monitoring van een aantal te selecteren biotische en abiotische parameters kunnen de geprognosticeerde effecten worden getoetst.

Vervolgblad
Geluid

In westelijk Voorne wordt vooral in Oostvoorne nu al veel geluidhinder ervaren. Nergens in de Rijnmondregio is het aantal geluidgehinderden per 1000 inwoners zo hoog als in Oostvoorne (zie DCMR rapportage).
Recent is er door DCMR in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam in Oostvoorne een geluidsonderzoek uitgevoerd. In 2004 verscheen daarover het rapport "Semi-permanente geluidsmetingen Oostvoorne".
Gebleken is dat meteorologische omstandigheden van belang zijn voor de geluidsoverdracht en –beleving vooral in westelijk Voorne. De aanwezigheid van het Oostvoornse meer speelt hier een grote rol.
Onderzocht dient te worden welke meteorologische condities hierbij bepalend zijn.

Wij achten het van groot belang dat er meer meetgegevens worden verzameld. Uit geluidsanalyse in het eerder genoemde onderzoek van DCMR is gebleken dat vooral de lage frequenties een groot bestanddeel van de geluidsenergie vormen en hinder veroorzaken. De norm waarop wettelijk wordt getoetst (dBA) gaat daar geheel aan voorbij. Door b.v. het tijdgewogen middelen van hoge geluidsimissies die frequent voorkomen (railverkeer met name over de Suurhoffbrug) en het niet meenemen van lage frequenties wordt de maat die het geluid weergeeft sterk afgevlakt. De ondervonden hinder is echter bijzonder groot.
Er dient een vervolgonderzoek te worden uitgevoerd naar het aandeel in de geluidsimmissie van en de hinder veroorzaakt door het laag frequent geluid.
Aangezien de dBA-geluidsnorm geen goede parameter blijkt te zijn voor de geluidshinder die wordt ervaren dient de bruikbaarheid van de dBA-geluidsnorm voor de beoordeling van de hinder in dit gebied te worden gevalideerd.

Gezien de ernstige mate waarin geluidhinder wordt ervaren is het van belang om de effecten van MV2 op geluidsemissie te kunnen vaststellen.

Door een permanent geluid meetstation in Oostvoorne te plaatsen kunnen de nodige data worden verzameld in de situatie dat MV2 nog niet is gerealiseerd.

Er zijn enkele notoire geluidshinder veroorzakende bedrijven. Onderzocht moet worden of en hoe geluidsreductie kan worden verkregen en hoe als gevolg van activiteiten op MV2 toename kan worden voorkomen.

Teneinde inzicht te krijgen in de emissie en emissieschommelingen van deze bedrijven dient permanent geluid meetapparatuur bij geluid veroorzakende bedrijven te worden geplaatst.

Treinpassages over de Suurhoffbrug veroorzaken veel geluidhinder. De frequentie van de passages zal door de toename van transport als gevolg van nieuwe vestigingen op de huidige Maasvlakte en als MV2 wordt gerealiseerd nog sterk stijgen. Wij menen dat in het kader van het BRG-project hinder van deze spoorbrug zou moeten worden aangepakt.

Onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn aan de brug en aan het gebruikte materieel om de geluidsemissie te reduceren.

Verkeer en vervoer

Veel schade aan de kwaliteit van de leefomgeving wordt veroorzaakt door het (vracht)verkeer over de weg. Indien een groter aandeel van het transport wordt afgehandeld per pijpleidingen, binnenvaart en trein zal dat leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid en een minder snelle verslechtering van de milieukwaliteit.
Wij zouden graag zien dat over een reeks van jaren de verwachte goederenstroom en de verdeling per vervoerwijze daarin wordt weergegeven.

Veel noord - zuid vrachtverkeer van en naar de (huidige) Maasvlakte vindt plaats via secundaire en tertiaire wegen over Voorne. Daar deze wegen op een dergelijke verkeersstroom niet zijn berekend wordt daar veel hinder van ondervonden en ontstaan er risicovolle situaties.

Aangegeven moet worden welke maatregelen genomen zullen worden om deze volstrekt overbodige risicofactor en hinderbron te elimineren.

Op Pag. 9 wordt in de laatste zin van de 1e alinea aangegeven dat zal worden onderzocht wat de effecten zijn van het verkeer en vervoer van en naar MV2.

Hieraan dient te worden toegevoegd dat dit onderzoek in het Studiegebied zal plaatsvinden. Daar de omvang van Studiegebied niet voor elk milieuthema is vastgesteld *(zie Pag. 12, Par. 1.7, 2e alinea)* ***dient een kaart te worden opgenomen conform Figuur 4.1 op Pag. 85 in het MER Hoofdrapport PMR met daarin per relevant milieuthema de begrenzing.***

Risico

Het vervoer van gevaarlijke stoffen draagt een zeker risico met zich mee. Gezien de almaar toenemende vervoerstroom door het Rotterdamse havengebied die in een zeer smalle, intensief gebruikte strook moet plaatsvinden wordt de risicofactor aanzienlijk verhoogd.
Er dient per verkeersmodaliteit een risicoanalyse te worden opgenomen.

