



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Herziening bestemmingsplan Maasvlakte 2

Voorlopig toetsingsadvies over het concept-milieueffectrapport

13 september 2017 / projectnummer: 3151



1. Beoordeling kwaliteit concept-MER

De gemeente Rotterdam wil in een geactualiseerd bestemmingsplan voor Maasvlakte 2 (MV2) voor 1/3 deel van het gebied nieuwe en flexibelere bestemmingen mogelijk maken. Het aandeel chemie en containeroverslag neemt ten opzichte van het vigerende plan af. Het aandeel bestemd voor de opslag/verwerking van biomassa, voor maritieme industrie en dienstverlening en de overslag van breakbulk neemt toe. Het nieuwe plan wil ook grotere windturbines mogelijk maken. In een milieueffectrapport worden de effecten van het nieuwe plan onderzocht. De Commissie is gevraagd om het concept-milieueffectrapport (MER) te beoordelen op kwaliteit. Omdat het om een concept-MER en een concept-ontwerp bestemmingsplan gaat, kan de Commissie nog geen finaal oordeel geven en kan zij nu niet aangeven of het definitieve MER de juiste informatie zal gaan geven om het milieubelang goed mee te kunnen wegen bij het besluit over het bestemmingsplan.

Kwaliteit concept-MER

Het concept-MER laat goed zien op welke onderdelen het nieuwe plan verschilt van het vigerende bestemmingsplan. Op luchtkwaliteit, het gebruik van koelwater, oppervlaktewaterkwaliteit en recreatieve voorzieningen scoort het nieuwe plan beter. Alleen op bereikbaarheid over de weg scoort het nieuwe plan slechter. Deze conclusie is goed onderbouwd.

Effecten nieuwe plan

Het rapport biedt veel informatie over de autonome en toekomstige verkeers- en milieusituatie van het nieuwe plan. De verkeerseffecten van de aanpassing van de bestemmingen op MV2 zijn uitgebreid beschreven. De nieuwe invulling van bestemmingen leidt tot meer personenverkeer over de weg. Daarmee worden de knelpunten op de verbindingen met Voorne-Putten en vooral op de N281 groter. De Commissie onderschrijft dat onderzoek naar oplossingen voor deze knelpunten in dit MER niet voor de hand ligt omdat slechts een klein deel van het totaal aantal verkeersbewegingen een directe relatie heeft met MV2.

Het concept-MER laat ook zien dat het aantal vervoersbewegingen met bepaalde gevaarlijke stoffen hoger uit komt dan de referentiewaarden zoals voor alle modaliteiten opgenomen in het Basisnet. Wat de oorzaak daarvan is, of dit leidt tot overschrijding van de risicoplafonds en welke maatregelen eventueel noodzakelijk zijn, wordt niet aangegeven. De Commissie mist daarmee essentiële informatie voor het te nemen besluit.

Het rapport geeft uitgebreide en gedegen informatie over de effecten van het plan op natuurwaarden op één punt na. In het havengebied bevindt zich een populatie beschermde meeuwensoorten die van landelijke betekenis is. Gemeld wordt dat er op MV2 gronden zijn gereserveerd waar de meeuwen kunnen broeden, zodat deze populatie op niveau kan blijven. Concrete locaties met bijbehorende ecologische vereisten worden echter niet gegeven. Gegeven de beschermde status van meeuwen is dit essentiële informatie, die voorafgaand aan het besluit beschikbaar moet komen.

De Commissie adviseert dus om in het definitieve MER in ieder geval aanvullende informatie te geven over

- de veiligheidsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen en;
- over de locatie en beoogde omvang van broedplaatsen voor beschermde meeuwensoorten.

Het concept-MER geeft een overzicht van de duurzaamheidsambities voor MV2 en beschrijft hoe deze ambities met het bestemmingsplan of via andere routes gerealiseerd gaan worden. De vraag of deze acties voldoende zijn om de duurzaamheidsambities van de haven te verwezenlijken of dat er meer dwingende (doel)voorschriften via het bestemmingsplan of op vergunningniveau getroffen moeten of kunnen worden, wordt niet beantwoord.

Het concept-MER geeft een goed beeld van de alternatieven voor windenergie (3 MW turbines of een combinatie van 3 en 6MW turbines). De conclusie dat de effecten van beide opties beperkt zijn en onderling niet veel verschillen, is op vrijwel alle punten goed onderbouwd. Of de lichthinder van de (hogere) 6 MW turbines onderscheidend kan zijn, dient evenwel nog geverifieerd te worden.

De samenvatting geeft een correct beeld van de onderzoeksresultaten van het concept-MER maar is, net als het MER, technisch van aard en daardoor voor een breder publiek moeilijk leesbaar. Wat mist is een publieksvriendelijke samenvatting, die gericht is op de omgevingskwaliteit bij realisatie van het nieuwe plan.

Het ligt voor de hand om in het definitieve MER ook:

- een inschatting te geven van de mate van doelbereik van de voorgenomen acties op het gebied van duurzaamheid met het oog op de ambities van de gemeente en daar bij aan te geven óf en welke aanvullende eisen in het bestemmingsplan c.q. de vergunningen gesteld kunnen of moeten worden mochten doelen niet gehaald worden;
- na te gaan of de verlichting van de 6 MW windturbines (tiphoogte > 150 m) leidt tot een onderscheidend effect tussen de twee onderzochte opstellingen van windturbines;
- een meer publieksvriendelijke samenvatting op te nemen.

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de beoordeling.

