

Startnotitie Milieu-effectrapportage
Verdieping en uitbreiding Eemshaven



4 oktober 2006

Opdrachtgever:

Groningen Seaports
Handelskade Oost 1
Postbus 20004
9930PA Delfzijl

Telefoonnr.: 0596 - 640400
Telefaxnr.: 0596 - 630464
E-mail : info@groningen-seaports.com

Uitgevoerd door:

Consulmij Milieu bv
3^e Industrieweg 2
Postbus 2
8050 AA Hattem

Telefoonnr.: 038 3370900
Telefaxnr.: 038 3370905
E-mail: info@consulmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
2	Beleidskaders en wet- en regelgeving.....	4
2.1	Algemeen.....	4
2.2	Beleidskader.....	4
2.2.1	Nota Zeehavens.....	5
2.2.2	PKB Derde Nota Waddenzee.....	5
2.2.3	Interprovinciaal Beleidsplan Waddenzeegebied (IBW).....	7
2.2.4	Provinciaal Omgevingsplan II Groningen (POP II).....	7
2.2.5	Integraal Beheerplan Noordzee 2015.....	8
2.2.6	Legger en beheerregister Ommelanderzeedijk.....	9
2.2.7	Bestemmingsplan Buitengebied-Noord (Eemshaven).....	9
2.2.8	Overige beleidsplannen.....	10
2.2.9	Conclusie bestaand beleidskader.....	10
2.3	Milieu-effectrapportage (m.e.r.).....	10
2.3.1	M.e.r.-plicht en/of m.e.r.-beoordelingsplicht.....	10
2.3.2	Het MER en grensoverschrijdende effecten.....	11
2.4	Wet- en regelgeving (te nemen besluiten).....	12
2.4.1	Belangrijkste besluiten.....	12
2.4.2	Overige vergunningen en ontheffingen.....	14
3	Doelstelling.....	15
4	Beschrijving van het voornemen.....	16
5	Alternatieven en varianten.....	23
6	Mogelijke gevolgen voor het milieu.....	25
6.1	Inleiding.....	25
6.2	De gebruiksfase.....	25
6.3	De aanlegfase.....	26
7	Verdere procedure.....	30
7.1	Betrokkenen.....	30
7.2	Verdere procedure.....	31
8	Literatuur.....	34

1 Inleiding

De Eemshaven is in 1973 geopend om de economie en werkgelegenheid in het noorden te bevorderen. De haven ontwikkelt zich sinds de jaren '90 tot een multimodaal complex met hoogwaardige industriële en logistieke faciliteiten. De Eemshaven biedt alle voorzieningen voor op- en overslag van bulkgoederen, zowel nat als droog. Met haar grote diepgang, korte transittijden en uitgebreide voorzieningen is de Eemshaven een volwaardige diepzeehaven. De haven heeft een moderne roll-on/roll-off terminal en biedt alle faciliteiten voor de afhandeling van containers.

Momenteel is de Eemshaven volop in ontwikkeling. Meerdere bedrijven willen nieuwe, grootschalige activiteiten ontplooiën, waarbij ze optimaal gebruik willen maken van de mogelijkheden van de Eemshaven. Voor deze plannen lopen al diverse m.e.r.-procedures.

Om al deze nieuwe activiteiten te faciliteren, moet de Eemshaven worden verdiept en uitgebreid om deze bedrijven de gewenste havenfaciliteiten en bedrijfsterreinen te kunnen bieden. Groningen Seaports is de havenbeheerder van de Eemshaven en is als zodanig de initiatiefnemer voor deze wijzigingen.

Voor realisatie van de verdieping en uitbreiding zijn diverse vergunningen en andere besluiten noodzakelijk. Op basis van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 en de Provinciale Milieuverordening zijn meerdere van die besluiten m.e.r.-plichtig dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (zie paragraaf 2.3).

Groningen Seaports zal daarom ten behoeve van de benodigde besluitvorming een Milieu Effectrapport (MER) opstellen.

Voor u ligt de startnotitie voor de milieu-effectrapportage die voor de voorgenomen activiteit(en) moet worden uitgevoerd. Deze startnotitie is het (formele) aanvangspunt van de m.e.r.-procedure. De rol van de startnotitie is met name het overdragen van informatie naar alle betrokkenen (bevoegd gezag, belanghebbenden, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieu-effectrapportage).

De startnotitie is gemaakt in opdracht van de initiatiefnemer voor het project, Groningen Seaports.

In deze inleiding wordt een kort overzicht gegeven van de activiteiten, waarom deze activiteiten moeten worden uitgevoerd en waarom hiervoor een milieu-effectrapportage wordt uitgevoerd. Verderop in de startnotitie worden deze aspecten in meer detail beschreven.

Waarom is uitbreiding noodzakelijk, en uit welke activiteiten bestaat de uitbreiding?

Ten behoeve van een aantal nieuwe initiatieven van energiebedrijven in de Eemshaven zijn meerdere m.e.r.-procedures gestart. Het betreft initiatieven van o.a.:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Essent & Conoco-Phillips | oprichten en gebruiken van een LNG – terminal |
| <input type="checkbox"/> NUON | oprichten en gebruiken van een multifuel elektriciteitscentrale |
| <input type="checkbox"/> RWE | oprichten en gebruiken van een kolengestookte elektriciteitscentrale |

Daarnaast hebben andere marktpartijen ook interesse getoond om nieuwe initiatieven in de oostlob van de Eemshaven te ontwikkelen (zowel binnen- als buitendijks).

Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken, moet de haven en de vaarweg door de Waddenzee worden verdiept. Ten behoeve van de LNG terminal zal een insteekhaven worden uitgraven. Ten behoeve van het Nuon-initiatief zal de bestaande Wilhelminahaven worden verlengd.

Groningen Seaports wil de volgende activiteiten uitvoeren:

- het uitvoeren van (achterstallig) onderhoud, i.c. baggerwerkzaamheden
- het verdiepen van de haven
- de verlenging van de Wilhelminahaven
- de aanleg van een insteekhaven ten behoeve van de LNG-terminal
- het eventueel verleggen / verlengen van een pier van de havenmond
- het wijzigen van (primaire) waterkeringen
- het ophogen van (een deel van) het bedrijventerrein
- de afvoer en vervolgens verspreiding en/of verwerking van de vrijkomende baggerspecie.

Voor het ophogen van het bedrijventerrein zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van het zand dat bij de werkzaamheden vrijkomt. Niet alle vrijkomende grond / baggerspecie kan echter worden gebruikt. Daarom moet een deel van de baggerspecie in zee worden verspreid of op een andere wijze worden verwerkt. Gebiedseigen materiaal moet zoveel mogelijk in het Waddengebied zelf worden verspreid.

De verdieping van de vaargeul in de Waddenzee en de Noordzeekustzone geschiedt onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. Voor die activiteiten zal een separaat vergunningstraject met bijbehorende m.e.r.-procedure worden doorlopen.

Wat is milieueffectrapportage, en waarom moet dit nu worden uitgevoerd?

Milieueffectrapportage is een hulpmiddel bij de besluitvorming omtrent (grote) projecten. Het zorgt ervoor dat bij de besluitvorming het milieu een volwaardige rol speelt. Tijdens een milieueffectrapportage worden de milieugevolgen van het initiatief in beeld gebracht en worden alternatieven en maatregelen geformuleerd. De bevindingen worden weergegeven door middel van een milieueffectrapport. De procedure is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer.

- de procedure, de milieueffectrapportage, wordt meestal afgekort tot m.e.r.
- het product, het milieueffectrapport, wordt meestal afgekort tot MER

In het Besluit milieueffectrapportage 1994 (Besluit m.e.r. 1994) zijn bijlagen opgenomen voor de activiteiten waarbij er sprake is van een m.e.r.-plicht (Bijlage C) dan wel een m.e.r.-beoordelingsplicht (Bijlage D). Voor veel activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling is pas noodzakelijk als de in de bijlagen genoemde drempelwaarde(n) wordt/worden overschreden.

Indien er sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht, dan dient het bevoegd gezag te beoordelen (door middel van een besluit), of er ten behoeve van de besluitvorming omtrent het project al dan geen m.e.r. moet worden uitgevoerd.

Verder zijn er in de Milieuverordening Provincie Groningen (PMV) een aantal additionele activiteiten aangegeven, die ook m.e.r.-plichtig zijn. Ook hierbij gelden er voor bepaalde activiteiten drempelwaarden.

Soms zijn er voor een project meerdere m.e.r.-plichtige en/of meerdere m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten noodzakelijk. Hiervoor wordt dan slechts één (1) gecombineerd MER opgesteld.

Als er sprake is van één of meer m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten, terwijl er voor tenminste een ander besluit ook al sprake is van een m.e.r.-plicht, dan hoeft het bevoegd gezag geen besluit meer te nemen over de m.e.r.-beoordelingsplicht. Door de m.e.r.-plicht staat namelijk al vast dat er ook voor de m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten een MER wordt opgesteld.

De geplande activiteiten behoren tot meerdere categorieën van het Besluit m.e.r. 1994 of de PMV. In paragraaf 2.3 zijn deze categorieën weergegeven. Daarbij is ook aangegeven, voor welke besluiten het MER moet worden opgesteld.

Leeswijzer

De minimale inhoud van een startnotitie is wettelijk vastgelegd. In deze startnotitie vindt u informatie over:

- het beleidsmatige en bestuurlijke kader voor de verdieping en uitbreiding van de haven: welke besluiten zijn genomen, in voorbereiding of moeten nog worden genomen, waarom geldt de m.e.r.-plicht (hoofdstuk 2);
- de doelstelling (hoofdstuk 3);
- de voorgenomen activiteit (een beschrijving, waar en hoe wordt de haven verdiept, waar zijn de uitbreidingen van het havenbekken gesitueerd en welke activiteiten zijn noodzakelijk (hoofdstuk 4);
- welke ruimte er is voor alternatieven, welk soort alternatieven en varianten er zijn en op welke wijze deze in het MER zullen worden uitgewerkt (hoofdstuk 5);
- de effecten die realisatie van het plan heeft of kan hebben op het milieu (hoofdstuk 6);
- de verdere procedure, hoe is de koppeling tussen m.e.r. en de noodzakelijke besluiten geregeld en op welke wijze de inspraak. Op basis van de gegevens in de startnotitie worden richtlijnen voor het MER opgesteld. Door inspraak op de startnotitie is het mogelijk invloed uit te oefenen op de onderwerpen die in het MER zullen worden behandeld (hoofdstuk 7).

2 Beleidskaders en wet- en regelgeving

2.1 Algemeen

De activiteiten moeten passen binnen het bestaande beleidskaders en vergunbaar zijn op basis van de huidige wet- en regelgeving.

Het beleidskader bestaat uit de ruimtelijke plannen en (algemeen) beleid op het gebied van natuur en milieu. In paragraaf 2.2 worden de belangrijkste beleidsstukken en besluiten beknopt weergegeven die de aanleiding vormen of invloed hebben op de voorgenomen havenontwikkeling. Het MER zal een beschrijving bevatten van alle relevante beleidsdocumenten op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening, natuur en landschap, veiligheid, en verkeer en vervoer.

In paragraaf 2.3 is beschreven, op basis van welke activiteiten er sprake is van een m.e.r.-plicht of een m.e.r.-beoordelingsplicht. Tevens is het grensoverschrijdende karakter beschreven.

In paragraaf 2.4 wordt beschreven, welke wet- en regelgeving voor dit project relevant zijn. Tevens worden de meest belangrijke vergunningen, ontheffingen en andere besluiten beschreven die noodzakelijk zijn voor de realisatie van het plan. Het MER zal een uitgebreidere beschrijving bevatten.

2.2 Beleidskader

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan is met name het (inter)provinciale en (inter)gemeentelijke beleidskader van belang. Het nationale beleid (zoals o.a. geformuleerd in de Nota Ruimte, het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) en de Nota Natuur voor mensen, mensen voor Natuur) is meer indirect van toepassing. Gemeentelijke besluiten moeten wel aan de uitgangspunten van het nationale beleid voldoen. De Nota ruimte is van belang als nationaal kader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor activiteiten in en nabij het Waddengebied is het specifieke beleidskader voor de Waddenzee van belang.