Licht

Als gevolg van de al maar toenemende verlichting van de openbare weg, van kassen, sportvelden, van bedrijven-, haven- en industrieterreinen is het in het Rijnmondgebied niet meer echt nachtelijk donker. Gezien de gevolgen verstoring van de natuurlijke afwisseling van licht en donker voor mens en dier is het zaak de toename van nachtelijke verlichting zo beperkt mogelijk te houden en de bestaande verlichting te reduceren.
Met verwijzing naar de richtlijnen in de brochure "Zicht op Licht" *(1998, Rijkswaterstaat, Dienst* Weg- en Waterbouwkunde), **naar het rapport Hinder van nachtelijk Kunstlicht** (Gezondheidsraad, november 2000) **en naar de onderzoeksresultaten van de N.A.M. naar de lichthinder van booreilanden, dringen we aan op een maximale inzet ter beperking van lichthinder.**

Bestemmingen

In de PKB zijn over het gebruik van de Maasvlakte uitbreiding alleen maar economische randvoorwaarden en criteria voor vestiging opgenomen gebaseerd op ruimtelijke ordeningsprincipes. Om knelpunten en conflicten te voorkomen is het van belang dat over de functietoekenning van de 2e Maasvlakte tijdig en goed wordt nagedacht omdat voorkomen moet worden dat functies die elkaar in de weg zitten pal naast elkaar worden gesitueerd; het "contramal principe".
In de Startnotitie gaat op Pag. 10, 4e alinea, de detaillering van het Bestemmingsplan MV2 niet verder dan het aangeven van de bestemming "Haven" en "Industriegebied" . Een dergelijk globaal bestemmingsplan waarin ook nog eens geen voorschriften zijn opgenomen is voor de "beheerder / eigenaar" van het gebied een comfortabele positie maar het geeft andere belanghebbenden weinig of geen houvast. Ongetwijfeld zal in reactie hierop worden verwezen naar de procedure van de vergunningverlening in het kader van de milieuwetgeving die t.z.t. zal moeten worden doorlopen maar wij menen dat de voorspellende waarde van de gevolgen van MV2 omgekeerd evenredig is met de globaliteit van de aangegeven bestemmingen.

Met verwijzing naar het "contramal principe" en om het realiteitsgehalte van het MER te verhogen menen wij dat een redelijke mate van detaillering van de invulling van MV2 in de m.e.r. dient te zijn opgenomen.

Andere activiteiten

De tekst van PKB plus PMR laat met betrekking tot de vestiging van andere activiteiten dan waarvoor MV primair bedoeld is naar onze mening te veel ruimte over. Wij menen dat er niet kan worden volstaan met de globale formulering die als volg luidt: *"onder bijzondere omstandigheden en op basis van een zorgvuldige afweging kan vestiging van andere activiteiten op de landaanwinning plaatsvinden".*
Wij zijn van mening dat er in de richtlijnen moet worden voorzien in een toetsingskader dat meer inhoud heeft en meer garantie biedt dat niet het omgekeerde gebeurt van dat wat de "dubbele" doelstelling pretendeert.

Wij dringen er met klem op aan een strikt afwegingskader met concrete criteria op te nemen waaraan vestiging van andere activiteiten moet worden getoetst.

Landschapsbeleving

De aanleg van de huidige Maasvlakte heeft geleid tot een aanzienlijke horizonvervuiling van het kustgebied ter plaatse. Van zeer ver is de zichtbaarheid groot door aanwezigheid van hoge elementen. Door de vooruitgeschoven ligging van de geplande MV2 neemt vooral vanuit zuidelijke richting de "optische vervuiling' horizon nog weer toe. Dit tast de belevingswaarde van het gebied aan.

Bij de bestemming en inrichting van MV2 dient veel aandacht te worden besteed aan het tegengaan van horizonvervuiling vooral vanuit zuidelijke en westelijke richting. Onderzocht moet worden hoe hoge elementen kunnen worden voorkomen en of het aanleggen van kunstduinen storende elementen deels of geheel aan het zicht kunnen worden onttrokken.

Vorm en ligging

In Figuur 1.3 van de Startnotitie op Pag. 13 zijn onder meer het **zoekgebied** en de **Haringvlietlijn** aangegeven. Wij merken op dat de Vereniging Verontruste Burgers van Voorne tegen de grootte en ligging van het zoekgebied bij de Raad van State beroep hebben aangetekend.

De Haringvlietlijn zoals die in genoemde figuur is weergegeven wijkt af van de Haringvlietlijn die is overeengekomen tussen gemeente Rotterdam, Stichting Natuur en Milieu en de natuur- en milieubeschermingorganisaties verenigd in ConSept. Deze lijn is vastgelegd in het rapport "Visie en Durf", mei 2000.