2. Toelichting op de beoordeling

2.1 Achtergrond

Waarom m.e.r.?

Voorafgaand aan het besluit in 2008 over de aanleg en het gebruik van MV2 zijn de milieueffecten uitgebreid in beeld gebracht. Bij het bepalen van de effecten van het toekomstige gebruik is toen uitgegaan van een mix van bedrijven, namelijk containeroverslag, chemie en distributie. Nu actualisatie van het bestemmingsplan aan de orde is wil de gemeente Rotterdam op 1/3 deel van het oppervlakte nieuwe bedrijvigheid en flexibelere bestemmingen mogelijk maken. Ook wil de gemeente de plaatsing van grotere windturbines (3 – 6MW) ruimtelijk mogelijk maken.

Omdat de invulling van MV2 wijzigt, het nieuwe bestemmingsplan kaderstellend is voor m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten en de aantasting van Natura 2000-gebieden niet op voorhand kan worden uitgesloten, zijn de milieueffecten van het nieuwe bestemmingsplan opnieuw onderzocht en in een MER beschreven.

Context advisering Commissie m.e.r.

In november 2016 heeft de Commissie op verzoek van de gemeente Rotterdam aangegeven welke onderwerpen naar haar mening in het MER aan bod moeten komen om een goed onderbouwd besluit te kunnen nemen waarbij de milieu-informatie volwaardig kan worden betrokken.¹

De gemeente Rotterdam heeft de Commissie m.e.r. nu gevraagd om het concept-MER te beoordelen. Aangezien het een concept-MER betreft en er op dit moment alleen een concept van het ontwerp-bestemmingsplan beschikbaar is, kan de Commissie in dit advies geen finaal oordeel geven over de vraag of het definitieve MER voldoende onderbouwing gaat geven voor het nog te publiceren ontwerp-bestemmingsplan.

Met deze kanttkening geeft de Commissie in onderstaande paragrafen haar beoordeling van de kwaliteit van het concept-MER en geeft zij op een aantal punten ook aanbevelingen.

2.2 Effecten nieuwe plan

2.2.1 Bereikbaarheid

Het MER geeft een goed inzicht in de bereikbaarheid en de belasting van het totale netwerk. De cijfers over het verkeer per spoor worden overzichtelijk gepresenteerd en zijn goed onderbouwd.

Op wegvakniveau zijn de verkeerseffecten van het plan op de hoofdwegen naar alle windrichtingen inzichtelijk gemaakt. Het nieuwe plan gaat vooral veel meer personenautoverkeer genereren. De effectbeoordeling (Bijlage B) laat zien dat er ten opzichte van 2018 op korte termijn (ref 1) al sprake is van een slechtere bereikbaarheid. Bij realisatie van het huidige bestemmingsplan (ref 2) neemt het aantal knelpunten toe.

¹ Advies over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport voor de Herziening van het bestemmingsplan Maasvlakte 2, 29 november 2016, <http://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00001072.pdf?documenttitle=Notitie%20Reikweidte%20en%20Detailniveau.pdf>

Het nieuwe bestemmingsplan (Plan) vergroot het aantal knelpunten verder. Zie de volgende cijfers afkomstig uit Bijlage B.

Aantal vervoersbewegingen (mvt per etmaal) en aantal bereikbaarheidsknelpunten (i/c)

Situatie	Vrachtauto's	Personenauto's	Totaal (mvt/etmaal)	i/c > 1 (1 > i/c > 0,9) ²
2018	2.587	1.895	4.500	1 (1)
Korte termijn (ref 1)	2.206	1.895	4.101	2 (4)
Huidige plan (ref 2)	10.078	8.751	18.829	2 (6)
Nieuwe plan	10.096	13.023	23.119	4 (5)

Uit het onderzoek blijkt dat de knelpunten zich gaan voordoen op het onderliggende wegen-net en met name op de N218. Het MER noemt een aantal potentiële algemene maatregelen om deze knelpunten te beperken, maar maakt ze niet specifiek. Aangezien de knelpunten zich buiten het plangebied van MV2 voordoen en het aandeel van het direct aan MV2 gebonden verkeer zeer beperkt is, vindt de Commissie dit logisch. Het rapport maakt de noodzaak van het treffen van maatregelen in andere kaders dan het bestemmingsplan MV2 wel zeer expliciet.

Het rapport noemt ook in algemene zin maatregelen om het aantal vervoersbewegingen van personenauto's van en naar MV2 te beperken, zoals met collectief bedrijfsvervoer en OV. De Commissie wijst op de grote bezoekersaantallen van het huidige tijdelijke bezoekerscentrum Futureland. Deze hoge bezoekersaantallen maken het voor de hand liggend om bij de keuze van een locatie en de inrichting van een nieuw permanent informatiecentrum de bereikbaarheid met OV expliciet mee te wegen.

Externe veiligheid

In het concept-MER wordt geconcludeerd dat bij volledige realisatie van het huidige bestemmingsplan en zelfs al in de huidige situatie de hoeveelheid vervoerseenheden met bepaalde gevaarlijke stoffen op bepaalde trajecten over de weg, water (zeeschepen) en spoor hoger zijn dan de referentiewaarden van het Basisnet Weg, Water en Spoor. Ook bij realisatie van het nieuwe bestemmingsplan zal dit het geval zijn.