In deze paragraaf worden de belangrijkste beleidskaders voor dit initiatief besproken, te weten:

- Nota Zeehavens
- PKB Waddenzee
- Interprovinciaal Beleidsplan Waddenzeegebied
- Provinciaal Omgevingsplan Groningen II (POP II)
- Integraal Beheerplan Noordzee 2015
- Legger en beheerregister Ommelanderzeedijk
- Bestemmingsplan Buitengebied-Noord (Eemshaven)

2.2.1 Nota Zeehavens

De Nota 'Zeehavens: ankers van de economie' (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004) bevat een analyse van het economische belang van de Nederlandse Zeehavens, de hoofdlijnen van het in de komende jaren te voeren beleid en een beleidsagenda. De beleidsagenda bevat concrete acties voor de periode 2005-2010. De hoofdlijnen van het beleid zijn:

- verbetering van de marktomstandigheden voor havengerelateerde bedrijven;
- regulering en bevordering van de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving, en;
- instandhouding en verbetering van de bereikbaarheid van de zeehavens en realisering van fysieke ruimte voor groei.

In de Nota Zeehavens wordt, door middel van een sterktezwakte analyse, ingegaan op de potenties en de ambities van onder meer de zeehavens van 'Groningen Seaports'.

De zeehavens in Groningen zorgen voor de zeezijdige ontsluiting van het economisch kerngebied Groningen (stad). Kansen voor deze zeehavens liggen in de verwachte groei van het intra-Europese vervoer, met name van en naar de staten aan de Baltische zee, en van industriële clusters als chemie, zout, milieuvriendelijk slopen van schepen en energie.

Aldus kunnen deze zeehavens een rol spelen in de verdere ontwikkeling van Noord-Nederland als schakel tussen de Randstad en Noordoost-Europa. Het rijk zal bestuderen in hoeverre de economische ontwikkeling van deze havens kan plaatsvinden binnen de kaders van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Waddenzee en de status van de Waddenzee als Habitatgebied volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn.

Het rijk hanteert voor (de mede-financiering van) projecten ten behoeve van zeehavens een afwegingskader waarin het nationale belang voorop staat en waarin duidelijke eisen zijn gesteld aan de onderbouwing van projecten. Als projecten op grond van dit afwegingskader gelijk scoren, volgt de prioritering uit de Nota Ruimte: investeringen in mainport Rotterdam gaan voor op investeringen in zeehavens in andere economische kerngebieden (Amsterdam en Zeeland). Deze gaan op hun beurt weer voor op projecten voor de havens van Groningen, waarvoor een aanvullend criterium geldt: concrete interesse van marktpartijen.

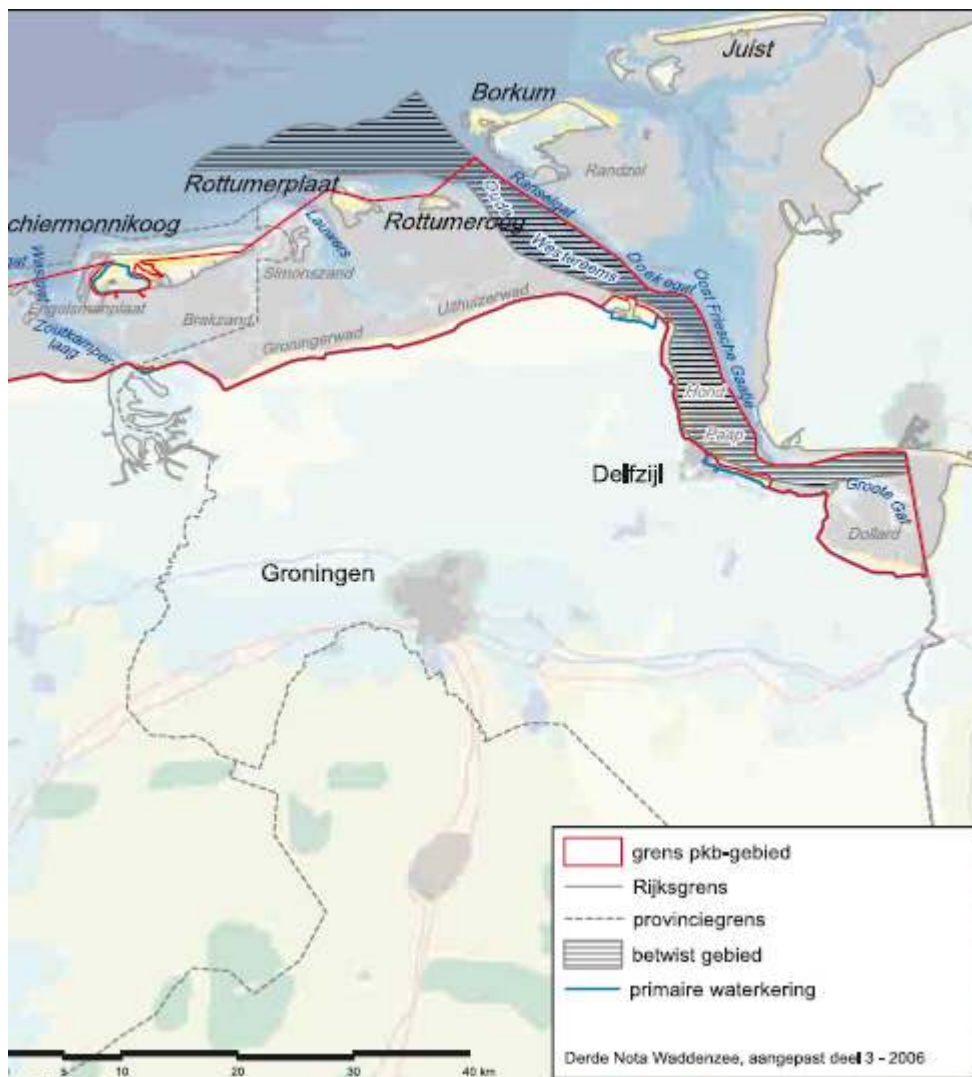
De in deze startnotitie beschreven activiteiten worden gerealiseerd naar aanleiding van de vestigingswens van marktpartijen.

2.2.2 PKB Derde Nota Waddenzee

In de Nota Ruimte is het beleid voor de Waddenzee op hoofdlijnen vastgelegd. De PKB Derde Nota Waddenzee vormt een nadere uitwerking en concretisering van dit beleid. Het aangepast deel 3 Derde Nota Waddenzee (het Kabinetsstandpunt), is op 12 mei 2006 aan de Tweede Kamer aangeboden.

In de PKB Derde Nota Waddenzee wordt het rijksbeleid voor de Waddenzee voor de komende tien jaar vastgelegd. Dit beleid is gericht op de duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en behoud van het unieke open landschap. In de Derde Nota Waddenzee beschrijft het Rijk het beleid voor de Waddenzee onder meer op het gebied van natuurbescherming, ruimtelijke ordening, milieu en water in onderlinge samenhang. Via andere rijksnota's en provinciale en gemeentelijke ruimtelijke plannen vindt dit beleid zijn weg.

Met betrekking tot nieuwe plannen, projecten en handelingen vermeldt de PKB dat deze mogelijk zijn mits zij passen binnen de gestelde beleidskaders en doelstellingen voor de Waddenzee. Voor zover wettelijke regelingen zich er niet tegen verzetten moet met alle onder de doelstellingen genoemde waarden en kenmerken in de afweging van plannen, en projecten en handelingen door het bevoegd gezag rekening gehouden worden. Dit afwegingskader laat onverlet dat ook aan eventueel andere wettelijke eisen moet worden voldaan, zoals bijvoorbeeld dat van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora en faunawet.



Figuur 1. Begrenzing PKB-gebied (PKB Derde Nota Waddenzee)

De Eemshaven zelf valt buiten het PKB gebied zoals is weergegeven op de bovenstaande figuur. Het afwegingskader van de PKB geldt echter ook voor activiteiten die aan het PKB gebied grenzen.

De uitbreiding en aanpassing van de Eemshaven moet binnen dit afwegingskader passen. Relevant voor de activiteiten zijn de bepalingen ten aanzien van:

- de vaargeul en vaardiepte;
- de mogelijkheden tot havenuitbreiding;
- de mogelijkheden voor nieuwe bebouwing;
- de eisen ten aanzien van de verspreiding van baggerspecie;
- milieubeschermingsgebieden.

Er heeft reeds een globale toetsing plaatsgevonden, of de voorgenomen activiteiten passen binnen het toetsingskader van de Derde Nota Waddenzee. Die toetsing is niet in deze startnotitie beschreven, maar de conclusie wel (zie paragraaf 2.2.9). Het MER zal een uitvoerige toetsing bevatten.

2.2.3 Interprovinciaal Beleidsplan Waddenzeegebied (IBW)

De Waddenzee ligt in drie provincies (Friesland, Groningen en Noord-Holland). Deze provincies voeren via de Stuurgroep Waddenprovincies gezamenlijk beleid. Het IBW is geen ruimtelijk plan, maar schetst het beleid ten aanzien van de activiteiten in het waddengebied. Het Interprovinciaal Beleidsplan Waddenzeegebied (IBW) stamt van 1995. Het IBW vervult een zelfstandige functie naast de andere provinciale beleidsplannen. Alle plannen zijn nevensgeschikt en bevatten geen onderlinge strijdigheden. Het IBW is nog niet aangepast aan de PKB Waddenzee 2006.

Het IBW stelt het duurzaam behoud van de ecologische waarden voorop en streeft naar een evenwichtige afstemming daarop van de huidige en toekomstige gebruiksmogelijkheden, dus binnen het raam van dit duurzaam behoud.

Met betrekking tot havens wordt opgemerkt dat geen zeewaartse uitbreiding plaats mag vinden. Vaarwegen worden blijvend geschikt gehouden voor vaartuigen die daar op het moment van vaststellen van het IBW gebruik van maken. Alleen schone baggerspecie afkomstig uit het onderhoud van vaarwegen van de Waddenzee en aangrenzende wateren mag in de Waddenzee worden verspreid. Daarnaast bevat het IBW beleid op het gebied van de bewaking van de diverse kwaliteiten van de Waddenzee op het gebied van natuur, cultuurhistorie en milieu, alsmede in en rond de Waddenzee voorkomende activiteiten.

2.2.4 Provinciaal Omgevingsplan II Groningen (POP II)

Op provinciaal niveau wordt het ruimtelijk beleid in Groningen weergegeven in het Provinciaal Omgevingsplan. Het Provinciaal Omgevingsplan II (POP II) is onlangs door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Ten opzichte van het eerste POP zijn er geen wijzigingen in het ruimtelijk beleid, met uitzondering van twee belangrijke wijzigingen die betrekking hebben op intensieve veehouderij en op de opslag van radioactief afval in de diepe ondergrond. De overige wijzigingen in het POP II zijn vooral van redactionele aard of gaan over een actualisering van het geldende beleid.

De kust tussen Delfzijl en Eemshaven is in het POP II aangewezen als economische kernzone. De Eemshaven is naast een zeehaven ook een multimodaal knooppunt. De provincie wil dat stuwende bedrijven, die op (boven)regionale schaal werken, zich vestigen op bedrijventerreinen in de economische kernzones. Alleen daar wordt financiële steun gegeven aan de ontwikkeling en/of uitbreiding van aangewezen (boven)regionale bedrijventerreinen.

De haventerreinen van Delfzijl en Eemshaven hebben in eerste instantie een functie voor bedrijven die in meerdere of mindere mate gebonden zijn aan een zeehaven, zoals scheepsbouw, zeetransport, open overslag en industriële activiteiten met omvangrijk bulktransport. Daarnaast bieden de haventerreinen ook goede vestigingsmogelijkheden voor ruimtevragende en/of zware industriële activiteiten die niet direct afhankelijk zijn van zeetransport. De Eemshaven is met name op logistiek gebied ontwikkeld, maar er zijn ook ontwikkelingsmogelijkheden voor scheepsbouw, agro-industrie en andere ruimtevragende en/of zware industriële activiteiten. Ook bestaan er mogelijkheden voor energie-intensieve bedrijven.

Een ander kernpunt van het POP II is de bescherming van natuur en milieu, waarbij het Waddengebied van groot belang is. De Waddenzee zelf is zeer belangrijk voor vele soorten vogels, vissen, zeehonden en andere planten en dieren. De achter de Eemshaven liggende open landbouwgebieden zijn belangrijk voor niet broedende ganzen, zwanen en steltlopers. De Waddenzee is een stiltegebied waar strikte voorwaarden aan het optreden van verstoringen door geluid worden gesteld, rondom de Eemshaven en andere industriezones geldt hiervoor een uitzondering.