Het verloop van de Haringvlietlijn zoals weergegeven op Pag. 13 dient in overeenstemming te worden gebracht met de overeengekomen en vastgestelde lijn in "Visie en Durf". Voor de duidelijkheid bij het hanteren van deze lijn ***in de toekomst verzoeken we om de coördinaten van de lijn op te nemen.***

Alternatieven

Op Pag. 22, Par. 3.3 waar het PKB-alternatief wordt uiteengezet wordt gesteld dat de effecten van dat alternatief normstellend zijn voor de effecten van het uiteindelijk te kiezen ontwerp.
Deze stellingname heeft ons verbaasd. Na al het overleg met deskundigen en met de natuur- en milieuorganisaties was het duidelijk dat de gevolgen voor natuur en recreatie van de variant zoals overeengekomen in "Visie en Durf", die in feite overeenkomt met fase 2 van het "doorsteekalternatief" van deze Startnotitie (zie Fig. 3.2), aanzienlijk minder zouden zijn dan de effecten van de beide referentieontwerpen van het MER-PMR (hier "PKB-alternatief" genoemd). Toetsing aan het PKB-alternatief, dat in feite geen reëel alternatief meer is, houdt in dat niet alle moeite behoeft te worden gedaan om de negatieve gevolgen van MV2 voor natuur,milieu en recreatie zo beperkt mogelijk te houden. Een dergelijke opstelling wekt de indruk dat het met de uitdrukkelijk uitgesproken wens van maximale mitigatie van negatieve gevolgen niet zo nauw behoeft te worden genomen.

Wij stellen voor op te nemen dat niet de effecten van het PKB-alternatief maar de effecten van het doorsteekalternatief normstellend zijn voor de effecten van het uiteindelijk te kiezen ontwerp.

Fasering

Op Pag. 26 laatste alinea en in Figuur 3.2 wordt aangegeven hoe de gefaseerde aanleg moet verlopen. In de voorgaande stadia van het proces is men om verschillende redenen tot fasering gekomen. Een belangrijke reden daartoe was om door met een beperkte uitbreiding te beginnen de natuur zich zou kunnen aanpassen aan de veranderde omstandigheden waardoor negatieve gevolgen zouden worden beperkt. De in deze Startnotitie voorgestelde fasering geeft daar weinig mogelijkheid toe.

Wij verzoeken een fasering op te nemen die recht doet aan de intentie met een gefaseerde aanleg de effecten te beperken. Bij het onderzoek naar het effect van fasering op het beperken van nadelige effecten dienen meerdere scenario's te worden betrokken.

Zeewering

In eerdere reacties op de uitbreidingsplannen van de Maasvlakte hebben we ervoor gepleit de uitbreiding met een harde zeewering uit te voeren. Als argumenten daarvoor voerden wij aan dat daarmee de grootte van de landaanwinning aanzienlijk kon worden beperkt met het voordeel dat negatieve gevolgen sterk beperkt werden. Daarnaast is het onderhoud aan een zachte zeewering een blijvende zaak. Bij voortduring dienen zandsuppleties te worden uitgevoerd. Dit brengt veel kosten met zich mee en het voortdurend aanvoeren van zand leidt tot een ongewenste verondieping van de Haringvlietmond. Een harde zeewering vergroot de mogelijkheden voor de fasering van de aanleg.

Wij verzoeken u met inachtneming van de hiervoor aangedragen argumenten een vergelijkend onderzoek te willen uitvoeren op grond waarvan een afweging kan worden gemaakt m.b.t. de keuze van de aard van de zeewering

Evaluatie en toetsing

In het MER – PMR is al t.a.v. een groot aantal aspecten uitvoerig onderzoek gedaan. In de vele rapporten die voor het MER – PMR zijn opgesteld zijn de "leemten in kennis" weergegeven. Wij stellen voor dat daar een inventarisatie van wordt uitgevoerd en wordt bezien welke relevante leemten inmiddels zijn opgevuld en welke nog onderzoek behoeven.
Wij zijn van mening dat er in ieder geval een voldoende gedetailleerde nulmeting beschikbaar behoort te zijn zodat straks met de monitoringsdata de geprognosticeerde effecten getoetst kunnen worden.

De "leemten in kennis" die zijn opgesomd in het MER – PMR en alle onderliggende rapporten dienen geïnventariseerd te worden op actualiteit en relevantie.
Er dient een monitoringprogramma te worden opgesteld voor een aantal te selecteren biotische en abiotische parameters. Met de gegevens daarvan kunnen de geprognosticeerde effecten worden getoetst. Vooraf dient te worden aangegeven hoe, wanneer en door wie de evaluatie wordt uitgevoerd.

Wij hopen met onze reactie een bijdrage te hebben geleverd aan het tot stand komen van een kwalitatief goed milieu effect rapport.

Hoogachtend,
namens het bestuur,

(Dick van der Laan)
secretaris

cc:

PMR	Commissie m.e.r.
Gem . Westvoorne	Gem. Brielle
Havenbedrijf Rotterdam	ZHMF
ZHL	Natuurmonumenten
St. Natuur en Landschap VPR	ROM Rijnmond
Stadsregio Rotterdam	

KNWV, **werkgroep "Delta Noord"**

p.a. J.D.H. Bronder, voorzitter
Julianastraat 100,
3291 BM Strijen

tel. :078 6742130
gsm: 0653 319887

DCMR nr. 2018480a02
Klass. nr. -1.731.212
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 23 SEP. 2004
Afd. BER
Naam

Aan: DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam.
Postbus 843
3100 AV Schiedam.

Betreft: reactie Startnotities
MER Aanleg Maasvlakte 2.
MER Bestemming Maasvlakte 2.

Datum: 20 september 2004.

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van de ter inzage gelegde startnotities MER Aanleg Maasvlakte 2 en MER Bestemming Maasvlakte 2 vraagt de werkgroep Delta Noord van het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond aandacht voor de nautische veiligheid van de zeegaande recreatievaart.