In het concept-MER wordt op enkele plaatsen verwezen naar het onderzoek dat in 2013 is uitgevoerd in het kader van het MER voor de herziening van de havenbestemmingsplannen voor Maasvlakte 1, Botlek/Vondelingenplaat en Europoort. Daarin is geconcludeerd dat naar verwachting voldaan kan worden aan de risicoplafonds uit het – destijds concept – Basisnet. Of de uitgangspunten voor het toen uitgevoerde onderzoek ook gehanteerd kunnen worden bij realisatie van MV2 conform het nieuwe bestemmingplan, wordt echter niet toegelicht.

Waarom sprake is van hogere vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen geeft het rapport alleen aan voor het verkeer over de *weg*. Het concept-ontwerp bestemmingsplan (p. 78) en het concept-MER, deel A (pagina 145) geven aan dat de overschrijding van de referentiewaarden van het Basisnet Weg veroorzaakt wordt door tijdelijke mijnbouwactiviteiten op Maasvlakte 1

² Bij een intensiteit /capaciteit verhouding > 1 loopt het verkeer structureel vast; bij een i/c verhouding tussen 0,9 en 1,0 stagneert het verkeer regelmatig.

(MV1) waarvan de activiteiten aan het einde van de planperiode waarschijnlijk al beëindigd zijn. Onderzoek naar de vraag of de risicoplafonds van het Basisnet Weg worden overschreden vindt de Commissie om die reden niet noodzakelijk.

De oorzaak van hogere vervoerseenheden over het *spoor en water* wordt niet toegelicht. De Commissie wijst er op dat vervoersaantallen weliswaar de referentiewaarden van het Basisnet mogen overschrijden, maar dat de externe veiligheidsrisico's wel in beeld moeten worden gebracht om na te gaan of de risicoplafonds niet worden overschreden. Bij het gevaarlijk vervoer over water kan daarbij de effectafstand vanwege een ongeval met brandbare of toxische stoffen in relatie tot de afstand tot woonkernen als beoordelingscriterium worden gehanteerd. De effectafstand kan gehanteerd worden omdat een vastgestelde rekenmethodiek voor de bepaling van risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen per zeeschepen ontbreekt.

Of risicoplafonds kunnen worden overschreden is essentiële informatie voor het te nemen besluit omdat vooraf duidelijk dient te zijn welke veiligheidsrisico's aanwezig zijn en welke maatregelen eventueel getroffen kunnen of moeten worden. Wanneer sprake zou zijn van overschrijding zouden de volgende maatregelen kunnen worden getroffen:

- vervoer via een andere route;
- extra veiligheidsmaatregelen aan het materieel;
- extra logistieke veiligheidsmaatregelen;
- extra veiligheidsmaatregelen aan de infrastructuur;
- vervoer via een andere modaliteit.

- De Commissie constateert dat er essentiële informatie over externe veiligheidsrisico's gekoppeld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor en water in het concept-MER ontbreekt. Zij adviseert hierover aanvullende informatie te verstrekken in het definitieve MER.

2.2.2 Geluid

De maximale geluidbelasting vanwege het industrieterrein is geborgd door de geluidzone rondom Maasvlakte 2. Binnen de geluidzone bevinden zich geen geluidgevoelige bestemmingen. Op basis van kentallen die kenmerkend zijn voor te vestigen bedrijven, gebaseerd op de huidige stand der techniek, is in het rapport voldoende onderbouwd dat de geluidbelasting van het industrieterrein binnen de zonegrens blijft.

In het concept-ontwerp bestemmingsplan worden mitigerende maatregelen voorgeschreven in de vorm van voorkeurstechieken. De Commissie wijst er echter op dat het (verder) beperken van de geluidemissie van niet-relevante geluidbronnen op MV2 niet zal leiden tot merkbare beperking van de geluidbelasting voor omwonenden of op de zonegrens en daardoor niet zal leiden tot wezenlijk positieve milieueffecten.

2.2.3 Natuur

De natuureffecten van het nieuwe bestemmingsplan zijn in het rapport helder, uitgebreid en in de regel adequaat beschreven. Bij de drie volgende onderwerpen heeft de Commissie commentaar.

Meeuwenkolonie

In het gebied bevindt zich de grootste meeuwenkolonie van Nederland. De Vogelrichtlijn verplicht om de van nature in Nederland voorkomende vogelsoorten in een duurzame staat van instandhouding te houden. Indien de kolonie zou verdwijnen dan is die duurzame staat van instandhouding (zonder het aanbieden van alternatief broedgebied) niet gewaarborgd. Door het volbouwen van de rest van het havengebied zal er naar verwachting een verschuiving optreden naar MV2. In het concept-MER wordt gesteld dat het Havenbedrijf er zorg voor draagt dat broedgelegenheid voor ca. 25.000 paar Kleine Mantelmeeuwen behouden blijft.

Het rapport maakt echter niet duidelijk of en welke gronden op MV2 zijn gereserveerd als broedgelegenheid voor ca. 25.000 paar kleine mantelmeeuwen. Verwezen wordt (deel B, pag. 249 en pag. 267) naar het Faunabeheerplan meeuwen.

Dit Faunabeheerplan 2015– 2020 meldt dat er voor circa 25.000 broedparen van de kleine mantelmeeuw in het totaal 170 ha grond nodig is. Het Faunabeheerplan geeft aan:

“Op termijn, wanneer de Slufter volledig zal zijn gevuld, komt dit gebied in aanmerking als permanente broedlocatie. Op de korte termijn is op de Maasvlakte II voldoende ruimte gereserveerd voor broedende meeuwen, alsook op enkele restgebieden van Maasvlakte I. Op Maasvlakte II zijn op deze terreinen ook maatregelen uitgevoerd om de aantrekkelijkheid voor broeden te vergroten: aanbrengen oneffenheden, zoet water en nestmateriaal.”