De verdere ontwikkeling van de Eemshaven is alleen mogelijk indien in voldoende mate rekening wordt gehouden met de ligging nabij de Waddenzee. Ontwikkelingen in de Eemshaven mogen geen onomkeerbare effecten hebben op de Waddenzee.

Onder deze voorwaarden is een deel van de hoofddoelstelling het ontwikkelen van sterke economische kernzones met een voldoende en gedifferentieerd aanbod van bedrijventerreinen: A7/A28 (Leek - Groningen/Haren - Hoogezand-Sappemeer - Veendam - Winschoten) en de havens (Delfzijl/Eemshaven).

De Noordelijke ontwikkelingsas verbetert de ligging van Nederland ten opzichte van de genoemde economisch sterk in opkomst zijnde regio's. De Eemsmondhavens kunnen bijdragen aan de mainportfunctie van Nederland voor het 'opkomende' Noordoost-Europa. De afronding van de wegverbinding Emslandlinie (Duitse Bundesautobahn A31) betekent een sterke verbetering van de ontsluiting naar een belangrijk Europees economisch kerngebied, het Rijn/Ruhrgebied. De Eems-as in Duitsland vormt hierdoor een belangrijke ontwikkelingsas.

Het toekomstperspectief in het POP voorziet voor de Eemshaven een omvangrijk energiecluster met activiteiten op het gebied van reststoffen, biomassa, warmtekrachtkoppeling en chemische industrie op basis van oliecondensaat en aardgas. De tuinbouw bij de Eemshaven maakt gebruik van restwarmte van de Eemscentrale.

2.2.5 Integraal Beheerplan Noordzee 2015

Vanaf 1 kilometer uit de kust is de Noordzee niet gemeentelijk of provinciaal ingedeeld. Daarom is de rijksoverheid verantwoordelijk voor beleid en beheer. De minister van Verkeer en Waterstaat coördineert het Noordzeebeleid en heeft het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 uitgebracht met instemming van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM), de minister van Economische Zaken (EZ) en de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV).

Onder beheer wordt in dit plan verstaan: de zorg en verantwoordelijkheid voor de Noordzee door de realisatie van het beleid. De voornaamste beheertaken zijn: uitvoering, handhaving, kennis- en informatiebeheer en signalering en evaluatie. Het zwaartepunt ligt bij de uitvoerende taak, die de regulering van het gebruik omvat. Vergunningverlening is hierbij een belangrijk instrument.

Het *IBN 2015* heeft de status van een beleidsregel en verplicht de rijksoverheid om overeenkomstig het plan te handelen. De *Nota Ruimte* bevat de volgende integrale hoofddoelstelling voor dit beleid: "Het versterken van de economische betekenis van de Noordzee en behoud en ontwikkeling van internationale waarden van natuur en landschap door de ruimtelijk-economische activiteiten in de Noordzee op duurzame wijze te ontwikkelen en op elkaar af te stemmen met inachtneming van de in de Noordzee aanwezige ecologische en landschappelijke waarden."

Het *IBN 2015* beschrijft het totale beleid in samenhang en schetst de ruimte voor nieuwe initiatieven zoals bedoeld in de *Nota Ruimte*. Het heeft daardoor een procesmatig en kaderstellend karakter.

In het kader van dit project zou het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 van belang kunnen zijn. Mogelijk moet er in de Noordzee gezocht worden naar verspreidingslocaties voor de vrijkomende baggerspecie. In dat geval is met name het beleid ten aanzien van baggerspecie en de bescherming van natuurwaarden van belang.

Indien in het MER inderdaad verspreidingslocaties in de Noordzee worden onderzocht, zal in het MER het beleid en de wet- en regelgeving ten aanzien van activiteiten in de Noordzee nader worden beschreven.

2.2.6 Legger en beheerregister Ommelanderzeedijk

Op basis van de Wet op de waterkering moet het waterschap Noorderzijlvest, als waterkeringbeheerder, iedere vijf jaar aan Gedeputeerde Staten rapporteren over de algemene waterstaatkundige toestand van de Ommelanderzeedijk (de primaire waterkering) in haar beheergebied. Dit gebeurt door middel van een legger en beheerregister.

In de legger wordt de (theoretische) vorm, ligging en hoogte van de Ommelanderzeedijk vastgelegd. Tevens wordt er in vermeld wie, wat waar in onderhoud heeft. In het beheerregister worden de gegevens opgeslagen van de actuele toestand van de Ommelanderzeedijk.

De verdieping en uitbreiding van de haven en het ophogen van de buitendijks gelegen bedrijventerreinen kan invloed hebben op de legger. In hoofdstuk 4 van deze startnotitie is nader beschreven, op welke wijze de voorgenomen activiteit invloed kan hebben op de legger en het beheerregister van de Ommelanderzeedijk.

2.2.7 Bestemmingsplan Buitengebied-Noord (Eemshaven)

Het vigerende bestemmingsplan is het Bestemmingsplan Buitengebied-Noord (Eemshaven) en dateert uit 1993 (Gemeente Eemshaven, 1993). Het havenbekken is grotendeels aangewezen als industriegebied, het water en de bijbehorende kades zijn daarbij als industriehaven aangewezen.

Het bestemmingsplan bevat geen specifieke bepalingen omtrent de diepte van de haven(s).

In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor burgemeester en wethouders om:

- de bestemming industrieterrein te wijzigen in de bestemming industriehaven resp. dijklichamen
- de bestemming dijklichamen te wijzigen in de bestemming industrieterrein resp. industriehaven

Bij de wijzigingsbevoegdheid moeten wel een aantal bepalingen in acht worden genomen. Eén van die bepalingen heeft betrekking op het oppervlak:

- planwijziging kan uitsluitend plaatsvinden ten behoeve van een uitbreiding van de oppervlakte van de industriehaven met maximaal 50% (artikel 6, lid a van het bestemmingsplan).

Door de verlenging van de Wilhelminahaven en de aanleg van de insteekhaven LNG zal het oppervlak van de industriehaven met ca. 25 % worden uitgebreid.

Op basis van de overige bepalingen voor de wijzigingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders, moeten o.a. ook de consequenties voor infrastructurele voorzieningen, bereikbaarheid en gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken en de uitgeefbaarheid van aangrenzende bedrijfsgronden worden beoordeeld.

De toelichting op het bestemmingsplan bevat met betrekking tot artikel 6 (bestemming industrieterrein) de volgende passage:

“Ondergeschikte havenuitbreidingen ten behoeve van de bedrijfsvoering van één of enkele bedrijven, zoals de aanleg van een insteekhaven worden tot de bestemming industrieterrein gerekend: daarvoor hoeft geen planwijziging plaats te vinden.”

Hoewel er wel sprake is van de aanleg van een insteekhaven (en een verlenging van de Wilhelminahaven), is er geen sprake van een ondergeschikte havenuitbreiding. Beide wijzigingen omvatten samen een uitbreiding van het havenoppervlak met ca. 25%. Er is wel een planwijziging noodzakelijk.

Ten aanzien van het soort bedrijven dat toegestaan is op de bij de Eemshaven horende bedrijventerreinen zijn in het bestemmingsplan specifieke voorwaarden opgenomen die moeten voorkomen dat bedrijven zich vestigen die onherstelbare schade aan de Waddenzee toe zouden kunnen brengen.

Bij het bestemmingsplan is een lijst van risicodragende bedrijven opgenomen. Vestiging van deze bedrijven is niet op voorhand uitgesloten, maar deze bedrijven dienen zodanig gesitueerd te worden en/of zodanige voorzieningen te treffen, dat in geval van een optreden van een calamiteit geen grootschalige verontreiniging kan plaatsvinden met onherstelbare schade voor de natuurlijke waarden van de Waddenzee.

2.2.8 Overige beleidsplannen

Uiteraard is er nog meer beleid op de Waddenzee, Eems-Dollard en/of de Eemshaven van toepassing. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan:

- Europese Kaderrichtlijn Water
- Europese Vogel- en Habitatrichtlijn
- Vierde Nota Waterhuishouding
- Beheersplan Waddenzee 1996-2001 en het Maatregelenprogramma Waddenzee 2005-2010
- Natuurbescherming (Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet).

Veel van dat beleid is vertaald in wet- en regelgeving. In paragraaf 2.4 van de startnotitie en in het Achtergronddocument startnotitie uitbreiding Eemshaven wordt de wet- en regelgeving nader beschreven, inclusief de daaruit voortvloeiende vergunningplicht en de noodzakelijke ontheffingen en besluiten.

In het MER zullen alle beleidsplannen die relevant zijn voor dit project, worden beschreven.

2.2.9 Conclusie bestaand beleidskader

Uit de beschrijvingen van het bestaande beleidskader en de reeds uitgevoerde globale toetsing aan de pkb Derde Nota Waddenzee kan worden geconcludeerd dat er op basis van de pkb Derde nota Waddenzee en de andere beleidskaders op voorhand geen onoverkomenlijke belemmeringen zijn voor de voorgenomen activiteiten. In het MER zal dit, indien noodzakelijk, nog nader worden uitgewerkt.

In paragraaf 2.4 wordt nader ingegaan op de noodzakelijke vergunningen, ontheffingen en besluiten.

2.3 Milieu-effectrapportage (m.e.r.)

2.3.1 M.e.r.-plicht en/of m.e.r.-beoordelingsplicht

Zoals in de inleiding van deze startnotitie reeds is gemeld, is via het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Besluit m.e.r. 1994, bijlage C) en de Milieuverordening Provincie Groningen (PMV) vastgelegd, voor welke activiteiten een m.e.r. moet worden opgesteld (m.e.r.-plicht). In bijlage D van het Besluit m.e.r. 1994 zijn de activiteiten opgesomd, waarbij er sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Voor veel activiteiten gelden er drempelwaarden. Een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling is pas noodzakelijk als die drempelwaarde(n) wordt/ worden overschreden.

Voor dit project is onderzocht, of en zo ja voor welke activiteiten er sprake is van een m.e.r.-plicht of een m.e.r.-beoordelingsplicht. Deze startnotitie bevat alleen de conclusies van dat onderzoek.

Conclusies t.a.v. de m.e.r.-plicht en m.e.r.-beoordelingsplicht

In het kader van dit project is er sprake van een m.e.r.-plicht op basis van de volgende categorieën van het Besluit m.e.r. 1994:

- Categorie C 16.1 (zandwinning / ontgroning)
- Categorie C 5.3 (gebruik van de zeebodem)

In het kader van dit project is er sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht op basis van de volgende categorieën van het Besluit m.e.r.1994:

- Categorie D 12.1 (wijziging of uitbreiding van een zeedijk)
- Categorie D 4.2 (wijziging of uitbreiding van een zeehandelshaven)

Omdat er bij dit project reeds sprake is van twee m.e.r.-plichte besluiten, worden de m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten niet meer aan een m.e.r.-beoordeling onderworpen. Door de reeds bestaande m.e.r.-plicht worden de m.e.r.-beoordelingsplichte besluiten automatisch ook m.e.r.-plichtige besluiten.

In het kader van dit project zal er ten behoeve van de benodigde m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten een MER worden opgesteld.

2.3.2 Het MER en grensoverschrijdende effecten

Sinds 1988 zijn alle landen van de Europese Unie verplicht een regeling op te stellen voor de uitvoering van de milieueffectrapportage. Kan een project milieugevolgen hebben die de landgrenzen overschrijden, dan gelden er bijzondere verplichtingen. De overheden van de betrokken landen moeten elkaar dan tijdig informeren. Ook moeten burgers en belangenorganisaties in de gelegenheid zijn inspraak te hebben.

Het milieueffectrapport moet speciale aandacht besteden aan die grensoverschrijdende gevolgen. Daarover zijn afspraken gemaakt in het Espoo-verdrag. De verplichtingen uit dit verdrag zijn geïmplementeerd in artikel 7 van de EU-richtlijn 97/11. Dat artikel is in de Wet milieubeheer verwerkt. Voor de verdere uitwerking van het Verdrag van Espoo is er een gemeenschappelijke verklaring over grensoverschrijdende m.e.r.'s tussen Nederland en Duitsland.

