

Commissie voor de milieueffectrapportage
T.a.v. mevrouw drs. L. van Rijn-Vellekoop
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Bezoekadres: Middelzeehuys
Zuidersingel 3
Leeuwarden
Postadres: Postbus 2301
8901 JH Leeuwarden
T (058) 234 43 44
F 058-344123
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

P.J.F. de Graaf
T 06-54334803
paul.de.graaf@rws.nl

Datum

9 oktober 2009

Bijlage(n)

-

memo

Toelichting MER Verruiming vaargeul Eemshaven - Noordzee

Geachte mevrouw Van Rijn-Vellekoop,

In vervolg op het gesprek met de Commissie voor de Milieueffectrapportage d.d. 30 september 2009 met betrekking tot het concept-eindadvies MER Verruiming vaargeul Eemshaven – Noordzee (memo 1826-105), stuur ik u hierbij een nadere toelichting op de onderwerpen (1) Effecten baggertechnieken en (2) Nautische veiligheid.

1. Effecten baggertechnieken

Toetsing Commissie (memo 1826-105, d.d. 28/09/2009)

Zowel in het basisalternatief als het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) worden er geen restricties opgelegd ten aanzien van het in te zetten baggermateriaal. Wel wordt bij de effectbeschrijving uitgegaan van een referentiesituatie ten aanzien van het in te zetten materiaal (slephopper voor het baggeren van zand en dieplepel voor het verwijderen van klei en keileem). De uiteindelijke keuze van de in te zetten techniek wordt overgelaten aan de markt.

In het MER worden de verschillende afzonderlijke technieken beknopt beschreven. De relevante milieugevolgen van deze technieken, of van combinaties ervan, worden inzichtelijk gemaakt. Er wordt niet duidelijk gemaakt of andere technieken of combinaties ervan en/of andere capaciteiten leiden tot andere (eventueel minder) milieugevolgen. Hiermee is voor de besluitvorming niet duidelijk of en zo ja, in welke mate restricties moeten worden gesteld aan de uitvoering indien dit wordt overgelaten aan de markt.

Toelichting initiatiefnemer

Het is beleid van Rijkswaterstaat om zoveel mogelijk ontwerp- en uitvoeringsvrijheden aan de markt over te laten. Hiermee worden ontwerpen geoptimaliseerd en wordt de uitvoering efficiënter (o.a. goedkoper en beter realiseerbaar door effectieve inzet van materiaal). Dit is ook de insteek geweest voor het onderhavige project "Verruiming vaargeul Eemshaven - Noordzee".

De Commissie stelt terecht dat iedere baggertechniek zijn eigen karakteristieke prestatie en milieubelasting heeft. Daarom ook is onderzoek gedaan om de haalbaarheid van de genoemde beleidslijn voor dit project te kunnen toetsen.

Rijkswaterstaat heeft in eerste instantie onderzocht welk in te zetten materieel (sleephopper, cutter en dieplepel)¹ realistisch is. Vervolgens zijn ofwel één op één ofwel in een 'worst case'-beschouwing, de effecten van inzet van dit materieel onderzocht op de aspecten vertroebeling, geluid, luchtmissies en licht (zie MER deel B, pagina 197 e.v.). Zo is bijvoorbeeld voor de berekening van de luchtmissies gebruik gemaakt van de uitstootgegevens van een hopperzuiger die eind jaren '80 werd gebruikt. Verder is uit het onderzoek gebleken dat bijvoorbeeld het onderwatergeluid voor de dieplepel en de hopperzuiger (en de LNG-tanker met 4 sleepboten) niet significant voor bruinvis en zeehond. Datzelfde geldt voor licht. Genoemd onderzoek heeft aangetoond dat de effecten op alle aspecten - ongeacht welk materieel hiervoor wordt ingezet - niet significant zijn, mits de volgende aanvullende eisen worden gesteld aan het in te zetten materieel en de uitvoeringsperiode:

- In de maanden maart t/m september mag geen gecutterde of gehopperde keileem/klei worden verspreid, omdat dit een negatief effect kan hebben op de primaire productie vanwege de optredende vertroebeling²;
- In de periode juni t/m augustus mag geen baggerspecie verspreid worden op locatie P1 om mogelijke verstoring van zeehondenpups bij het lossen van de baggerspecie te voorkomen.