Hiertoe zijn ons inziens twee aspecten van belang:
1. Tijdens de aanleg van Maasvlakte 2 dient een vaarmogelijkheid voor recreatievaart langs de kust en zoveel mogelijk vrijblijvend van de grote zeescheepvaart te worden gegarandeerd.
2. Met de aanleg van de Maasvlakte 2 zou tevens moeten worden voorzien in een vluchthaven die bij voorkomende noodgevallen gebruikt kan worden door de zeegaande recreatievaart.
Volledigheidshalve verwijzen we tevens naar onze inspraakreactie op het Havenplan 2020 d.d. 1 februari 2004, waarin wij ook hebben gewezen op de veiligheid van de recreatievaart.

Met vriendelijke groet,
Namens Delta Noord,
werkgroep van het KNWV,

J.D.H.. Bronder,
Voorzitter.

P.A.H.M. Kessels,
Secretaris.

STICHTING TOT BEHOUD VAN HET HUIDIGE RIJNMONDGEBIED

Voorzitter Ir. A van der Knaap Valkenlaan 2a 3233 BV Oostvoorne tel: 0181-483180. Secretaris Mw M Lievaart Witte de Withstraat 8 3231 CZ Brielle . Penningmeester A Kruithof Langeweg 8 3233 LM Oostvoorne tel. En fax 0181-483931 postgiro stichting 391785 t.n.v. A Kruithof. Opgericht 9-1-1995. KvK Rotterdam en de Beneden-Maas nr. 41134783

DCMR .. 2018/4801
Klass. nr. .1.731.212
met bijlage(n)
Ingek. d.d. 23 SEP 2004
Afd. BER
Naam GHG HOO
b2/9

Brielle 22-09-04

Onderwerp : Startnotitie m.e.r.
Bestemming Maasvlakte 2

D.C.M.R.

Postbus 843
3100 AV Schiedam

Wie tegenwoordig nog gebruik wil maken van inspraakmogelijkheden tegen de miljarden euro's verslindende projecten die nooit een cent op zullen brengen, zoals de Tweede Maasvlakte, de Betuwelijn, een lege containerhaven in Amsterdam, de HSL,de tramtunnel in Den Haag ,de noord-zuidlijn in Amsterdam (metro), de sluizen van IJmuiden, enz. zakt deze week de moed in de schoenen bij het zien van de TV uitzendingen van de hoorzittingen van de commissie – Duivensteijn.

Immers de beslissing of deze grote werken doorgaan, die een levenslange impact op het milieu van de omwonenden hebben en financieel de draagkracht van de Nederlandse Staat verre te boven gaan, worden in achterkamertjes, waar de aardgasbaten worden verdeeld, genomen. Daarna mag het parlement nog eventjes ja zeggen. Dat door de bouw van de Betuwelijn het onderhoud van, sluizen, waterwerken, dijken, railnetwerk en wegen werd en wordt verwaarloosd, daar hoor je niemand over, terwijl de rivier de RIJN de werkelijke bron van welvaart is en de levenslijn van de Rotterdamse haven.

Bovendien werden de rivieren ook niet of nauwelijks uitgebaggerd.
Jan Terlouw heeft spijt dat hij als commissaris van de Koningin van de provincie Gelderland voor de Betuwelijn was. De Betuwelijn is niet rendabel te exploiteren en blijft tot in lengte van jaren voor vergrijsd Nederland een regelrechte zware kostenpost. In feite kost de Betuwelijn nu al dagelijks Nederlandse doden in alle leeftijdsklassen omdat hij ten koste van onze gezondheidszorg is aangelegd. Conclusie de aanleg van de Tweede Maasvlakte zal nog meer doden kosten, maar in het bestuur maalt daar niemand om.

Het onderzoek van het Centraal Planbureau in 2001 (misschien dat het bureau nu onder dwang iets anders beweert) toont aan dat de kosten van een Tweede Maasvlakte een zware belasting vormt voor de komende generaties. Die komende generaties moeten niet alleen de kosten van bovengenoemde projecten opbrengen maar ook de staatsschuld van circa € 226 miljard aflossen , de vergrijzing opvangen en € 4,5 miljard ophoesten voor het schoon maken van de vervuilde grond.

De welvaartswinst van de aanleg van de Tweede Maasvlakte voor de rest van Europa is groter dan voor Nederland. Het gros van de geloste goederen zal immers worden doorgesluisd naar het Europese achterland. De kosten van de aanleg kunnen volgens de onderzoekers niet bedrijfseconomisch worden verhaald op de toekomstige gebruikers.

Met de tegenwoordige exploitatietarieven zullen de investeringen voor hooguit 20% worden gedekt. Als we het allemaal achter elkaar lezen staat ons verstand er bij stil. Maar het wordt nog gekker. Afgezien van de € 200 miljoen steun aan de RDM heeft het Haven bedrijf Rotterdam de ECT € 453 miljoen geschonken omdat dit bedrag niet meer terug te vorderen was, de Chinese eigenaren zijn daar heel blij mee. Dit toont o.i. aan dat

overslag geen rendabele exploitatie oplevert, zeker niet onder incapabele bestuurders. Veilig investeren in grote werken kan alleen via bestuurders, die hun eigen geld er insteken, anders wordt het gratis meerijden op andermans rug.