Het concept-MER noch het Faunabeheerplan geeft informatie over

- het besluit waarin de eindbestemming van de locatie de Slufter is vastgelegd inclusief de inrichting daarvan gericht op het functioneren van het gebied als broedhabitat voor meeuwen;
- op welk moment deze locatie beschikbaar gaat komen en hoe zich dat verhoudt tot het teruglopen van geschikte locaties op MV2.

Voor een besluit over het bestemmingsplan is het essentieel dat aannemelijk gemaakt is dat er op de korte en langere termijn voldoende oppervlakte voor broedplaatsen³ beschikbaar is teneinde een duurzame staat van instandhouding te waarborgen. Door tijdige ecologische inpassing kunnen daarnaast conflicten tussen vestiging van nieuwe bedrijven en behoud van natuurwaarden voorkomen worden.

De Commissie geeft in overweging om de volgende stappen te doorlopen om in de benodigde informatie te voorzien: 1) het in beeld brengen van het aantal meeuwen dat op korte en langere termijn in het totale havengebied kan broeden: 2) de ecologische eisen die meeuwen stellen aan broedlocaties⁴, 3) nadere beoordeling van de actuele en de benodigde bijdrage van het totale havengebied aan landelijke, provinciale en regionale staat van instandhouding,

³ De Commissie schat in dat 170 ha als een absoluut minimum moet worden beschouwd op grond van de oppervlakte van andere grote kolonies en de ecologische eisen die meeuwen daaraan zullen stellen. Daarnaast dient te worden bedacht dat ook andere beschermde meeuwensoorten (Zilvermeeuw, Stormmeeuw) gebruik gaan maken van deze kolonie, en dus ook ruimte vragen.

⁴ De biotoeppen verschillen per soort. Met name Kleine mantelmeeuwen mijden ruigere vegetaties.

4) de benodigde bijdrage van Maasvlakte 2 op kortere en langere termijn om een duurzame staat van instandhouding te bereiken⁵, 5) de wijze waarop de duurzame staat van instandhouding op korte en langere termijn gewaarborgd kan worden en 6) de rol van monitoring⁶ daarbij.

- De Commissie constateert dat in het concept-MER essentiële informatie ontbreekt over de aanwezigheid van voldoende broedplaatsen voor de beschermde meeuwensoorten en adviseert om voorafgaand aan het besluit te onderbouwen hoe de gunstige staat van instandhouding wordt gewaarborgd.

Stikstofbelasting Natura-2000 gebieden

Het concept-MER geeft een duidelijk inzicht in de verandering van de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats als gevolg van realisatie van MV2. De gemiddelde N-depositie van het nieuwe bestemmingsplan gaat 24,3 mol N/ha/jaar bedragen. De Commissie signaleert dat in de passende beoordeling (pag. 79-81) wordt gemeld dat de toename als gevolg van het spoor- en wegverkeer van en naar MV2 in de systematiek van het PAS onderdeel is van de autonome ontwikkeling. Of de extra verkeerstromen als het gevolg van het nieuwe bestemmingsplan ook onderdeel van deze autonome ontwikkeling (kunnen) zijn, wordt niet aangegeven.

Voor de ontwikkeling van MV2 is eerder via de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) gemiddeld 27,6 mol/ha/jaar gereserveerd (pag. 283). Wanneer de extra verkeersbewegingen ten gevolge van het nieuwe bestemmingsplan als additioneel moeten worden gezien dan komt de N-depositie gemiddeld 1 mol N/ha/jaar/hoger uit en komt daarmee dicht bij de gereserveerde ontwikkelingsruimte in het PAS.

- De Commissie adviseert bij de besluitvorming te verduidelijken hoe binnen de PAS-systematiek met extra verkeerstromen ten gevolge van het bestemmingsplan wordt omgegaan.

Waterkwaliteit

Het rapport beschrijft dat microverontreinigingen van het oppervlaktewater door o.a. zware metalen 'theoretisch' kunnen toenemen met als gevolg nadelige effecten op populaties van beschermde planten en dieren. Het rapport stelt ook dat deze effecten zich in de praktijk niet zullen voordoen omdat activiteiten die tot een grote toename leiden of tot normoverschrijding niet vergund worden (Deel B, pag. 278). De Commissie vraagt zich af of dit in de praktijk het geval is. Geringe normoverschrijdingen van zware metalen worden mogelijk wel toegestaan voor zover die het halen van de KRW-doelstellingen niet in de weg staan. In cumulatie kunnen deze verontreinigingen dan wel degelijk effect hebben op beschermde soorten⁷.

⁵ Op het detailniveau dat past bij het besluit, bijvoorbeeld aannemelijk maken (onderbouwen) dat de duurzame staat van instandhouding gewaarborgd kan worden.

⁶ De Commissie adviseert daarbij ook de jongenproductie te betrekken als schatter voor toekomstige ontwikkelingen.

⁷ Zware metalen zoals kwik kunnen in de voedselketen belanden, en daarmee ook in kleine hoeveelheden mogelijk (ook) beschermde soorten aan de top van de voedselketen beïnvloeden. Deze stoffen blijven in beginsel permanent in het milieu aanwezig.

Informatie over de mogelijke cumulatieve effecten kan ook toekomstige vergunningverlening faciliteren.