Bovenstaande eisen worden in de vraagspecificatie van het baggercontract opgenomen en zijn als maatregel in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) opgenomen.

Minimalisatie van het energieverbruik en de hiermee gepaard gaande uitstoot van CO₂ is bereikt door de vaarafstanden tussen de bagger- en de verspreidingslocaties zo gering mogelijk te houden. Daarnaast zal de markt door aanbidding in concurrentie zelf al streven naar inzet van zo efficiënt mogelijk materieel. Aan de marktpartijen zal een realistische uitvoeringstermijn worden voorgeschreven, uitgaande van inzet van efficiënt materieel (sleephopper voor zand, cutter of dieplepel voor keileem/klei met bijbehorende realistische capaciteiten), rekening houdend met de werkbare periode. Mede door inschrijving onder concurrentie wordt mede hiermee voorkomen dat inefficiënt materiaal wordt ingezet.

Rijkswaterstaat overweegt om conform haar beleid zgn. EMVI-criteria bij de inschrijvingen te stellen, waarmee wordt bereikt dat de Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI) wordt gegund. Hierbij is niet alleen de inschrijvingsprijs bepalend, maar wegen ook nader te benoemen kwaliteitsaspecten mee; bijvoorbeeld de wijze waarop de aannemer effecten weet te minimaliseren (beperking van uitvoeringsduur, e.d.). Tevens zal Rijkswaterstaat in de vraagspecificatie schone brandstof eisen. Aanvullende eisen kunnen worden opgenomen indien resultaten van tussentijds onderzoek aantonen dat effecten hiermee nog verder verminderd kunnen worden.

Door middel van bovengenoemde werkwijze en op te nemen eisen in de vraagspecificatie van het baggercontract zorgt Rijkswaterstaat ervoor dat een baggeraannemer geen materieel inzet waarvan de effecten groter zijn dan in het MER beschouwd.

¹ Een baggermolen wordt niet in het MER genoemd, maar kan worden beschouwd als een dieplepel.

² Deze eis is in feite nog strenger, omdat in de genoemde periode geen keileem/klei mag worden gehopperd of gecutterd.

2. Nautische veiligheid

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Toetsing Commissie (memo 1826-105, d.d. 28/09/2009)

Het MER beschrijft bij de te verwachten ontwikkelingen in de Eemshaven, onder andere het initiatief van Vopak Oil. Er zijn nog geen besluiten genomen over dit initiatief, maar de Commissie constateert dat de ontwikkeling van Vopak Oil al redelijk concreet is. De Commissie constateert dat er wel scenario's zijn opgenomen van toekomstige ontwikkelingen. Er is echter niet ingegaan op de nautische afhandeling en de nautische veiligheid op het moment dat olietankers gebruik gaan maken van de vaargeul.

Datum

9 oktober 2009

Toelichting initiatiefnemer

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven dat het Rijk bereid is om ontwikkelingen in de Eemshaven te ondersteunen, mits er zich concrete initiatieven zouden voordoen. Dit is het geval met de plannen van Eemshaven LNG-Terminal (ELT), NUON en RWE. De voorgenomen vaargeulverruiming is specifiek gekoppeld aan deze initiatieven. De plannen van Vopak Oil zijn van veel recenter datum. Op dat moment waren het vaargeulontwerp en de benodigde onderzoeken voor het vaargeulproject reeds afgerond. Daarom is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken - DGLM) bepaald dat nieuwe initiatieven, zoals Vopak Oil, niet mogen leiden tot aanpassing van het vaargeulontwerp teneinde vertraging van het vaargeulproject te voorkomen.