Omdat het parlement niet doet waarvoor het is ingehuurd, n.l. met gezond verstand zaken tegen elkaar afwegen in het belang van de Staat maar ook in het belang van zijn inwoners, zijn we met zijn allen aan lagerwal geraakt.

Ook diegene die nu enorm profiteren van de genomen besluiten zullen er uiteindelijk niet beter van worden. Want als het schip zinkt verdrinken alle opvarenden met man en muis.

Wie naar de kaart van Nederland kijkt ziet dat de kustlijn een vloeiend en natuurlijk verloop heeft.deze vloeiende lijn wordt nu onderbroken door een wezensvreemde bult bij een riviermond als de Tweede Maasvlakte wordt aangelegd. Dat geeft een niet te voorspellen verandering van de stroming van de zee langs de kust. Iedereen die zegt dat hij weet hoe de stromen gaan lopen kletst. De zee is onvoorspelbaar.

Deze puist in zee gaat nooit iets opleveren. Bovendien moeten komende generaties het zonder het mooie Voornse duingebied doen, zoals de inwoners van Nederland nu het zonder het natuurgebied de Beer moeten doen. Nog vreemder vinden wij het dat Nederland het CO2 gehalte terug wil dringen in de wereld en dan thuis een Tweede Maasvlakte aanlegt die veel verkeer op nu al verstopte wegen aantrekt en de CO2 uitstoot ernstig omhoog zal brengen. Als straf daarvoor zien wij een milieubelasting aankomen die men zal gaan heffen van de inwoners in plaats van het bedrijfsleven, dat de uitstoot veroorzaakt.

Nog een groot bezwaar is dat de Tweede Maasvlakte veel te ver varen is voor de overslag. De Tweede Maasvlakte is ook moeilijk bereikbaar voor kleine schepen tijdens slecht weer. Wat voor model er ook gekozen wordt, zeemijlen zijn veel goedkoper dan landmijlen , daarom heeft de haven van Antwerpen zoveel overslag , de honderd kilometer de Schelde opvaren - acht uur heen en terug exclusief laden en lossen - zijn goedkoper dan op de Eerste Maasvlakte lossen en laden. Rotterdam bestrijd deze zienswijze.

Voor Voorne Putten en Goeree Overflakkee zijn de gevolgen groot. De tweede Maasvlakte verpest het uitzicht nog veel erger dan de eerste. Verzanding van het Slijkgat dreigt. Er dreigt op het Voornse strand een vieze stinkende sliblaag neer te slaan. De gemeente Goedereede stelt dat het Rijk verantwoordelijk is voor het mogelijk dichtslibben van de toegang tot de haven van Stellendam en dus de kosten van het baggeren moet dragen. Het Slijkgat is van groot belang voor de bereikbaarheid van de buitenhaven van Stellendam, waar visserschepen de vangst aan wal brengen, en voor de recreatievaart.

Er gaan visgronden verloren, terwijl ook de gebieden waar zand voor de Maasvlakte wordt gewonnen voor de visserij als verloren moet worden beschouwd. Dat is een verlies van circa 1000 banen. De unieke zeegarnalenvangst is ten dode opgeschreven.

De uitbreiding van de tweede Maasvlakte gaat ten koste van de natuur en het milieu op Goeree en op Voorne. De plantengroei in de duinen zal zich anders ontwikkelen bij gebrek aan zoutspray .Unieke planten zullen voorgoed verdwijnen. De badplaatsen Ouddorp, Rockanje en Oostvoorne en hun stranden zullen er grote nadelen van ondervinden. Oostvoorne is door overheidsingrijpen als badplaats al afgeschreven. Vele burgers vrezen een voortdurende stank van rottende blubber. Het zal ook een aantal banen in de recreatie kosten. Bovendien, en dat is het allerergste, gaat Europa's mooiste unieke duingebied verloren.

Hiermee zijn we erger bezig dan een ontwikkelingsland, onze welvaart wordt niet kleiner zonder Tweede Maasvlakte integendeel, hij wordt groter.
Onze leefomgeving wordt met een Tweede Maasvlakte wel vele malen slechter.
De mogelijkheden om te vluchten bij calamiteiten wordt minder - er zijn 55maat 5 bedrijven in het Rijnmondgebied. Alle veel te smalle vluchtwegen zijn afgesloten of met paaltjes versmald, en met vluchtheuvels en drempels bestrooid. De N57 heeft slechts een tweebaans wegdek. Daarover moeten bij een ramp meer dan 200.000 mensen vluchten, en dat in een gebied met een zeer grote kans op terroristische aanslagen.

Een onverantwoordelijke situatie. Nog meer chemische industrie op de Maasvlakte laat door de concentratie van potentieel gevaarlijke processen de kans op grote calamiteiten meer dan evenredig toenemen. Recente ervaringen hebben ons geleerd, dat de overheid niet bij machte is gevaren in te zien, laat staan te beteugelen. Ook kan de

overheid de grote industriële vervuilers niet de baas (TCR, CMI, stort in de IJsselbocht, vuurwerkramp in Enschede, gedoogde lozingen op de Waterweg, idem op het Hollands Diep.)

Het beloofde 750 ha nieuwe en compenserende natuurgebied wordt Rozenburg, Voorne Putten en Goedereede door de neus geboord.