De Eemshaven ligt aan de uitmonding van het Eems-Dollardgebied. Een deel van het gebied is verdragsgebied: zowel Duitsland als Nederland beschouwen dit als deel van hun territoriale wateren. Voor dit gebied gelden bilaterale regelingen onder de permanente Nederlands-Duitse commissie voor de grenswateren (Eemskommissie). Op grond van de afspraken die zijn gemaakt geldt voor het noordelijk deel van het betwiste gebied de Nederlandse milieuregelgeving.

Op basis van het bovenstaande is duidelijk dat er met name door het verspreiden van baggerspecie in zee er sprake kan zijn van grensoverschrijdende effecten. In paragraaf 7.1 is aangegeven, hoe met het grensoverschrijdend karakter van de MER wordt omgegaan.

2.4 Wet- en regelgeving (te nemen besluiten)

2.4.1 Belangrijkste besluiten

Het project bestaat uit een aantal deelactiviteiten. Voor het merendeel van die activiteiten is een vergunning, ontheffing of besluit noodzakelijk. Aan meerdere van deze besluiten dient een MER ten grondslag liggen (zie paragraaf 2.3. Andere besluiten kunnen worden genomen zonder een MER.

Voor een enkele activiteit is geen vergunningen of ontheffing noodzakelijk is. Het uitvoeren van achterstallig onderhoud (baggerwerkzaamheden) kan gedeeltelijk zonder vergunningprocedure worden uitgevoerd, want Groningen Seaports beschikt reeds over een vergunning. Uiteraard zullen die werkzaamheden wel binnen de kaders van de huidige vergunningvoorschriften uitgevoerd moeten worden. Omdat op basis van de huidige vergunning slechts een deel van die baggerspecie kan worden verspreid, zal voor de boventallige hoeveelheid een aanvullende vergunning (in het kader van de Wvo) worden aangevraagd.

Hoewel het (achterstallig) onderhoud strikt formeel niet in het MER meegenomen hoeft te worden, is besloten om dit onderdeel toch in het MER-onderzoek te betrekken. Mogelijk komen in de MER-studie alternatieve oplossingen naar boven, met name op het gebied van de verspreiding / verwerking van baggerspecie en de daarvoor benodigde locaties. Op basis van de resultaten van het MER kan het zinvol zijn om ook die bestaande vergunningen aan te passen.

In deze paragraaf wordt op de belangrijkste besluiten opgesomd en kort nader toegelicht. Het MER zal een volledig beeld geven van de benodigde vergunningen en ontheffingen.

Voor de voorgenomen activiteiten moeten in ieder geval de volgende besluiten worden genomen.

<u>In het kader van</u>	<u>Benodigd</u>
▪ Ontgrondingenwet	vergunning
▪ Wet beheer rijkswaterstaatwerken	vergunning
▪ Legger en beheerregister Waterschap Noorderzijlvest	goedkeuring GS
▪ Natuurbeschermingswet 1998	vergunning
▪ Flora- en faunawet	ontheffing
▪ Wet verontreiniging oppervlaktewateren	vergunning
▪ Strom- und Schifffahrtspolizeiliche Genemigung (SSG)	Duitse vergunning
▪ Wet op de ruimtelijke ordening	besluit van college van B & W

Ontgrondingenwet

Voor zowel de verdieping van de haven en het uitgraven van de havenuitbreidingen is een ontgrondingenvergunning noodzakelijk. Aangezien het havenbekken geen formeel onderdeel vormt van de Waddenzee en geen rijkswater is, zijn gedeputeerde staten van de provincie Groningen het bevoegd gezag. Dit is een m.e.r.-plichtig besluit.

Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr)

In het kader van dit project zal er in ieder geval voor de verspreiding van de baggerspecie in zee een Wbr-vergunning aangevraagd moeten worden. De Wbr-vergunning is één van de m.e.r.-plichtige besluiten. Rijkswaterstaat - Noord-Nederland (RWS-NN) treedt in deze op als bevoegd gezag.

Legger en beheerregister Ommelanderzeedijk (Waterschap Noorderzijlvest)

Op basis van de Wet op de waterkering moet het waterschap Noorderzijlvest, als waterkeringbeheerder, iedere vijf jaar aan Gedeputeerde Staten rapporteren over de algemene waterstaatkundige toestand van de Ommelanderzeedijk (de primaire waterkering) in haar beheergebied. Dit gebeurt door middel van een legger en beheerregister.

In de legger wordt de (theoretische) vorm, ligging en hoogte van de Ommelanderzeedijk vastgelegd. Tevens wordt er in vermeld wie, wat waar in onderhoud heeft. In het beheerregister worden de gegevens opgeslagen van de actuele toestand van de Ommelanderzeedijk.

De verdieping en uitbreiding van de haven en het ophogen van de buitendijks gelegen bedrijventerreinen kan invloed hebben op de legger (zie ook hoofdstuk 4). In het MER zal worden onderzocht, of en hoeveel de Ommelanderzeedijk moet worden verhoogd. Bovendien zal worden onderzocht, in hoeverre de ophoging van de buitendijkse gebieden invloed heeft op de benodigde dijkhoogte en in hoeverre met een smallere vrijwaringszone kan worden volstaan.

In het kader van het project zal het Waterschap Noorderzijlvest de legger waarschijnlijk moeten aanpassen. Dit vereist vervolgens de goedkeuring van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen. Het goedkeuringsbesluit van GS is een m.e.r.-plichtig besluit.

Op dit moment werkt de provincie Groningen aan een waterkeringsparagraaf. Aan de hand daarvan zal de legger worden aangepast. Mogelijk kan dat gecombineerd worden met de voor dit project noodzakelijke aanpassingen.

Natuurbeschermingswet 1998

De Eemshaven grenst aan de Speciale Beschermingszone (SBZ) de Waddenzee. Dat gebied is beschermd op basis van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn en daardoor ook door de Natuurbeschermingswet 1998.

Er zullen niet alleen activiteiten vlak bij, maar zeker ook activiteiten in het beschermde gebied plaatsvinden (namelijk het verspreiden van baggerspecie in de Waddenzee). Als de baggerspecie in de Noordzee wordt verspreid / verwerkt, dan kan dat ook nog invloed hebben op de SBZ Noordzeekustzone.

Het staat nu reeds vast, dat er sprake is van een kans op significante effecten in de beschermde gebieden. Dit wordt met name veroorzaakt door de noodzaak om aanzienlijke hoeveelheden baggerspecie te verspreiden in zee en/of op land te verwerken. Daarom zal er gelijktijdig met het MER ook een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 worden opgesteld.

Het ministerie van LNV (directie Noord) is bevoegd gezag voor deze vergunning.

Flora- en faunawet

Waar de Natuurbeschermingswet de gebieden beschermt, ziet de Flora en faunawet toe op de bescherming van individuele soorten in hun natuurlijke omgeving. Ontheffingen en beschikkingen in het kader van de Flora- en faunawet worden afgegeven door de Dienst Regelingen van het ministerie van LNV. De Dienst Landelijk Gebied (DLG) van het ministerie van LNV in Groningen is aanspreekpunt voor deze ontheffingen.

Voor de activiteiten in de Eemshaven is reeds een Flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. Indien noodzakelijk, zal aanvullend onderzoek worden uitgevoerd en een ontheffingsaanvraag worden ingediend. Afhankelijk van de soorten waarvoor ontheffing wordt aangevraagd, kunnen maatregelen (zoals compensatie) noodzakelijk zijn om te voldoen aan de voorwaarden in de ontheffing.

De resultaten van het natuurwaardenonderzoek en de benodigde maatregelen zullen in het MER inzichtelijk worden gemaakt.

Wet verontreiniging oppervlaktewateren / Wet verontreiniging zeewater

Regulering van de verspreiding van baggerspecie in het mariene milieu geschiedt aan de hand van vergunning- c.q. ontheffingverlening op grond van respectievelijk de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (voor de Zeeuwse Delta en de Waddenzee) en de Wet verontreiniging zeewater (voor de Noordzee). Rijkswaterstaat treedt namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op als bevoegd gezag.

Strom- und Schifffahrtspolizeiliche Genemigung (SSG)

Voor de oprichting, verandering en het gebruik van inrichtingen, inclusief het leggen, het veranderen en het gebruik van zeekabels in, over of onder een "Bundeswasserstraße" (hoofdvaarweg) of aan haar oever of het gebruik van een Bundeswasserstraße, is volgens § 31 van het Bundeswasserstraßengesetz een Strom- en Schifffahrtspolizeilichen Genehmigung (SSG) vereist.

Dit is een Duitse versie van een vergunning op basis van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr). Het Wasser- und Schifffahrtamt (WSA) Emden is bevoegd gezag.

Wet op de ruimtelijke ordening

Op basis van het vigerend bestemmingsplan is het mogelijk om industrieterrein bouwrijp en verhoogd op te leveren. Daarvoor is geen aanlegvergunning of planwijziging voor noodzakelijk. Er is wel een planwijziging nodig voor de aanleg van de insteekhaven en de verlenging van de Wilhelminahaven. Daartoe moeten bestemmingen worden gewijzigd.

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd gezag voor deze planwijziging. Deze planwijziging heeft echter betrekking op een oppervlak dat aanzienlijk onder de drempelwaarde van categorie D 4.2 van het Besluit m.e.r. 1994 ligt (het oppervlak van de uitbreiding bedraagt ca. 45 ha.). Hieruit volgt dat het besluit tot planwijziging genomen kan worden zonder een MER.

2.4.2 Overige vergunningen en ontheffingen

Voor de realisatie van het project zijn waarschijnlijk nog meer vergunningen, ontheffingen en/of besluiten vereist. Zo is voor het toepassen van de vrijkomende baggerspecie als materiaal voor de ophoging een melding in het kader van het Bouwstoffenbesluit vereist. Met name als er op basis van het MER wordt besloten tot verwerking van de baggerspecie aan land, kunnen er nog andere vergunningen etc. in beeld komen.

In het MER zal daarom worden aangegeven, welke overige vergunningen, ontheffingen en besluiten nog noodzakelijk zijn voor de realisatie van de voorgenomen activiteit.

3 Doelstelling

De Eemshaven is aangelegd om de economie en werkgelegenheid van het Noorden te stimuleren. De Eemshaven is ontworpen als diepwaterhaven voor schepen tot 40.000 ton, mogelijk later te verdiepen voor vaart met 70.000 tons schepen.

De Eemshaven is in 1973 formeel geopend. In eerste instantie was het gebied bedoeld om ruimte te bieden aan grootschalige (olie)industrie, maar de oliecrisis heeft dit verhinderd. Het 600 hectare grote terrein ontwikkelde zich in de afgelopen jaren tot een op- en overslaghaven. De laatste jaren komt de Eemshaven ook steeds meer in beeld als energiehaven. In de Eemshaven staat reeds de grootste gasgestookte centrale van Nederland (de Eemshavencentrale van Electrabel).

De Eemshaven valt onder het beheer van Groningen Seaports. Zij is verantwoordelijk voor het beheer van de infrastructuur en de uitgifte van bedrijventerreinen.

Als havenautoriteit is het de hoofddoelstelling van Groningen Seaports om een optimaal klimaat en optimale faciliteiten te bieden voor zowel de bestaande als de nieuwe gebruikers van de haven en aanliggende bedrijventerreinen.

De doelstelling van de voorgenomen activiteit is het creëren van de (infrastructurele) randvoorwaarden voor de vestiging van bedrijven die de afgelopen tijd hebben aangegeven, belangstelling te hebben voor vestiging in de Eemshaven. Daarbij kan met name worden gedacht aan de bedrijven Essent & ConocoPhillips (met plannen voor een LNG-terminal) en Nuon (plannen voor een multifuel elektriciteitscentrale).

4 Beschrijving van het voornemen

Het voornemen van Groningen Seaports bestaat uit meerdere maatregelen en activiteiten die noodzakelijk zijn om een optimaal klimaat te creëren voor de vestiging van energiegerelateerde activiteiten, zoals een LNG-terminal en elektriciteitscentrales.

De activiteiten vinden plaats in de oostlob van de Eemshaven, zoals weergegeven in figuur 2. In dat figuur zijn zowel de bestaande als nieuwe situatie zijn weergegeven.

Om deze situatie te realiseren zijn een aantal activiteiten noodzakelijk. In het overzicht van de activiteiten hieronder wordt iedere activiteit kort uiteengezet, en wordt ingegaan op die aspecten van het proces die tot relevante milieueffecten kunnen leiden.

