

Bestemming Maasvlakte 2

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

22 oktober 2004 / rapportnummer 1451-052



commissie voor de milieueffectrapportage

DCMR Milieudienst Rijnmond
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM

uw kenmerk
20180500

uw brief
25 augustus 2004

ons kenmerk
1451-053/HI/hb

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Bestemming Maasvlakte 2

doorkiesnummer
(030) 234 76 27

Utrecht,
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

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 Ruimte vraag	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 2004².

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 adviezen⁴. 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 gebruiksiteit 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, NO₂x, CO₂ 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 Ruimtevrage

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

De achtergronddocumenten laten verschillen in ruimtevrage zien. De notitie "Van referentiealternatief naar doorsteekalternatief" gaat uit van een vrage 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 spelen.

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 vrage 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, routing, calamiteitenplannen).
- Beschrijf de kwetsbaarheid van het systeem bij calamiteiten en onderhoudswerkzaamheden.

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, CO₂ emissie, externe veiligheid en (thermische en chemische) emissies naar het oppervlaktewater.

4.2 Besluitvorming

De gemeente Rotterdam wil een globaal bestemmingsplan vastleggen met maximale flexibiliteit⁷. 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 2^e 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 verwarrend⁸. 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.

- o variaties in het ontwerp van de landaanleg, zoals verbreding van de doorsteek van de Yangtzehaven, aanpak van de Papegaaienbek⁹ 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 markt vraag naar terreinen voor containeroverslag dan wel (chemische) industrie.

Zoals reeds aangegeven onder 3.1.2 moet het MER een actualisatie van de ruimte vraag 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 flexibiliteitsbepalingen 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, bus 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 geacommodeerd worden en de situering daarvan¹¹;
- 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, nrs 4, 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 worden¹².

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 natuur¹³.

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. Spits 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	1450/1451-01/02 8x
kopie naar :	Do/Oh jw

Commissie voor de Milieueffectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT



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

Ons kenmerk Uw kenmerk Bijlagen
20180500

Datum 25 AUG. 2004

Doorkiesnr. Afdeling
(010) 246 8147 Bedrijven Rotterdam

Contactpersoon
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.

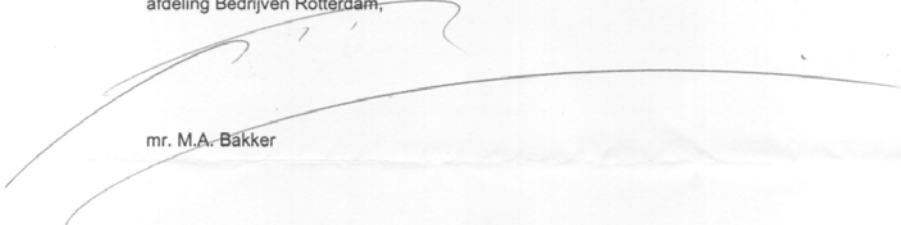
In het besluitvormingstraject van de PKB-plus heeft een 'referentieontwerp' (in twee varianten) als voorbeeld gediend. Na verdere studie en een positief advies van de Europese Commissie is dit uitgemond in een keuze: het zogenaamde 'Doorsteekalternatief'. Dit alternatief wordt in de startnotitie omschreven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

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

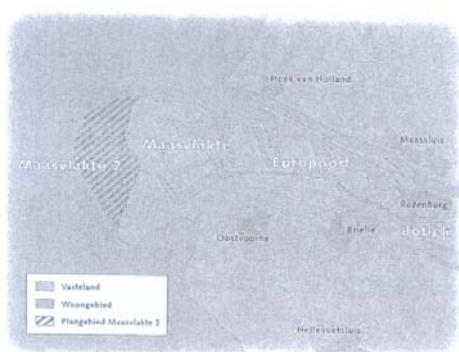
Kopie verstuurd aan

C.c.: ; COL: Michel Lobzhanidze

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 163 d.d. 26 augustus 2004

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 doorkloopt 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. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft tevens verzoekt 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 uitgenomd 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 Rodenris, Bleswijk, Brielle, Goedereede, 's Gravensande (gem. Westland), Maassluis, Monster (gem. Westland), Naaldwijk (gem. Westland), Rozenburg (Zn), Schiedam, Schouwen-Duiveland, Spijkensse, Vlaardingen en Westvoorne.
- Deelgemeentehuizen van Hoek van Holland en Hoogvliet en Wijksecretarie Pernis.
- Hoofdstvestiging van de openbare bibliotheken in Albrandswaard, Berkel en Rodenris, Bleswijk, Brielle, Hoek van Holland, Hoogvliet, Maassluis, Naaldwijk, Oostvoorne, Rockanje, Rotterdam, Rozenburg, Schiedam, Schouwen-Duiveland, Spijkensse, Vlaardingen, Vlissingen.
- Stadregio Rotterdam en City Informatiecentrum in Rotterdam.
- Provinciehuys 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 Manin, 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 Hilare 2 te Zierikzee;
 - donderdag 16 september van 18.30 uur tot 21.30 uur in Vereniginggebouw Dorpsdienden, Dorpsdienden 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 de burgemeester,
drs. A. Liodorp mc. I.W. Opstellen



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; projectnummer 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 Dijkkring	Brielle	20040929
3.	20040917	B&W gemeente Westland	Naaldwijk	20040929
4.	20040917	Stichting Rijnmond ULV	Tinte	20040929
5.	20040917	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVVV)	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 Perpetuum 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..*

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2

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; projectnummer 1450) opgestart voor de concessieverlening voor landaanleg en de ontgrondingvergunning, die nodig zijn om MV 2 aan te leggen.

ISBN 90-421-1389-8