Er is op kosten van de Nederlandse belastingbetaler in de haven van Rotterdam, maar ook in Vlissingen en Terneuzen en Delfzijl bedrijfsruimte aangelegd. Het bedrijfsleven in Nederland, dat weinig belasting betaald, vraagt wel heel veel geld van de belastingbetaler. Het bedrijfsleven vraagt nu geld voor zaken, die ten koste gaan van de gezondheidszorg en het spaar- en pensioengeld van miljoenen burgers in Nederland. Wat.levert dat aan winst op, als je een kosten-baten analyse van winst min subsidie en verlies aan natuur en verslechtering van de leefomgeving maakt?

Er mag nu echt wel eens aan de belasting betaler worden uitgelegd waarom hij opdraait voor de kosten van bedrijven die de winst naar het buitenland sluizen en waar de directeuren zichzelf belonen met hoge bedragen, opties enz. , zichzelf de hemel in prijzen dat zij zo goed zijn, maar zonder zware overheidssubsidie kennelijk een bedrijf niet kunnen laten draaien. Kan iemand ons uitleggen waarom de directeur van de Nederlandse bank twee maal zoveel moet verdienen als Greenspan ?

De belastingbetaler zit met de herrie, de stank, de overlast en het gebrek aan natuur en leefruimte. Iedere maand betaald de belastingbetaler dubbel en dwars aan allerlei milieu heffingen, hij sjouwt met oude kranten en flessen naar containers, scheidt zijn afval voor de biobak en tuinafval, maar ziet voor zijn ogen dat van zijn zuur betaalde belastinggeld zijn leefomgeving afgebroken worden zonder dat hij er maar iets over te zeggen heeft. Alleen al daarom geen Tweede Maasvlakte

Gaarne gaan wij er vanuit, dat het bovenstaande duidelijk maakt dat onzerzijds de aanleg van een Tweede Maasvlakte nimmer moet worden geëffectueerd en gestopt moet worden met deze megalomane planontwikkeling op kosten van de belastingbetaler.

Hoogachtend,

Voorzitter: ir. A van der Knaap

Secretaris: M Lievaart

Zandelstraat 1/HH
512 BB

20185065

Bureau Delfstoffen

Raadgevend ingenieur voor:
baggerwerken,grondwerken,ontgrondingen,
beton- en metselzand exploitaties,waterprojecten

aan: Inspraakpunt Verkeer en waterstaat
Jan van Nassaustraat 125,
Postbus 30316,
2500 GH Den Haag.

Uw ref.
onze ref.PvS/psg/2004-35
nijmegen:22-09-04

Geachte Dames en Heren,

Na bestudering van de Startnotitie m.e.r. Aanleg Maasvlakte 2, komen wij tot de navolgende opmerkingen c.q. vragen:

- *In de startnotitie gaan de opstellers ervan uit dat het uitvoeren van een m.e.r. en het aanvragen van een ontgrondingsvergunning zandwinning bij elkaar behoren. Dit is onjuist, na het opstellen van de m.e.r., kan uiteraard der zaak het Havenbedrijf Rotterdam een ontgrondingsaanvraag indienen, maar deze mogelijkheid bestaat ook voor andere bedrijven/organisaties kennis genomen hebbende van de m.e.r.. De rijksoverheid kan zich alsdan geconfronteerd zien met meerdere ontgrondingsaanvragen en dient deze te beoordelen volledig los van de opstelling van de m.e.r. Wij achten het uit het oogpunt van behoorlijk bestuur dan ongewenst dat de rijksoverheid, gezien haar directe betrokkenheid bij het project, deze beoordeling doet en stellen voor de beoordeling door de Provincie Zuid Holland te laten doen. Zie hiervoor ook de loskoppeling die door de overheid betracht werd bij de opstelling van een MER voor de zand en grindwinning op de Klaverbank(RON MER 1), waarbij uitvoering van de MER op geen enkele wijze zekerheid gaf over het eventueel verkrijgen van een ontgrondingsvergunning, laat staan het exclusief kunnen indienen van een vergunningsaanvraag.*
- *Er wordt geen duidelijkheid gegeven over het vervolg van de aanleg van de AM2, wordt hiervoor een aanbesteding georganiseerd en zoja op welke wijze?*
- *bldz 28 Doorsteekalternatie, aanleg in twee fasen. Niet duidelijk is gemaakt wat het voordeel van de aanleg in twee fasen. Wordt er in fase 1 een tijdelijke zeewering aangelgd aan de westzijde en later verplaatst?. De indruk bestaat dat dit alleen kostenverhogend werkt en geen duidelijk doel dient.*

Gaarne aandacht voor onze opmerkingen/vragen warvan wij de beantwoording met interesse tegemoet zien,

hoogachtend.

P.S.G. van Seventer

Van "Martin and Iris" <martineniris@hotmail.com>
Aan: <hdo@dcmr.nl>
Datum Wo, sep 15, 2004 3:03
Onderwerp: Maasvlakte Twee

Geachte heer, mevrouw Oosthoek,

Ik vraag me af hoe de aanleg van de Tweede Maasvlakte zich verhoudt tot het Vogelrichtlijngebied Voordelta waar het plangebied volledig binnenvalt.
Vooral omdat ik begrepen heb dat economische redenen niet aan de orde zijn voor het verlenen van een ontheffing.