In het MER wordt de activiteit en de mogelijke milieueffecten door middel van een proces- en effect-beschrijving verder inzichtelijk gemaakt.

het uitvoeren van (achterstallig) onderhoud, i.c. baggerwerkzaamheden

De aanlegdiepte van de haven ter plaatse van het Doekegatkanaal (als toegang naar de havenbekkens) is 12.00 m -NAP. Havenbekkens en ligplaatsen variëren thans, afhankelijk van de noodzaak, in diepte van 10.00 m -NAP tot 17.00 m -NAP (zie Figuur 3). Er treedt verondieping van de haven op ten gevolge van een vrij forse aanslibbing.

De huidige diepte voor de scheepvaart wordt bepaald door eb en vloed, in combinatie met de benodigde "keelclearance". Dat laatste is de minimale ruimte die het schip onder de kiel nodig heeft om te kunnen manoeuvreren.

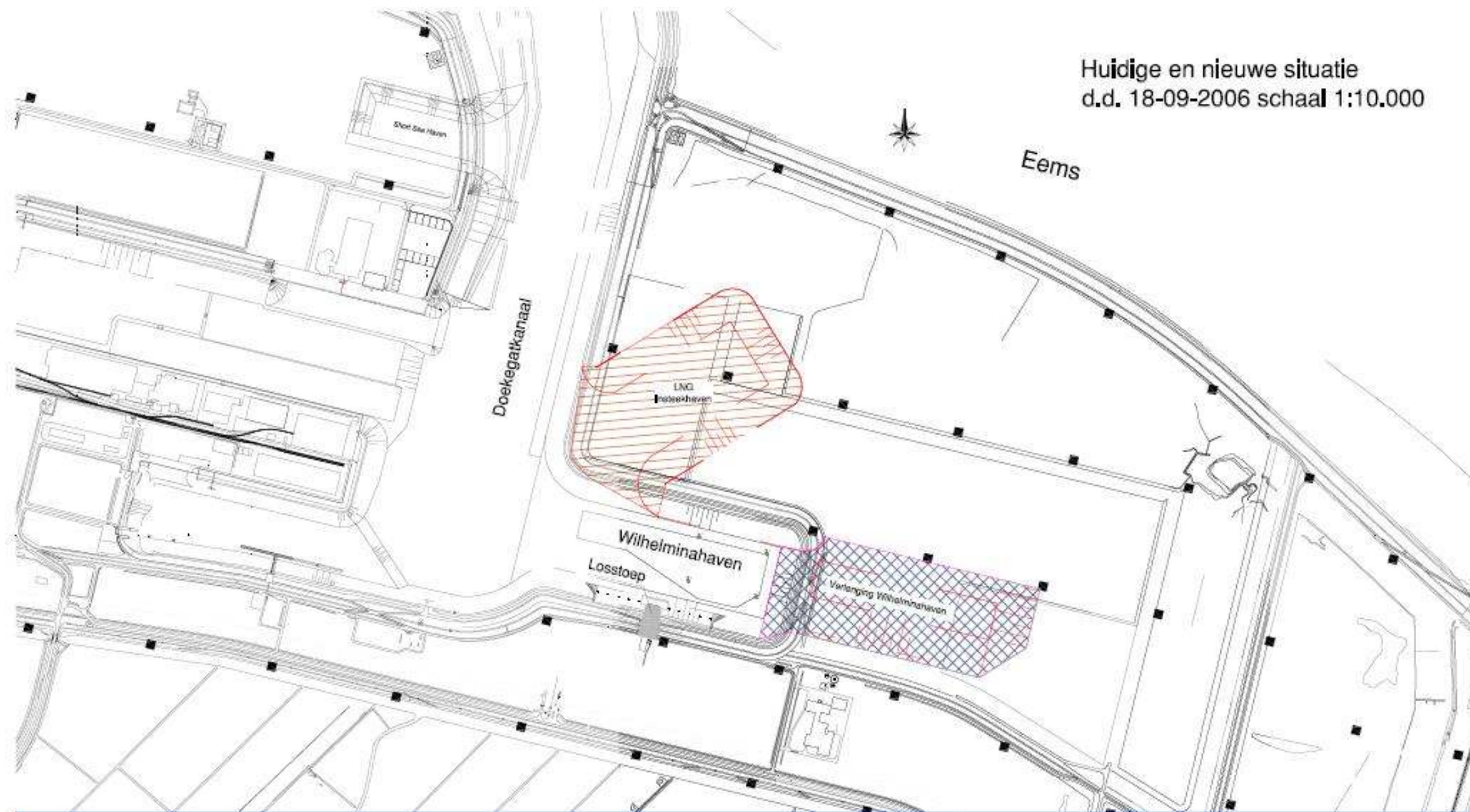
Zoals reeds eerder is aangegeven, is besloten om het uitvoeren van (achterstallig) onderhoud wel in het MER-onderzoek te betrekken. Groningen Seaports beschikt weliswaar over de benodigde vergunningen voor het baggeren en verspreiden van de specie die vrijkomt bij onderhoudswerkzaamheden, maar in de MER-studie zouden mogelijk alternatieve oplossingen gevonden kunnen worden, met name op het gebied van de verspreiding / verwerking van baggerspecie en de daarvoor benodigde locaties. Bovendien zijn de huidige vergunningen waarschijnlijk niet toereikend om de hoeveelheid baggerspecie die vrijkomt bij het achterstallig onderhoud, binnen de vergunningsvoorwaarden geheel te verspreiden. Op basis van de resultaten van het MER kan het misschien zinvol zijn om ook de bestaande vergunningen aan te passen.

Om de Eemshaven op diepte te houden, wordt er thans 2 keer per jaar gebaggerd (onderhoudswerkzaamheden). Deze werkzaamheden vinden plaats gedurende één week in het voorjaar en drie à vier weken in het najaar. De baggerwerkzaamheden worden in opdracht van Groningen Seaports uitgevoerd.

De huidige omvang van het baggerwerk bedraagt jaarlijks ca 1 miljoen m³ (beuninhoud) en wordt uitgevoerd met een sleehopper. Het achterstallig onderhoud bedraagt ca. 2 miljoen m³. De vrijkomende onderhoudspecie wordt niet gestort, maar conform de vigerende benadering verspreid met als doel weer opgenomen te worden in het systeem. Deze specie wordt verspreid op een aangewezen locatie in de Oude Westereems, ongeveer 6 km westelijk van de havenmond. De verspreidingslocatie verondiept niet.

De Eemshaven is thans op een aantal punten minder diep dan de streefdiepte. De haven weer terugbrengen naar deze streefdiepte kan worden beschouwd als achterstallig onderhoud. Hiervoor is geen ontgrondingsvergunning noodzakelijk.

In het MER zal aandacht worden besteed, hoe, waar, wanneer en met welk materieel zowel het reguliere als achterstallig onderhoud zal worden uitgevoerd. Uiteraard zal ook worden beschouwd, of deze extra onderhoudspecie ook op de huidige verspreidingslocatie kan worden verspreid (zonder dat er verondieping optreedt).



Huidige en nieuwe situatie
d.d. 18-09-2006 schaal 1:10.000

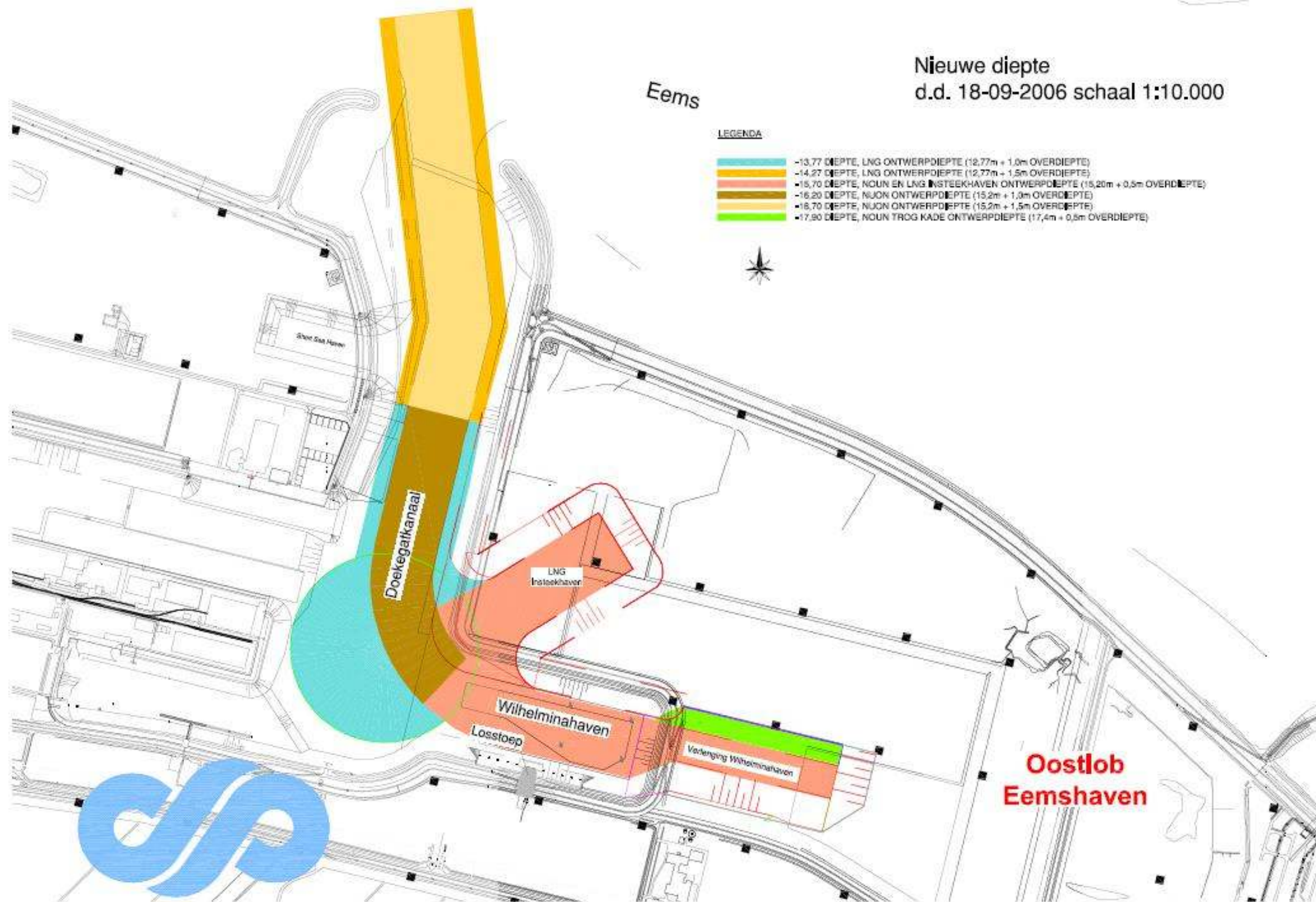


Oostlob
Eemshaven

Oostlob b7

Figuur 2. Huidige en nieuwe situatie in de Eemshaven.

Figuur 3A. Huidige dieptes van de Eemshaven.



Figuur 3B. Nieuwe dieptes van de Eemshaven.

□ Aanpassingen in de Eemshaven

In het kader van dit project zijn de volgende activiteiten gepland:

- het verdiepen van de haven
- het verlengen van de Wilhelminahaven
- de aanleg van een insteekhaven
- mogelijk verleggen / verlengen van één van de pieren van de havenmond

het verdiepen van de haven

De toekomstige diepte van het Doekegatkanaal wordt ca 15.20 m -NAP. De vereiste baggertolerantie ¹ kan plaatselijk een grote diepte verlangen. De ligplaatsen krijgen een diepte die kan variëren van 15 tot 20 m -NAP. Bij het verdiepen van de haven komt ca. 5 miljoen m³ baggerspecie vrij.