- De Commissie adviseert om na te gaan of cumulatieve effecten van microverontreinigingen in het oppervlaktewater op termijn kunnen gaan conflicteren met de Wet natuurbescherming.

2.2.4 Duurzaamheid

In het concept-MER zijn in hoofdstuk 6 de duurzaamheidsambities beschreven en de wijze waarop deze in het plan zelf of via andere routes gerealiseerd worden. Dit maakt duidelijk hoe de gemeente Rotterdam c.q. het Havenbedrijf een duurzame ontwikkeling van de haven en MV2 stimuleert en faciliteert. Uit het concept-ontwerp bestemmingsplan maakt de Commissie op dat de gemeente via het bestemmingsplan geen concrete voorwaarden op het gebied van duurzaamheid wil stellen bij de vestiging van bedrijven.

Het concept-MER geeft geen informatie in welke mate de gemeente via andere routes dan het bestemmingsplan stuurt op het halen van de klimaatdoelstellingen, bijvoorbeeld op het vlak van energiegebruik en CO2 uitstoot. De vraag of deze acties voldoende zullen zijn om de duurzaamheidsambities van de haven te verwezenlijken of dat er meer dwingende voorschriften via het bestemmingsplan of op vergunningenniveau getroffen moeten/kunnen worden, wordt niet beantwoord.

- De Commissie adviseert de gemeente om bij het besluit over het bestemmingsplan een inschatting te geven van het doelbereik van haar acties gericht op duurzaamheid en daaraan gekoppeld een beschouwing te geven over de mogelijkheid om dwingender (doel)voorschriften in het bestemmingsplan of vergunningen op te nemen.

2.2.5 Windenergie

Het concept-MER beschrijft duidelijk dat de noodzaak van windenergie en de keuze voor de locatie MV2 is vastgelegd in provinciale plannen. De keuze om twee alternatieve invullingen te onderzoeken, met respectievelijk 3MW turbines en een combinatie van 3 MW en 6 MW turbines is logisch gezien het windaanbod en de ontwikkeling in de markt voor windturbines.

De effecten op de geluidbelasting, slagschaduw en externe veiligheid zijn goed onderzocht. Het MER concludeert op basis van correcte aannames dat deze effecten en de verschillen tussen beide alternatieven gering zullen zijn.

Het concept-MER geeft duidelijke visualisaties van de twee opstellingen vanuit diverse posities (Oudorp, Rockanje, Oostvoorne en Hoek van Holland). Uit deze visualisaties wordt terecht de conclusie getrokken dat beide opstellingen negatieve effecten hebben op het landschap. Daarbij wordt op grond van de visualisaties geen onderscheid gevonden tussen de effecten van de twee alternatieven. Omdat de 6 MW turbines echter met een tiphoogte hoger dan 150 m verlichting moeten voeren, is een onderscheid op dit punt niet bij voorbaat uit te sluiten. Of het lichteffect weg valt tegen de totale hoeveelheid geproduceerd licht, moet geverifieerd worden.

- De Commissie adviseert om bij het besluit over het bestemmingsplan aan te geven of het alternatief met 3 én 6 MW turbines meer lichteffect geeft dan het alternatief met alleen 3 MW turbines.

De cumulatie van effecten op beschermde vogelsoorten is wel voor Natura-2000 soorten in beeld gebracht maar niet voor de andere beschermde vogelsoorten. De Commissie acht aannemelijk dat ook bij beschermde soorten in cumulatie geen ontoelaatbare effecten optreden. Dit moet in de vervolgfase op projectniveau echter wel geverifieerd te worden.

- De Commissie adviseert om bij de vergunningverlening voor realisatie van de windturbines na te gaan wat de cumulatieve effecten zijn voor beschermde vogelsoorten anders dan Natura 2000 soorten.

2.2.6 Gezondheid

Voor het in beeld brengen van de effecten op de gezondheid wordt de GES systematiek toegepast. Deze wordt correct toegepast. Wel wijst de Commissie er op dat toepassing van de GES systematiek in de effecttabel een vertekend beeld geeft. De verslechtering van de luchtkwaliteit heeft aanzienlijk meer effect op de gezondheid dan de toename van de geluidbelasting.

Ter toelichting

Slechts 20 adressen krijgen te maken met een toename van geluidbelasting met een daaraan gekoppeld effect op gezondheid. Omdat deze 20 adressen verschuiven naar een slechtere GES klasse (van 2 naar 4; klasse 3 bestaat niet) krijgt het gezondheidseffect een dubbel min score (--). Voor luchtkwaliteit zijn de gevolgen op gezondheid feitelijk veel groter. Op 1149 adressen verslechtert de luchtkwaliteit. Maar gegeven de GES systematiek verschuift de GES score van 4 naar 5 wat slechts leidt tot een min score (-).

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing concept- MER

Hoe toetst de Commissie?

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het milieueffectrapport de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. De werkgroep bezoekt hierbij ook het gebied waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Wie zit er in de werkgroep?

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Peter van der Boom
Veronica ten Holder (secretaris)
Hans Huizer
Peter Kroeze
Marieke van Rhijn (voorzitter)
Marlies Verspui
Rob Vogel

Wat is het besluit/wat zijn de besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld?

Het besluit over een nieuw bestemmingsplan voor Maasvlakte 2.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor alle activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, moet in Nederland een milieueffectrapport worden opgesteld. De bijlagen C en D bij het Besluit m.e.r.

<http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer> geven aan wanneer dit het geval is.

Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteiten D11.3, D22.2 en vanwege de Passende beoordeling die nodig is vanwege mogelijke effecten op Natura 2000 -gebieden.

Wie besluit over Herziening bestemmingsplan Maasvlakte 2?

Gemeente Rotterdam, zij zijn bevoegd gezag.

Wie neemt het initiatief?

Gemeente Rotterdam in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie is door de gemeente Rotterdam niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3151](#) in te vullen in het zoekvak.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

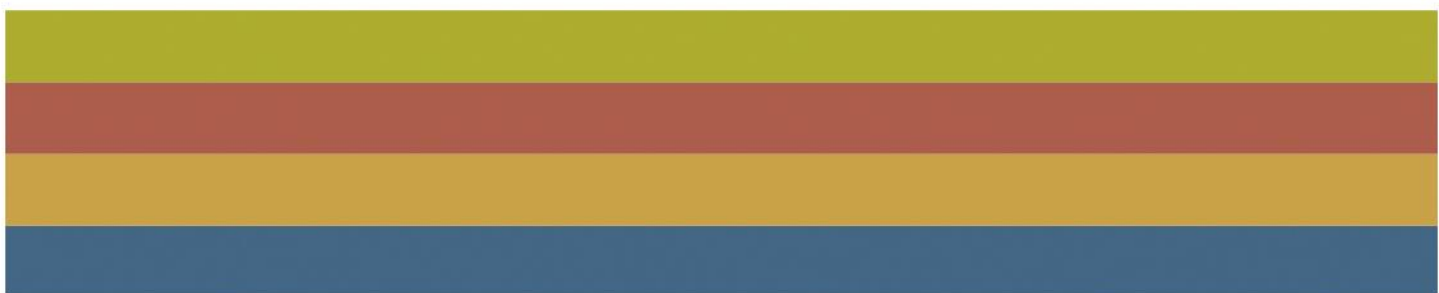
Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e mer@eia.nl

w commissiemer.nl



1. Beoordeling kwaliteit concept-MER

De gemeente Rotterdam wil in een geactualiseerd bestemmingsplan voor Maasvlakte 2 (MV2) voor 1/3 deel van het gebied nieuwe en flexibelere bestemmingen mogelijk maken. Het aandeel chemie en containeroverslag neemt ten opzichte van het vigerende plan af. Het aandeel bestemd voor de opslag/verwerking van biomassa, voor maritieme industrie en dienstverlening en de overslag van breakbulk neemt toe. Het nieuwe plan wil ook grotere windturbines mogelijk maken. In een milieueffectrapport worden de effecten van het nieuwe plan onderzocht. De Commissie is gevraagd om het concept-milieueffectrapport (MER) te beoordelen op kwaliteit. Omdat het om een concept-MER en een concept-ontwerp bestemmingsplan gaat, kan de Commissie nog geen finaal oordeel geven en kan zij nu niet aangeven of het definitieve MER de juiste informatie zal gaan geven om het milieubelang goed mee te kunnen wegen bij het besluit over het bestemmingsplan.

Kwaliteit concept-MER

Het concept-MER laat goed zien op welke onderdelen het nieuwe plan verschilt van het vigerende bestemmingsplan. Op luchtkwaliteit, het gebruik van koelwater, oppervlaktewaterkwaliteit en recreatieve voorzieningen scoort het nieuwe plan beter. Alleen op bereikbaarheid over de weg scoort het nieuwe plan slechter. Deze conclusie is goed onderbouwd.

Effecten nieuwe plan

Het rapport biedt veel informatie over de autonome en toekomstige verkeers- en milieusituatie van het nieuwe plan. De verkeerseffecten van de aanpassing van de bestemmingen op MV2 zijn uitgebreid beschreven. De nieuwe invulling van bestemmingen leidt tot meer personenverkeer over de weg. Daarmee worden de knelpunten op de verbindingen met Voorne-Putten en vooral op de N281 groter. De Commissie onderschrijft dat onderzoek naar oplossingen voor deze knelpunten in dit MER niet voor de hand ligt omdat slechts een klein deel van het totaal aantal verkeersbewegingen een directe relatie heeft met MV2.

Het concept-MER laat ook zien dat het aantal vervoersbewegingen met bepaalde gevaarlijke stoffen hoger uit komt dan de referentiewaarden zoals voor alle modaliteiten opgenomen in het Basisnet. Wat de oorzaak daarvan bij het vervoer over spoor en water is, of dit leidt tot overschrijding van de risicoplafonds en welke maatregelen eventueel noodzakelijk zijn, wordt niet aangegeven. De Commissie mist daarmee essentiële informatie voor het te nemen besluit.

Het rapport geeft uitgebreide en gedegen informatie over de effecten van het plan op natuurwaarden op één punt na. In het havengebied bevindt zich een populatie beschermde meeuwensoorten die van landelijke betekenis is. Gemeld wordt dat er op MV2 gronden zijn gereserveerd waar de meeuwen kunnen broeden, zodat deze populatie op niveau kan blijven. Concrete locaties met bijbehorende ecologische vereisten worden echter niet gegeven. Gegeven de beschermde status van meeuwen is dit essentiële informatie, die voorafgaand aan het besluit beschikbaar moet komen.

De Commissie adviseert dus om in het definitieve MER in ieder geval aanvullende informatie te geven over:

- de veiligheidsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen en;
- over de locatie en beoogde omvang van broedplaatsen voor beschermde meeuwensoorten.