Met vriendelijke groet,
Martin Epe

Talk with your online friends with MSN Messenger http://messenger.msn.nl/

20185065

Verkeer en Waterstaat
Ingekomen: 14 SEP 2004

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Jan van Nassaustraat 125
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Ouddorp, 10 september 2004

Betreft inspraakreactie op startnotities Aanleg Maasvlakte 2 en Bestemming Maasvlakte 2.

Geachte mevrouw, mijnheer,

Graag vragen wij uw aandacht voor de volgende argumenten met betrekking op de aanleg van de Maasvlakte 2 en met name het toekomstig gebruik van de gehele Maasvlakte.

In de startnotities wordt aangegeven dat er onder andere nieuwe en verplaatste geluidsbelastende industrie op de Maasvlakte 2 geprojecteerd wordt. Dit om Rotterdam te ontlasten. Er zijn een aantal argumenten die zwaar wegen tegen deze invulling.
Het industriegebied rond en in de stad Rotterdam is een divers geheel. Geluidsnormen en -eisen zijn hiervoor verregaand doorgevoerd. Het geluid dat zich daar manifesteert gaat op in het grote geheel van een stad die ook geluidsbelasting heeft van de zich daar doorheen lopende rijkswegen en andere menselijke activiteiten.
Het daar weghalen van geluidsvormende activiteiten zal in het totaal van de stadse geluidsbelasting nauwelijks opvallen.
Echter het plaatsen van deze industrie op de nieuwe Maasvlakte geeft een onevenredig grote geluidsbelasting van een gebied dat een landelijk en recreatief karakter heeft en moet behouden. Dit gaat daarbij niet alleen over het eiland Voorne-Putten, maar ook over Goeree-Overflakkee en de noordelijke zeezijde van Schouwen-Duiveland.

Dus, zoals aangeven in de startnotitie, het weghalen van industrie om via plaatsing op de Maasvlakte 2 de kwaliteit van de stad te verbeteren mag niet/nooit leiden tot de onevenredig grote kwaliteitsverslechtering van het veel grotere gebied van de omgeving, i.e. de eilanden!. Dat echter wel hierdoor te verwachten is.
Reeds met de huidige bedrijvigheid op de Maasvlakte is er een grote geluidsbelasting voor de eilanden. Geluid dat soms niet eens altijd bewust wordt opgemerkt, omdat dit merendeel in het laagfrequent gebied zit. Maar zoals bekend draagt geluid over water heel ver aangezien het hierdoor wordt weerkaatst en geen belemmeringen tegenkomt. De afstand van de Maasvlakte tot aan de kop van Goeree lijkt vrij groot, maar deze afstand is zeer relatief voor de effecten van geluidsbelasting en emissies. (Ter illustratie, op het Grevelingenmeer, in de nacht voor anker bij het eiland Hompelvoet, is het laagfrequente geluid bij aangewende windrichting hoorbaar als een zware bromtoon. Waarvan bij onderzoek bleek dat deze van de Maasvlakte afkwam.)

Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat laagfrequent geluid het ongezonde effect teweeg brengt dat dit zeer vermoeiend op het gestel werkt, en dat men dit niet kan buitensluiten. Dit geluid zet zich voort door wanden van gebouwen zodat dit ook binnen in huizen waarneembaar is. Een typerend kenmerk van dit type geluid is dat het meestal pas opvalt als het stopt, maar daarvoor onbewust zeer vermoeiend werkt en mensen geagiteerd raken. Als het geluid stopt geeft dit een duidelijk gevoel van opluchting.
Al jaren komen er bij DCMR meerdere klachten van geluidshinder en overlast veroorzaakt door de industrie van het huidige Europoort en Maasvlakte gebied binnen.
Tot dusver is dit met name te herleiden naar de containerbedrijven en erts op- en overslag.
Bij wind uit het noordkwadrant (WNW t/m ONO) of windkracht minder dan 2, is de geluidsbelasting op de nu stille eilanden al hinderlijk en belastend voor de persoonlijke rust.
Als er derhalve nog meer geluidsbelastende industrie op de Maasvlakte 2 wordt bijgeplaatst zijn de doelstellingen die ook in de startnotities zijn opgenomen, namelijk die van het creëeren van nieuwe recreatiemogelijkheden maar ook voldoen aan de gebruiksfuncties, natuur en milieukwaliteit, al bij voorbaat ondergeschikt gemaakt aan de technische invulling van de Maasvlakte.
Op het gebied van recreatie wordt er door mensen steeds meer gezocht naar gebieden van rust en stilte, om de spanningen van de hectische maatschappij te kunnen ontladen. Met name het gebied als de Kwade Hoek op Goeree-Overflakkee is een bijzonder duingebied met zeldzame planten en dieren. Dit gebied wordt steeds meer bezocht door mensen op zoek naar rust en natuur. Ook geldt dit natuurlijk voor het Voornes duingebied.

20185065

In de startnotitie wordt aangegeven dat het verlies van strandrecreatie op de Maasvlakte indien mogelijk wordt gecompenseerd op de Maasvlakte 2. Het type strandrecreatie op de Maasvlakte en het Oostvoornse strand is gecombineerd van sportief kite- of windsurfen, crossen, jetskiën en vissen. Een totaal andere invulling dan de familierecreatie en rustbeleving op de stranden en in het achterland van Goeree-Overflakke en Schouwen-Duiveland. Ook het achterland op de eilanden ademt nu een sfeer van rust, dat niet belast moet worden door extra geluid en emissies.