De volumina die vrijkomen bij de uitbreiding van de Wilhelminahaven en de aanleg van de insteekhaven, zijn daarbij niet inbegrepen.

de verlenging van de Wilhelminahaven

De verlenging van de Wilhelminahaven is noodzakelijk voor het initiatief van Nuon. Het havenbekken zal worden verlengd, zodat grote kolenschepen bij de inrichting kunnen afmeren. Het terrein waar de uitbreiding plaatsvindt, is in eigendom en beheer van Groningen Seaports. Het betreft een opgehoogd, voormalig kwelderterrein, thans gekenmerkt door een schrale vegetatie op zand en is thans niet in gebruik. Bij de verlenging van de Wilhelminahaven komt ca. 4 miljoen m³ grond/baggerspecie vrij.

de aanleg van een insteekhaven

De aanleg van een insteekhaven is noodzakelijk voor het initiatief van Essent en Conoco-Phillips. Er is gekozen voor een insteekhaven, omdat dit vanuit veiligheidsoverwegingen wenselijk is. Ook dit terrein is in eigendom en beheer van Groningen Seaports en heeft dezelfde kenmerken als het terrein waar de uitbreiding van de Wilhelminahaven is gepland. Het bestaande havenbekken is niet voorzien van een kade, maar is wel bedijkt. De oever is met stortsteen beschermd. Bij de aanleg van de insteekhaven komt ca. 4 miljoen m³ baggerspecie vrij.

Verleggen / verlengen pier havenmond

In verband met de komst van LNG schepen moet de havenmond worden verbreed. Tussen de pieren moet één- of tweezijdig ruimte worden gevonden. Het is daarbij niet uitgesloten dat een van de pieren moet worden verlegd of verlengd. Dit kan ook betekenen dat de as van de vaarweg over het eerste stuk wat wordt verschoven.

In het MER zal aandacht worden besteed, hoe, waar, wanneer en met welk materieel al deze werkzaamheden zullen worden uitgevoerd. Uiteraard zal in het MER ook aandacht worden besteed aan het vervoer en/of de verwerking van de vrijkomende baggerspecie en de kwaliteit van het vrijkomend materiaal.

In het MER zal ook worden beschreven, of deze uitbreidingen invloed hebben, en zo ja, welke, op de aard, omvang en frequentie van de benodigde onderhoudswerkzaamheden.

¹ Hiermee wordt de extra diepte bedoeld die noodzakelijk is om de aanslibbing op te vangen die ontstaat tussen 2 onderhoudsbeurten (baggerwerkzaamheden).

□ Het wijzigen van (primaire) waterkeringen

Het project kan leiden tot wijzigingen in de (primaire) waterkeringen:

- ter hoogte van de verlengde Wilhelminahaven zou de Ommelanderzeedijk mogelijk verhoogd moeten worden.
- door het ophogen van een deel van het buitendijkse bedrijventerrein, zou de vrijwaringszone langs de dijk verkleind kunnen worden en hoeft de dijk in de toekomst mogelijk in mindere mate te worden verhoogd.

In het kader van dit project is het van belang dat door het uitgraven van de verlengde Wilhelminahaven, het dwarsprofiel van de Ommelanderzeedijk ter hoogte van het nieuwe havenbekken veranderd. Er wordt land weggegraven en er komt een havenbekken (water) voor in de plaats. Dat betekent dat de berekende hoogte waaraan het profiel van de dijk moet voldoen, kan veranderen. Het Waterschap Noorderzijlvest heeft aangegeven, dat de dijk mogelijk moet worden verhoogd.

Door het ophogen van het buitendijkse deel van het bedrijventerrein, wordt de buitenbeschermingszone van de zeedijk verhoogd. Hierdoor zou de dijk op een aantal andere plaatsen minder hoog hoeven te zijn, waardoor de vrijwaringszone² langs de dijk op enkele locaties misschien smaller kan worden uitgevoerd.

Of de Ommelanderzeedijk daadwerkelijk verhoogd moet worden en/of de vrijwaringszone verkleind kan worden, zal nog onderzocht moeten worden. Op basis van het nader onderzoek zal in het MER worden beschreven, of de andere activiteiten een invloed hebben op de (ontwerp)hoogte van de primaire waterkering en de bijbehorende vrijwaringszone.

□ Ophoging van (een deel van) het bedrijventerrein

Bij de verdieping van de haven en het uitgraven van de insteekhaven en de verlengde Wilhelminahaven komt zand vrij dat gebruikt kan worden bij de ophoging en bouwrijp maken van (een deel van) het bedrijventerrein. Hiermee kunnen grondstoffen en kosten worden bespaard.

Waarschijnlijk komt er echter meer zand vrij, dan dat er gebruikt kan worden voor de ophoging. Daarnaast zal er ook slib en klei vrijkomen. Hergebruik van deze materialen is een stuk lastiger. Op dit moment is nog niet bekend, welke percentage van welk materiaal vrijkomt en welk deel daarvan in de ophoging kan worden gebruikt. Het materiaal dat niet voor hergebruik in aanmerking komt, zal verspreid of anderszins verwerkt moeten worden.

Onderzoek naar de samenstelling van het uit te baggeren materiaal is thans in uitvoering.

In het MER zal worden beschreven, in hoeverre de vrijkomende baggerspecie kan worden gebruikt (werk met werk maken) of op een andere wijze moet worden afgezet / verwerkt (zie hieronder).

² Dit is een strook grond langs de dijk waar geen activiteiten mogen plaatsvinden, omdat die strook grond noodzakelijk is voor onderhoud van de dijk door de dijkbeheerder en/of toekomstige ophogingen van de zeedijk.

□ Afvoer / verwerking van de vrijkomende baggerspecie

Een deel van de vrijkomende baggerspecie moet worden afgevoerd of verwerkt. Schone baggerspecie die vrijkomt bij het onderhoud van havens en vaargeulen in en aangrenzend aan de Waddenzee, mag door vergunninghouders op daartoe aangewezen plaatsen worden verspreid. Normaliter wordt de baggerspecie die vrijkomt bij onderhoudswerkzaamheden in de Eemshaven verspreid op de dichtstbijgelegen verspreidingslocatie Oude Westereems.

De kans is echter groot dat bij dit project de verwerkingscapaciteit van de bestaande verspreidingslocaties niet groot genoeg is om de totale hoeveelheid vrijkomend materiaal te verwerken. In dat geval zijn er aanvullende verspreidingslocaties noodzakelijk. Mogelijk moeten er ook locaties gevonden worden om klei en ander moeilijk verspreidbaar materiaal te verwerken.

In het kader van dit project zal worden gezocht naar geschikte locaties voor verspreiding en/of verwerking in de Waddenzee en Noordzee. Op dit moment kunnen de zoekgebieden voor deze nieuwe locaties nog niet worden begrensd. Deze zoekgebieden zijn namelijk nog onderwerp van studie.

In hoofdstuk 5 (Alternatieven en varianten) zal nader op dergelijke oplossingsrichtingen worden ingegaan.

Aandachtspunten in het MER zijn de wijze van afvoer of verwerking van de baggerspecie, het materieel dat wordt gebruikt en de wijze waarop de werkzaamheden worden gefaseerd en uitgevoerd.

5 Alternatieven en varianten

Een belangrijk, wettelijk vereist, onderdeel van een MER is de beschrijving van alternatieven. In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat naast de voorgenomen activiteit (het zogenaamde *voornemen of voorkeurs-alternatief*), tenminste ook het alternatief moet worden beschreven “waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt”. Dit alternatief heet het *Meest Milieuvriendelijke Alternatief* (MMA).

Daarnaast moet een beschrijving worden opgenomen van de situatie waarin de activiteit niet wordt gerealiseerd (*bestaande toestand en autonome ontwikkeling of het nul- of referentie-alternatief*).

In een MER kan men op meerdere niveau's alternatieven onderzoeken. Daarbij kan onder andere gedacht worden aan:

Niveau	Voorbeelden van dergelijke alternatieven
<input type="checkbox"/> Planalternatieven	andere (technische of organisatorische) oplossingen voor de doelstelling
<input type="checkbox"/> Locatiealternatieven	de doelstelling op een andere plaats realiseren
<input type="checkbox"/> Inrichtingsalternatieven	wijze van inrichting, welke onderdeel van het plan wordt waar gerealiseerd
<input type="checkbox"/> Uitvoeringsalternatieven	op welke wijze worden werkzaamheden uitgevoerd

Alternatieven (behalve het nulalternatief) moeten voldoen aan de doelstelling en "redelijkerwijs in beschouwing te nemen" alternatieven zijn. Dit betekent bijvoorbeeld ook dat de te beschouwen alternatieven technisch en financieel haalbaar moeten zijn.

Het geplande voornemen is het directe gevolg van de voorgenomen vestiging van twee marktpartijen in de Eemshaven. In het kader van de vergunningverlening voor deze inrichtingen, zijn de betrokken bedrijven reeds bezig met het opstellen van een eigen MER. Deze MER's zijn de geëigende plaats om alternatieven op het niveau van plan en locatie uit te werken.

Groningen Seaports beheert twee havengebieden, Delfzijl en de Eemshaven. Daarvan is de Eemshaven bij uitstek geschikt voor activiteiten die diep vaarwater vereisen. Het MER voor de uitbreiding en verdieping van de Eemshaven zal zich derhalve vooral richten op het beschrijven van de effecten van inrichtings- en uitvoeringsalternatieven.

In het kader van alternatieven en varianten wordt onder andere het volgende onderzocht:

- Zijn er zinvolle inrichtingsalternatieven voor de havenbekkens, en zo ja, hebben die milieuvoordelen ten opzichte van de voorgenomen activiteit ?
- In hoeverre zijn de huidige verspreidingslocaties voor baggerspecie in de Waddenzee qua capaciteit toereikend ?
- In hoeverre zijn er alternatieve verspreidingslocaties in de Waddenzee beschikbaar ?
- In hoeverre is de capaciteit van deze additionele verspreidingslocaties toereikend ?
- Zijn er verspreidingslocaties in de Noordzee noodzakelijk, en zo ja, wat zijn gunstige locaties ?
- Als (volledig) verspreiden niet mogelijk is, in hoeverre is berging op de zeebodem mogelijk ?
- Wat zijn de verwerkingsmogelijkheden van de overtollige baggerspecie aan land ?
- Welke uitvoeringsvarianten zijn mogelijk en zinvol ? Hierbij kan worden gedacht aan in te zetten materieel, diepte van de verdieping, periode van uitvoering, etc.

Indien er op basis van het alternatievenonderzoek zinvolle alternatieven geïdentificeerd worden, dan zullen deze alternatieven volwaardig in de effectbeschrijving worden betrokken.

Met name bij alternatieven in de vorm van verwerking van de overtollige baggerspecie aan land, is het mogelijk dat er nog andere m.e.r.-plichtige besluiten noodzakelijk zijn. Mocht een dergelijk alternatief zinvol en reëel blijken te zijn, dan zal overwogen worden om een aanvulling op de startnotitie uit te brengen en/of eventueel om aanvullende richtlijnen te verzoeken.

Er worden alleen alternatieven en varianten ontwikkeld die voor één of meerdere milieuaspecten als Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) kunnen worden beschouwd. De economische uitvoerbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het MMA.

Maatregelen met grote milieuvoordelen en geringe meerkosten zijn natuurlijk zinvolle alternatieven en zullen zeker in het MMA worden meegenomen. Maar als in het kader van het MMA maatregelen worden ontwikkeld die niet noodzakelijk zijn voor het voldoen aan wettelijke verplichtingen en bovendien leiden tot aanzienlijke meerkosten, is dat alternatief in de ogen van de initiatiefnemer geen reëel alternatief.

Het MMA ontstaat pas in de loop van het m.e.r.-onderzoek en wordt pas achteraf samengesteld uit de onderzochte alternatieven en varianten. Daartoe zullen de verschillende alternatieven en varianten afgewogen worden.

Bij die afweging zullen alle relevante milieuaspecten worden betrokken. Niet alle aspecten zijn even belangrijk. Daarom zal er in het MER een wegingsfactor worden toegepast. Aspecten zoals natuur/ecologie en nautische veiligheid zullen daarbij een groter gewicht toegekend krijgen dan andere aspecten.

In het MER zullen de wegingsfactoren en de daarbij gehanteerde criteria nader worden beschreven en toegelicht.

6 Mogelijke gevolgen voor het milieu

6.1 Inleiding

Het MER beschrijft de milieugevolgen van de activiteit en de alternatieven en varianten, waarbij een schaal- en detailniveau wordt gehanteerd dat relevant is voor de effectbeschrijving. Alternatieven worden bij voorkeur op een vergelijkbaar detailniveau gepresenteerd. Bij de beschrijvingen wordt met name ingezoomd op de aspecten waarbij verschillen optreden.