Het concept-MER geeft een overzicht van de duurzaamheidsambities voor MV2 en beschrijft hoe deze ambities met het bestemmingsplan of via andere routes gerealiseerd gaan worden. De vraag of deze acties voldoende zijn om de duurzaamheidsambities van de haven te verwezenlijken of dat er meer dwingende (doel)voorschriften via het bestemmingsplan of op vergunningenniveau getroffen moeten of kunnen worden, wordt niet beantwoord.

Het concept-MER geeft een goed beeld van de alternatieven voor windenergie (3 MW turbines of een combinatie van 3 en 6MW turbines). De conclusie dat de effecten van beide opties beperkt zijn en onderling niet veel verschillen, is op vrijwel alle punten goed onderbouwd. Of de lichthinder van de (hogere) 6 MW turbines onderscheidend kan zijn, dient evenwel nog geverifieerd te worden.

De samenvatting geeft een correct beeld van de onderzoeksresultaten van het concept-MER maar is, net als het MER, technisch van aard en daardoor voor een breder publiek moeilijk leesbaar. Wat mist is een publieksvriendelijke samenvatting, die gericht is op de omgevingskwaliteit bij realisatie van het nieuwe plan.

Het ligt voor de hand om in het definitieve MER ook:

- een inschatting te geven van de mate van doelbereik van de voorgenomen acties op het gebied van duurzaamheid met het oog op de ambities van de gemeente en daar bij aan te geven óf en welke aanvullende eisen in het bestemmingsplan c.q. de vergunningen gesteld kunnen of moeten worden mochten doelen niet gehaald worden;
- na te gaan of de verlichting van de 6 MW windturbines (tiphoogte > 150 m) leidt tot een onderscheidend effect tussen de twee onderzochte opstellingen van windturbines;
- een meer publieksvriendelijke samenvatting op te nemen.

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de beoordeling.

2. Toelichting op de beoordeling

2.1 Achtergrond

Waarom m.e.r.?

Voorafgaand aan het besluit in 2008 over de aanleg en het gebruik van MV2 zijn de milieueffecten uitgebreid in beeld gebracht. Bij het bepalen van de effecten van het toekomstige gebruik is toen uitgegaan van een mix van bedrijven, namelijk containeroverslag, chemie en distributie. Nu actualisatie van het bestemmingsplan aan de orde is wil de gemeente Rotterdam op 1/3 deel van het oppervlakte nieuwe bedrijvigheid en flexibelere bestemmingen mogelijk maken. Ook wil de gemeente de plaatsing van grotere windturbines (3 – 6MW) ruimtelijk mogelijk maken.

Omdat de invulling van MV2 wijzigt, het nieuwe bestemmingsplan kaderstellend is voor m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten en de aantasting van Natura 2000-gebieden niet op voorhand kan worden uitgesloten, zijn de milieueffecten van het nieuwe bestemmingsplan opnieuw onderzocht en in een MER beschreven.

Context advisering Commissie m.e.r.

In november 2016 heeft de Commissie op verzoek van de gemeente Rotterdam aangegeven welke onderwerpen naar haar mening in het MER aan bod moeten komen om een goed onderbouwd besluit te kunnen nemen waarbij de milieu-informatie volwaardig kan worden betrokken.¹

De gemeente Rotterdam heeft de Commissie m.e.r. nu gevraagd om het concept-MER te beoordelen. Aangezien het een concept-MER betreft en er op dit moment alleen een concept van het ontwerp-bestemmingsplan beschikbaar is, kan de Commissie in dit advies geen definitief oordeel geven over de vraag of het definitieve MER voldoende onderbouwing gaat geven voor het nog te publiceren ontwerp-bestemmingsplan.

Met deze kanttkening geeft de Commissie in onderstaande paragrafen haar beoordeling van de kwaliteit van het concept-MER en geeft zij op een aantal punten ook aanbevelingen.

2.2 Effecten nieuwe plan

2.2.1 Bereikbaarheid

Het MER geeft een goed inzicht in de bereikbaarheid en de belasting van het totale netwerk. De cijfers over het verkeer per spoor worden overzichtelijk gepresenteerd en zijn goed onderbouwd.

Op wegvakniveau zijn de verkeerseffecten van het plan op de hoofdwegen naar alle windrichtingen inzichtelijk gemaakt. Het nieuwe plan gaat vooral veel meer personenautoverkeer genereren. De effectbeoordeling (Bijlage B) laat zien dat er ten opzichte van 2018 op korte termijn (ref 1) al sprake is van een slechtere bereikbaarheid. Bij realisatie van het huidige bestemmingsplan (ref 2) neemt het aantal knelpunten toe.

¹ Advies over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport voor de Herziening van het bestemmingsplan Maasvlakte 2, 29 november 2016, <http://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00001072.pdf?documenttitle=Notitie%20Reikweidte%20en%20Detailniveau.pdf>

Het nieuwe bestemmingsplan (Plan) vergroot het aantal knelpunten verder. Zie de volgende cijfers afkomstig uit Bijlage B.

Aantal vervoersbewegingen (mvt per etmaal) en aantal bereikbaarheidsknelpunten (i/c)

Situatie	Vrachtauto's	Personenauto's	Totaal (mvt/etmaal)	i/c > 1 (1 > i/c > 0,9) ²
2018	2.587	1.895	4.500	1 (1)
Korte termijn (ref 1)	2.206	1.895	4.101	2 (4)
Huidige plan (ref 2)	10.078	8.751	18.829	2 (6)
Nieuwe plan	10.096	13.023	23.119	4 (5)

Uit het onderzoek blijkt dat de knelpunten zich gaan voordoen op het onderliggende wegen-net en met name op de N218. Het MER noemt een aantal potentiële algemene maatregelen om deze knelpunten te beperken, maar maakt ze niet specifiek. Aangezien de knelpunten zich buiten het plangebied van MV2 voordoen en het aandeel van het direct aan MV2 gebonden verkeer zeer beperkt is, vindt de Commissie dit logisch. Het rapport maakt de noodzaak van het treffen van maatregelen in andere kaders dan het bestemmingsplan MV2 wel expliciet.