Op het gebied van emissie is al jaren duidelijk zichtbaar dat de centrale van EON een grote producent is van NOx (en andere) uitstoot. Op mooie zonnige dagen is de okergele band boven de Maasvlakte, Europoort en Botlekgebied duidelijk zichtbaar. EON heeft hierbij altijd een directe emissielijn vanuit de schoorsteen deze laag in. Ook de ertsoverslaande bedrijven veroorzaken een stofemissie die blijft hangen in de lage luchtlagen. Daarbij niet te vergeten dat ook de chemische en petrochemische industrie hun steentje bijdragen tijdens hickups en upsets in het proces, start en stop procedures, productiefouten en incidenten, etc..
Al deze emissies hebben de gewoonte in de lage luchtlagen te blijven hangen en zich te verspreiden boven de kust, waarbij gezondheidsbelastende effecten van daar wonende en recreërende mensen niet uit te sluiten zijn. Met het uitbreiden met nieuwe industrie, zal deze milieubelasting niet mogen vergroten. Dat betekent dat de bestaande eisen en normen strenger dienen te worden en beter te worden gehandhaafd. Dusver wordt er ons inziens te gemakkelijk omgegaan met de melding van een bedrijf van een upset en de hierdoor veroorzaakte emissie.

Samenvatting

- Verplaatsen van geluidsbelastende industrie uit Rotterdam naar de Maasvlakte (1 en/of 2) dient te worden uitgesloten. Het geluidsbelastende effect uit op de rustige gebieden op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden is onevenredig negatief groot, dan dat de verbetering van de toch al herrie bevattende (en blijvend bevattende) stad.
- Geluidsbelastende industrie die laagfrequente geluidshinder produceren, dienen zo mogelijk volledig te worden afgeschermd van onbelemmerde geluidsdragende vlaktes zoals zee en strand.(Geluid over water draagt enorm ver) Deze industrie, zoals de transportband-bedrijvende industrie als ertsoverslag, en de kraanbaanbedrijvende containerindustrie moet zo veel mogelijk worden ingebouwd. Een geluidsbarrière dient te worden gerealiseerd zodat de natuurlijke woonomgevingen op de eilanden, de rust en stilte gebieden en de recreatiegebieden worden afgeschermd van deze zware en gezondheidsschadende geluidshinder. Let wel, een hoge geluidswal zorgt er slechts voor dat het geluid verder *neerkomt en verplaatst het probleem over een grotere afstand. Geluid dient te worden* afgebogen naar de gebieden die toch al geluidsbelast zijn, en waar dit dus niet opvalt. De geluidscontouren mogen derhalve niet buiten de grenslijnen van de Maasvlakte komen!
- Emissies zoals nu reeds in overmaat worden veroorzaakt door de industrie en onder andere de EON energiecentrale dienen te worden verminderd tot een onschadelijk niveau. Dit betekent dat het totaal van de emissies moet verminderen en ook de nieuw te plaatsen industrie geen vermeerdering van de emissies mag veroorzaken.!

Hoogachtend,

mw. ing. S.M. Dekker-Steehouwer
Doornweg 1
3253LA Ouddorp

Gemeente Schiedam

DCMR	nr. 2004050519
Klass.	nr. -1.731-2.2
met	bijlage(n)
Ingek. d.d.	27 SEP. 2004
Afd.	BER
Naam	GRIGHOO

DCMR Milieudienst Rijnmond
t.a.v. hoofd afdeling Bedrijven Rotterdam
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

uw kenmerk	:	doorkiesnummer	: 010-2465624
uw brief van	:	datum	: 22 september 2004
ons kenmerk	: ROVV/0406701B	e-mail	: ham.lambregts@schiedam.nl
onderwerp	: Reactie Startnotitie m.e.r. Bestemming Maasvlakte 2		

Geachte mevrouw, heer,

Met de brief van 17 augustus jongstleden heeft het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ons laten weten dat de Startnotitie milieu-effectrapportage Bestemming Maasvlakte 2 ter inzage ligt. Deze MER-procedure is gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure waar de gemeenteraad van Rotterdam het bevoegd gezag is.

Reeds eerder is voor Maasvlakte 2 een Planologische Kernbeslissing (PKB)-'plus' procedure doorlopen, samen met een milieu-effectrapportage. Met het laatste deel van de PKB-'plus', dat in september 2003 is verschenen, is onder meer de uitvoering van Maasvlakte 2 (de landaanwinning) ruimtelijk mogelijk gemaakt door het kabinet.

Met deze Startnotitie wordt formeel het voornemen kenbaar gemaakt om de procedure te starten tot inrichting van de landaanwinning als bedrijventerrein voor haven- en industriële activiteiten. De Startnotitie omschrijft het inrichten van de landaanwinning met bedrijventerrein, infrastructuur (zowel water als land) en andere benodigde voorzieningen. Het MER is bedoeld om de milieu-effecten van het voornemen inzichtelijk te maken.

Hierbij deel ik u mede dat de gemeente Schiedam geen opmerkingen heeft over deze startnotitie.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Schiedam,
De secretaris, de burgemeester,

Postbus 1501, 3100 EA Schiedam - Stadskantoor, Stadserf 1, 3112 DZ Schiedam Telefoon 010-246 55 55, Fax: 010-473 70 21