De effectbeschrijving heeft zowel betrekking op de aanleg- als de gebruiksfase. De gebruiksfase wordt eerst beschreven, omdat de effecten van de aanlegfase vele malen groter zijn.

6.2 De gebruiksfase

Als de verdieping en uitbreiding van de haven is gerealiseerd, zullen er in de gebruiksfase niet zo veel milieueffecten meer optreden. De belangrijkste effecten hebben betrekking op:

- onderhoudsbaggerwerk;
- extra slibaanwas in de haven;
- het gebruik van koelwater;
- de effecten die samenhangen met de toename in de scheepvaartbewegingen;
- de milieueffecten van de nieuwe inrichtingen.

In verband met het op diepte houden van de haven, is periodiek onderhoud in de vorm van baggeren noodzakelijk. Deze onderhoudswerkzaamheden worden thans ook reeds uitgevoerd, maar in een grotere haven is ook meer onderhoudswerk noodzakelijk.

Door de uitbreiding van de haven wordt het oppervlak van de haven uitgebreid. Er bestaat een nagenoeg rechtlijnig verband tussen het oppervlak van de haven en de omvang van de aanslibbing. Door een vergroting van de haven met 25%, zal er waarschijnlijk ook zo'n 25% meer slib in de Eemshaven bezinken. Dit leidt tot extra baggerwerkzaamheden en de verspreiding van een extra hoeveelheid baggerspecie op de verspreidingslocaties.

Die extra aanslibbing wordt bovendien nog versterkt omdat Nuon koelwater gaat innemen uit de Eemshaven en dat weer rechtstreeks in de Waddenzee loost. Hierdoor zal er meer water de Eemshaven instromen. De grotere hoeveelheid instromend water in de Eemshaven zorgt ook voor een verhoogde aanwas van baggerspecie. De huidige waterinstroom in de Waddenzee bedraagt ca. 200 m³/s, maar door de geplande koelwaterinname van Nuon zal dat met ca. 50 m³/s toenemen.

De inname van koelwater door Nuon kan ook door inzuiging van organismen of door thermische vervuiling leiden tot effecten op de flora, fauna en/of ecologie. Deze effecten komen in het MER voor de verdieping en uitbreiding van de Eemshaven slechts in zeer beperkte mate aan de orde (alleen in verband met cumulatie van effecten). Deze aspecten zullen met name in het MER van Nuon zelf (ten behoeve van de oprichtingsvergunning) worden belicht.

Het MER voor de verdieping en uitbreiding van de Eemshaven zal zich met name richten op het effect van de koelwaterinname dat rechtstreeks gevolgen heeft voor de werkzaamheden van Groningen Seaports zelf, namelijk extra onderhoud (baggerwerk) ten gevolge van een grotere slibaanwas.

De verdieping en uitbreiding van de haven maakt de vestiging van enkele energiebedrijven mogelijk. Deze inrichtingen worden met grote schepen bevoorrad. Hierdoor zal het scheepvaartverkeer in de Eemshaven en in de vaargeul van de Eems toenemen. De effecten van de toename van het scheepsverkeer zal wel in het MER voor de uitbreiding/verdieping van de Eemshaven worden beschreven.

De effecten van de gebruiksfase van de nieuwe inrichtingen (bedrijven) in de Eemshaven zullen echter slechts in zeer beperkte mate in het MER voor de uitbreiding/verdieping van de Eemshaven aan de orde komen. Die effecten zullen in kaart gebracht moeten worden bij de vergunningverleningprocedures voor die individuele bedrijven. Zoals reeds gemeld, worden er ten behoeve van die besluiten al meerdere MER's opgesteld (door Essent & Conoco-Phillips, Nuon, RWE en Electrabel).

6.3 De aanlegfase

De aanlegfase bestaat uit de verdieping van de haven en het uitgraven van de twee havens, eventueel het verleggen / verlengen van een pier van de havenmond het ophogen van (een deel van) het bedrijventerrein en de verspreiding (en eventueel berging) van baggerspecie in de Waddenzee. Mocht de capaciteit van de verspreiding en berging in de Waddenzee onvoldoende blijken te zijn, dan behoren verspreiding en berging van baggerspecie in de Noordzee en/of verwerking van de overtollige baggerspecie op land ook tot de mogelijkheden.

De aanlegfase kan op vele milieuaspecten een effect hebben. De beschrijvingen in het MER zullen zich met name richten op de milieuaspecten waarbij er:

- sprake is van belangrijke nadelige gevolgen ten gevolge van de voorgenomen activiteit
- een duidelijk verschil aanwezig is tussen de verschillende alternatieven/varianten.

Afhankelijk van de beschikbare gegevens zullen de beschrijvingen kwalitatief of kwantitatief van aard zijn.

In deze startnotitie worden slechts de belangrijkste effecten besproken.

Natuur en ecologie

De verwachting is dat de grootste effecten worden veroorzaakt door de verspreiding en/of berging van baggerspecie en in mindere mate door de baggerwerkzaamheden. De belangrijkste effecten worden verwacht op macrobenthos (bodemdieren), vissen, vogels en zeezoogdieren. Uiteraard zijn ook effecten op andere groepen mogelijk.

Zowel voor het MER als de Passende beoordeling zal gebruik worden gemaakt van het format 'Passende beoordeling' in relatie tot activiteiten in/nabij de Eemshaven, zoals dat is opgesteld door het ministerie van LNV, Directie Regionale Zaken (DRZ)-Noord (juli 2006).

Op basis van dat format moeten in een Passende Beoordeling (PB) in het kader van de cumulatietoets in ieder geval de bestaande bedrijvigheid en de nieuwe ontwikkelingen (voor zover bekend) worden beschouwd.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De invloed van de voorgenomen activiteit op het landschap wordt zeer gering geacht. Er wordt een veel grotere invloed op het landschap verwacht ten gevolge van de bouw van de industriële inrichtingen bij de nieuwe havenbekkens. Die effecten worden echter niet of zeer beperkt in het MER voor de uitbreiding en verdieping van de Eemshaven beschreven, maar in de MER's voor de individuele inrichtingen.

De dijklichamen in de Eemshaven zijn allemaal van recente oorsprong. Bij het verwijderen van zo'n recent dijklichaam is derhalve geen sprake van een aantasting van cultuurhistorische waarden.

Aangezien er een kans is op het verstoren van archeologische waarden (zoals scheepswrakken), zal er in ieder geval een specifiek (maritiem) bureauonderzoek worden uitgevoerd.

Bodem / waterbodem

Als gevolg van de voorgenomen activiteiten kunnen effecten optreden in de (water)bodem. Het verdiepen, ontgraven en/of ophogen van de bodem heeft directe effecten op de bodemopbouw en de grondwaterstand. Zowel het ontgraven als het terugbrengen van die baggerspecie kan effecten veroorzaken, bijvoorbeeld op flora en fauna of op de fysisch-chemische water- en bodemkwaliteit (vertroebeling, verlaagd zuurstofgehalte, verandering van de bodemsamenstelling en het eventueel vrijkomen van verontreinigingen).

In het kader van het MER zal worden onderzocht of verspreiding of berging van een deel van de vrijkomende baggerspecie in de Noordzee noodzakelijk, wenselijk en/of mogelijk is. Er zal ook worden onderzocht, in hoeverre verwerking (berging) van de resterende baggerspecie op land een reëel alternatief is.

In het MER zullen de effecten van de voorgenomen activiteit op de (water)bodem worden beschreven. Er zullen ook scenario's worden doorgerekend wat de effecten zijn van het hanteren van verschillende ophooghoogten van het bedrijventerrein.

Water (kwantiteit / kwaliteit)

De chemische en biologische waterkwaliteit is een belangrijk aandachtspunt. De voorgenomen activiteit kan op verschillende wijze effect hebben op de waterkwaliteit. Het MER zal deze effecten beschrijven.

Verkeer en vervoer

De verdieping en het uitgraven van de haven brengt een tijdelijke toename van de verkeersbewegingen met zich mee. Na afronding van de werkzaamheden en na vestiging van de nieuwe inrichtingen zal er sprake zijn van een permanente toename van het aantal verkeersbewegingen zijn (met name ten gevolge van de activiteiten van de nieuwe inrichtingen).

De verkeersbewegingen die worden veroorzaakt door de bouw en gebruiksfase van de nieuwe inrichtingen (bedrijven), worden slechts in beperkte mate behandeld in het MER voor de verdieping/uitbreiding van de haven. Deze effecten kunnen worden toegerekend aan die nieuwe inrichtingen en zullen daarom met name in de vergunningprocedures voor die betreffende inrichtingen aan bod komen. In het MER voor de verdieping en uitbreiding van de Eemshaven zal voornamelijk naar de cumulatieve effecten worden gekeken.

Een toename in verkeersbewegingen kan diverse effecten hebben, o.a. op natuur en ecologie, luchtkwaliteit en geluid. In het MER zullen de effecten worden beschreven van de toename van het verkeer en vervoer die aan de voorgenomen activiteit kunnen worden toegerekend.

Luchtkwaliteit

Meer vervoersbewegingen zal ook tot een toename van de emissies naar de lucht leiden. Deze emissies kunnen afkomstig zijn van personenwagens, vrachtverkeer en zeescheepvaart. In de Eemshaven is ook een belangrijke stationaire bron aanwezig in de vorm van de Eemshavencentrale. Ook de overige industrie kan invloed hebben op de luchtkwaliteit. Door de vestiging van elektriciteitscentrales van RWE en NUON zullen er enkele nieuwe, omvangrijke bronnen ontstaan.

Op grond van het Besluit luchtkwaliteit 2005 (BLK 2005) moeten overheden de grenswaarden uit het besluit in acht nemen bij het uitoefenen van hun bevoegdheden (zoals het vaststellen van of het verlenen van vrijstellingen op een bestemmingsplan en het verlenen van milieuvergunningen).

Deze toetsing zal moeten geschieden bij de planwijziging voor de voorgenomen activiteit (in het kader van de Wro). Burgemeester en wethouders zijn het bevoegd gezag voor deze planwijziging.

In het MER voor de verdieping/uitbreiding van de haven zal geen toetsing van de emissies van de individuele (nieuwe) inrichtingen aan het BLK 2005 worden uitgevoerd. Die toetsing zal namelijk geschieden in het kader van het verlenen van de individuele vergunningen aan de bedrijven op basis van de Wet milieubeheer.

In het MER zal de invloed van de voorgenomen activiteit op de luchtkwaliteit worden beschreven.

Geluid

De gehele Waddenzee en Eems-Dollard (de PKB-grens) is aangewezen als stiltegebied. Voor de directe omgeving van de Eemshaven is echter een uitzondering gemaakt (net als voor andere havens), om havenactiviteiten en industrie mogelijk te maken.

Zowel tijdens de aanleg- als de gebruiksfase is er sprake van een toename van de geluidsbelasting. In de eerste plaats is er in beide fasen geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer en scheepvaart.

In de onderhoudsfase is er sprake van incidentele geluidsbelasting ten gevolge van onderhoudswerkzaamheden (baggeren). Ten opzichte van de huidige situatie zal die geluidsbelasting waarschijnlijk toenemen, omdat de hoeveelheid onderhoudsspecie in de toekomst zal toenemen. In de aanlegfase is er sprake van een langdurige geluidsbelasting ten gevolge van de (initiële) bagger-, graaf- en ophoogwerkzaamheden.

In het MER zullen de effecten van de extra geluidsbelasting in kaart worden gebracht. Er zal worden onderzocht of geluidsreducerende maatregelen wenselijk of noodzakelijk zijn, en zo ja, welke maatregelen getroffen kunnen worden.

(Externe) veiligheid

Veiligheidsrisico's ontstaan met name door activiteiten met gevaarlijke of ontplofbare stoffen. De voorgenomen activiteit omvat zelf geen activiteiten met gevaarlijke of ontplofbare stoffen. De voorgenomen activiteit werkt echter wel faciliterend voor dergelijke activiteiten, zoals bijvoorbeeld de vestiging van de LNG-terminal.

Dergelijke risico's worden slechts zeer beknopt beschreven in het MER voor de verdieping/uitbreiding van de haven. Deze aspecten zullen namelijk uitgebreid in de vergunningprocedures van de individuele inrichtingen aan bod komen. In het MER voor de verdieping en uitbreiding van de Eemshaven zal voornamelijk naar de cumulatieve effecten worden gekeken.