Bij de nautische studies ter onderbouwing van het MER Verruiming vaargeul Eemshaven – Noordzee is rekening gehouden met de toekomstige scheepvaartontwikkelingen. Er is zowel een laag groeiscenario als een hoog groeiscenario beschreven. Voor inschatting van de milieueffecten is uitgegaan van het hoge groeiscenario, d.w.z. het grootste aantal scheepvaartbewegingen. Vopak Oil valt qua aantal scheepsbewegingen ruim binnen de in het MER beschreven autonome ontwikkeling. Bovendien houdt Vopak Oil ook rekening met een scenario waarin de geul niet verruimd wordt; ook in die zin is het Vopak-initiatief onderdeel van de autonome ontwikkeling. Beschrijving van de te verwachten effecten van de bouw van een olieterminal en bijbehorende scheepvaart is naar het oordeel van V&W een zaak van de initiatiefnemer. Dit is door Rijkswaterstaat ook zo gecommuniceerd met Vopak Oil. Door Rijkswaterstaat is eveneens aangegeven welke (nautische) studies Vopak Oil zelf zou moeten uitvoeren in het kader van het op te stellen MER voor de olieterminal.

Door de nautische beheerders van de Eems, i.c. Rijkswaterstaat en de Duitse Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD), is onderkend dat in de toekomstige situatie waarbij LNG- en kolenschepen van de verruimde geul gebruikmaken er meer behoefte zal ontstaan aan een verkeersregeling. Om de nautische veiligheid te kunnen waarborgen is het nodig om het ontmoeten en het oplopen van een LNG- en/of kolencarrier op bepaalde plaatsen te voorkomen. Dit zal invloed hebben op de verkeersafwikkeling. Omdat een deel van de schepen ook tijgebonden zal varen is het belangrijk om een goede verkeersplanning te maken. Dit is voor de Eemskommissie reden geweest om Rijkswaterstaat en WSD opdracht te geven om gezamenlijk een "Vessel Traffic Management (VTM)" te ontwikkelen. Dit betreft onder andere een nadere beschrijving van verantwoordelijkheden, de wijze van samenwerken, veiligheidsvoorschriften en –

procedures, verkeersregeling en ook praktische zaken als huisvesting, bemensing en vervoer.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

De hoofdpunten van het VTM zijn:

Datum
9 oktober 2009

1. Aanpassing van Verkeersregelingen;
2. Verkeersmanagement d.m.v. VTS, incl. planning en navigatie ondersteunende systemen/ENC's;
3. Beloodsing;
4. Begeleiding van LNG-carriers door escort-sleepboten;
5. Begeleiding van LNG-carriers door begeleidingsvaartuig(-en);
6. Faciliteren van afdoende rede-capaciteit (ligplaatsenbeleid);
7. Instellen van voorrangsregels, o.a. bij de doorgaande vaarroutes;
8. Ontwikkelen van een gezamenlijk informatiemanagement systeem;
9. Toelatingsbeleid LNG- en bulkschepen;
10. Actualisering van incidentafhandeling.

Bovengenoemde punten worden in samenspraak met de Eemsc commissie en andere betrokken instanties de komende tijd nader uitgewerkt. Vanzelfsprekend moet het nieuwe VTM operationeel zijn en de aan te passen regelingen overeengekomen en vastgelegd zijn alvorens de LNG- en Panamax- schepen de Eemshaven kunnen aandoen. Ook de benodigde sleepboten en eventuele andere voorzieningen moeten tijdig beschikbaar en geregeld zijn.

Ik wil de Commissie vragen deze toelichting te betrekken bij de formulering van aanbevelingen in het eindadvies naar aanleiding van het MER Verruiming vaargeul Eemshaven - Noordzee.

Mede namens mr. M.D. Berrevoets (min. V&W-DGLM, bevoegd gezag),

Met vriendelijke groet,

Dr. P.J.F. de Graaf

(Projectmanager namens Rijkswaterstaat Noord-Nederland, initiatiefnemer)