In het MER zal wel aandacht worden besteed, wat de risico's en consequenties zijn van het (toegenomen) scheepvaartverkeer en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Verder zal wel in het MER worden beschreven, in hoeverre de werkzaamheden invloed kunnen hebben op de benodigde hoogte van de primaire zeewering (leggerhoogte) en de benodigde vrijwaringszone langs de dijk.

Overige aspecten

Naast de genoemde milieuaspecten, zal in het MER tevens (beknopt) aandacht worden besteed aan het aspect duurzaamheid in de vorm van:

- energieverbruik;
- het ruimtebeslag;
- vervoersmanagement;
- lichthinder;
- afvalpreventie en afvalverwerking.

Daar waar relevant, zal in het MER ook aandacht worden besteed aan de cumulatie van effecten.

7 Verdere procedure

7.1 Betrokkenen

Initiatiefnemer

De initiatiefnemer is: Groningen Seaports
Handelskade Oost 1
Postbus 20004
9930PA Delfzijl

Contactpersoon: ing. S.P. de Boer.

Bevoegd gezag

In het kader van de m.e.r.-plichtige besluiten zijn de volgende instanties bevoegd gezag:

Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen

GS is het bevoegd gezag in het kader van de:

- ontgrondingenvergunning
- de goedkeuring van het plan van Waterschap Noorderzijlvest, zoals bedoeld in art. 7, eerste lid, van de Wet op de Waterkering (de gewijzigde legger en het beheerregister)

Rijkswaterstaat - Noord-Nederland (RWS-NN)

RWS-NN is het bevoegd gezag in het kader van de:

- vergunning op basis van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken

Ten behoeve van dit project zijn er ook nog een aantal andere besluiten noodzakelijk (zoals bijvoorbeeld een Wvo-vergunning voor het verspreiden van baggerspecie en een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet. De belangrijkste overige besluiten zijn opgesomd in paragraaf 2.4.

Coördinatie

De initiatiefnemer verzoekt gedeputeerde staten van de provincie Groningen om een gecoördineerde behandeling van de aanvragen om een beschikking Door middel van een gecoördineerde behandeling kan een goede inhoudelijke en procedurele afstemming worden bereikt tussen de verschillende bevoegde gezagen en de benodigde vergunningen. Tevens wordt verzocht om coördinatie van de niet-m.e.r.-lichtige besluiten (voor zover mogelijk). Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de Wvo.-vergunning.

Tenslotte wordt ook verzocht om coördinatie bij het maken van een milieu-effectrapport (§ 14.2 van de Wm).

Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer)

De Cmer is een onafhankelijke commissie van deskundigen die advies geeft over de richtlijnen aan het bevoegd gezag. De Cmer toetst het MER op juistheid en volledigheid en adviseert het bevoegd gezag over de aanvaardbaarheid van het MER. Hierbij wordt rekening gehouden met inspraakreacties.

Wettelijke adviseurs

Voordat het bevoegd gezag de richtlijnen opstelt dient het advies te vragen aan de wettelijke adviseurs.

Insprekers

Burgers, belangengroepen, toekomstige bewoners en andere belanghebbenden kunnen twee keer inspreken tijdens de m.e.r.-procedure. Inspraak is mogelijk na het verschijnen van de startnotitie en na het verschijnen van het MER. (Zie paragraaf 7.2 voor meer informatie over inspraak).

Internationale aspecten

In verband met het feit dat er bij de voorgenomen activiteit sprake is van activiteiten met mogelijke grensoverschrijdende gevolgen, is § 7.8 van de Wm van toepassing.

Als een project milieugevolgen kan hebben die de landgrenzen overschrijden dan gelden bijzondere verplichtingen. De overheden van de betrokken landen moeten elkaar dan tijdig informeren. Ook moeten burgers en belangenorganisaties in de gelegenheid zijn inspraak te hebben. Het milieueffectrapport moet speciale aandacht besteden aan die grensoverschrijdende gevolgen.

De initiatiefnemer verzoekt Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen als coördinerend bevoegd gezag om tijdig de betrokken Duitse overheden en het Duitse publiek op de voorgeschreven wijze te informeren en in de besluitvorming te betrekken. Uiteraard zal de initiatiefnemer, daar waar mogelijk, de provincie bij die taken ondersteunen.

7.2 Verdere procedure

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de besluitvorming inzake:

- de aanvraag om een besluit inzake een ontgrondingenvergunning;
- de aanvraag om een besluit inzake een vergunning op basis van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr);
- de goedkeuring van Gedeputeerde Staten van het plan (van Waterschap Noorderzijlvest), zoals bedoeld in art. 7, eerste lid, van de Wet op de Waterkering;

Op de voorbereiding van het plan van de beheerder (Waterschap Noorderzijlvest), zoals bedoeld in artikel 7, eerste lid van de Wet op de Waterkering is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

De verdere procedure bestaat uit de volgende stappen:

Startnotitie

De initiatiefnemer heeft deze startnotitie ingediend bij het coördinerend bevoegd gezag. Het coördinerend bevoegd gezag publiceert de startnotitie door middel van een kennisgeving. De m.e.r.-procedure start op het moment van publicatie.

De startnotitie is met name bedoeld om de mogelijke insprekers, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieu-effectrapportage te informeren over het initiatief. Met behulp van de startnotitie kunnen deze zich een beeld vormen van het initiatief. Daarnaast geeft de initiatiefnemer in de startnotitie weer wat in de MER zal worden beschreven. Op basis van de startnotitie en de verschillende adviezen zullen de richtlijnen voor het MER worden opgesteld.

In de kennisgeving zal worden aangegeven, tot wanneer schriftelijke en/of mondelinge inspraakreacties kunnen worden ingediend. In de kennisgeving zal ook worden aangegeven of, en zo ja, waar en wanneer er een informatieavond gehouden zal worden.

Inspraak en advies

Naar aanleiding van de startnotitie bestaat de mogelijkheid voor inspraak. De inspraak moet zich richten op welke onderwerpen in het MER moeten worden besproken. De startnotitie ligt zes weken ter inzage. Tijdens deze periode kunnen schriftelijke inspraakreacties worden gestuurd aan:

Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen
T.a.v. mevrouw W. Degenhart-Drenth
Postbus 610
9700 AP Groningen

Tijdens deze inspraakperiode zal mogelijk een informatieavond worden georganiseerd. De initiatiefnemer en het bevoegd gezag kunnen het publiek op zo'n avond informeren over de voorgenomen activiteit.

Op basis van de gegevens uit de startnotitie, de inspraakreacties en eventueel het verslag van de informatieavond zal de Cmer het advies voor de richtlijnen opstellen.

Richtlijnen

Op basis van de adviesrichtlijnen van de Cmer en de inspraakreacties worden binnen 13 weken na publicatie van de startnotitie de formele richtlijnen door het bevoegd gezag opgesteld. De richtlijnen zijn de eisen waaraan het MER moet voldoen en kunnen betrekking hebben op informatie die het MER moet bevatten en onderwerpen en aspecten die in het MER moeten worden uitgewerkt.

Opstellen van het MER

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van het MER. Het opstellen is niet aan een termijn gebonden. De initiatiefnemer beoogt een goede wisselwerking tussen het opstellen van het MER en de verdere uitwerking van het project (interactief design).

Het MER zal op basis van de richtlijnen worden opgesteld.

Indienen van het MER en de vergunningaanvragen

Na voltooiing van het MER, wordt het MER ingediend bij het bevoegd gezag, samen met de definitieve aanvragen om een vergunning in het kader van de Wbr en de Wet Ontgrondingen.

Aanvaardbaarheidsbeoordeling

Na indiening van het milieueffectrapport beoordeelt het bevoegd gezag binnen 6 weken of het milieueffectrapport voldoet aan de richtlijnen (de gewenste inhoud) en wettelijke eisen. Het bevoegd gezag kijkt tevens of de aanvraag in behandeling kan worden genomen.

Publicatie van het milieueffectrapport en de aanvraag of het ontwerpbesluit:

Het bevoegd gezag publiceert binnen 8 weken het rapport met de aanvraag en het ontwerpbesluit ten behoeve van de inspraak en advisering. Gaat het om een niet op aanvraag te nemen besluit, dan wordt het milieu-effectrapport met het ontwerp-besluit gepubliceerd.

In dit geval wordt het volgende gepubliceerd:

- de aanvraag en het ontwerpbesluit inzake de Wbr-vergunning
- de aanvraag en het ontwerpbesluit inzake de Ontgrondingenvergunning
- het ontwerp-besluit van Gedeputeerde Staten over de goedkeuring van het plan (van Waterschap Noorderzijlvest), zoals bedoeld in art. 7, eerste lid, van de Wet op de Waterkering

Inspraak, advisering en hoorzitting

Iedereen kan opmerkingen maken over het milieueffectrapport en bedenkingen indienen tegen de aanvraag of het ontwerpbesluit. Voor een vergunning in het kader van de Ontgrondingenwet en de Wet beheer rijkswaterstaatwerken bedraagt de inspraaktermijn 6 weken.

Toetsing door de Commissie voor de milieu-effectrapportage

Na afloop van de inspraak brengt de Commissie voor de milieu-effectrapportage binnen 5 weken advies uit over de volledigheid en de kwaliteit van het milieueffectrapport. Zij kijkt daarbij ook naar de binnengekomen opmerkingen en adviezen.

Besluit

Het bevoegd gezag neemt het besluit over het project. Het houdt daarbij rekening met de milieugevolgen en de binnengekomen reacties en adviezen. Het motiveert in het besluit wat er met de resultaten van het milieu-effectrapport is gedaan. Verder stelt het vast wat en wanneer er geëvalueerd moet worden. De regelingen van bezwaar en beroep vloeien voort uit de regeling van het besluit.

Tegen de Wbr-vergunning kan (afhankelijk van de procedure die is gevolgd) bezwaar en/of beroep worden ingediend door belanghebbenden, maar ook door de vergunninghouder zelf indien deze het niet eens is met eventuele voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden.

Beroep

In de periode dat het besluit ter inzage ligt, kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien men beroep tegen het MER wil aantekenen, moet dit altijd geschieden in combinatie met beroep tegen de genoemde m.e.r.-plichtige besluiten.

De termijn voor het indienen van beroep bij de vergunningen in het kader van de Wet ontgrondingen en de Wet beheer rijkswaterstaatwerken bedraagt 6 weken.

Evaluatie

Het bevoegd gezag evalueert met medewerking van de initiatiefnemer de werkelijk optredende milieugevolgen zoals bepaald in de evaluatieparagraaf van het genomen besluit. Het neemt zonnodig aanvullende maatregelen om de gevolgen voor het milieu te beperken.

In het MER zal reeds een aanzet worden gegeven voor dit evaluatieprogramma.

8 Literatuur

Besluit milieu-effectrapportage 1994 Stb. 1994, 540, laatst gewijzigd op 21-09-2005, Stb. 2005, 473

Buro Bakker, 2005. Beschermde Flora & Fauna in het Eemshavengebied. Een visie op bestaande natuur in industriegebied. Buro Bakker, adviesburo voor ecologie. In opdracht van provincie Groningen.

Gemeente Eemsmond, 1993. Bestemmingsplan Buitengebied-Noord (Eemshaven). Plankaart, voorschriften en toelichting. Opgesteld door HKB, in opdracht van de gemeente Eemsmond.

Ministerie van LNV, 2000. Natuur voor mensen, mensen voor natuur.

Ministerie van LNV, Directie Noord, 2006. Format 'Passende beoordeling' in relatie tot activiteiten in/nabij de Eemshaven

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004. Nota Zeehavenbeleid 2005-2010.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005. Integraal Beheerplan Noordzee 2015 (IBN 2015). Uitgebracht door de ministeries van V en W, LNV, VROM en EZ. Het IBN 2015 is een uitgave van het Interdepartementale Directeurenoverleg Noordzee (IDON).

Ministerie van VROM, 2006. Ontwikkeling van de Wadden voor mens en natuur. Aangepast deel 3: kabinetsstandpunt PKB Derde Nota Waddenzee, mei 2006.

Provincies Friesland, Groningen, Noord-Holland, 1995. Interprovinciaal Beleidsplan Waddenzeegebied.

Provincie Groningen, 2004. Handreiking voor het opstellen en beoordelen van Gemeentelijke Ruimtelijke Plannen.

Provincie Groningen, 2006. Provinciaal OmgevingsPlan II (POP II).