Het rapport noemt ook in algemene zin maatregelen om het aantal vervoersbewegingen van personenauto's van en naar MV2 te beperken, zoals met collectief bedrijfsvervoer en OV. De Commissie wijst op de grote bezoekersaantallen van het huidige tijdelijke bezoekerscentrum Futureland. Deze hoge bezoekersaantallen maken het voor de hand liggend om bij de keuze van een locatie en de inrichting van een nieuw permanent informatiecentrum de bereikbaarheid met OV expliciet mee te wegen.

Externe veiligheid

In het concept-MER wordt geconcludeerd dat bij volledige realisatie van het huidige bestemmingsplan en zelfs al in de huidige situatie de hoeveelheid vervoerseenheden met bepaalde gevaarlijke stoffen op bepaalde trajecten over de weg, water (zeeschepen) en spoor hoger zijn dan de referentiewaarden van het Basisnet Weg, Water en Spoor. Ook bij realisatie van het nieuwe bestemmingsplan zal dit het geval zijn.

In het concept-MER wordt op enkele plaatsen verwezen naar het onderzoek dat in 2013 is uitgevoerd in het kader van het MER voor de herziening van de havenbestemmingsplannen voor Maasvlakte 1, Botlek/Vondelingenplaat en Europoort. Daarin is geconcludeerd dat naar verwachting voldaan kan worden aan de risicoplafonds uit het – destijds concept – Basisnet. Of de uitgangspunten voor het toen uitgevoerde onderzoek ook gehanteerd kunnen worden bij realisatie van MV2 conform het nieuwe bestemmingplan, wordt echter niet toegelicht.

Waarom sprake is van hogere vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen geeft het rapport alleen aan voor het verkeer over de *weg*. Het concept-ontwerp bestemmingsplan (p. 78) en het concept-MER, deel A (pagina 145) geven aan dat de overschrijding van de referentiewaarden van het Basisnet Weg veroorzaakt wordt door tijdelijke mijnbouwactiviteiten op Maasvlakte 1

² Bij een intensiteit /capaciteit verhouding > 1 loopt het verkeer structureel vast; bij een i/c verhouding tussen 0,9 en 1,0 stagneert het verkeer regelmatig.

(MV1) waarvan de activiteiten aan het einde van de planperiode waarschijnlijk al beëindigd zijn. Onderzoek naar de vraag of de risicoplafonds van het Basisnet Weg worden overschreden vindt de Commissie om die reden niet noodzakelijk.

De oorzaak van hogere vervoerseenheden over het *spoor en water* wordt niet toegelicht. De Commissie wijst er op dat vervoersaantallen weliswaar de referentiewaarden van het Basisnet mogen overschrijden, maar dat de externe veiligheidsrisico's wel in beeld moeten worden gebracht om na te gaan of de risicoplafonds niet worden overschreden. Bij het gevaarlijk vervoer over water kan daarbij de effectafstand vanwege een ongeval met brandbare of toxische stoffen in relatie tot de afstand tot woonkernen als beoordelingscriterium worden gehanteerd. De effectafstand kan gehanteerd worden omdat een vastgestelde rekenmethodiek voor de bepaling van risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen per zeeschepen ontbreekt.

Of risicoplafonds kunnen worden overschreden is essentiële informatie voor het te nemen besluit omdat vooraf duidelijk dient te zijn welke veiligheidsrisico's aanwezig zijn en welke maatregelen eventueel getroffen kunnen of moeten worden. Wanneer sprake zou zijn van overschrijding zouden de volgende maatregelen kunnen worden getroffen:

- vervoer via een andere route;
- extra veiligheidsmaatregelen aan het materieel;
- extra logistieke veiligheidsmaatregelen;
- extra veiligheidsmaatregelen aan de infrastructuur;
- vervoer via een andere modaliteit.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• De Commissie constateert dat er essentiële informatie over externe veiligheidsrisico's gekoppeld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor en water in het concept-MER ontbreekt. Zij adviseert hierover aanvullende informatie te verstrekken in het definitieve MER. |
|---|

2.2.2 Geluid

De maximale geluidbelasting vanwege het industrieterrein is geborgd door de geluidzone rondom Maasvlakte 2. Binnen de geluidzone bevinden zich geen geluidgevoelige bestemmingen. Op basis van kentallen die kenmerkend zijn voor te vestigen bedrijven, gebaseerd op de huidige stand der techniek, is in het rapport voldoende onderbouwd dat de geluidbelasting van het industrieterrein binnen de zonegrens blijft.

In het concept-ontwerp bestemmingsplan worden mitigerende maatregelen voorgeschreven in de vorm van voorkeurstechieken. De Commissie wijst er echter op dat het (verder) beperken van de geluidemissie van niet-relevante geluidbronnen op MV2 niet zal leiden tot merkbare beperking van de geluidbelasting voor omwonenden of op de zonegrens en daardoor niet zal leiden tot wezenlijk positieve milieueffecten.

2.2.3 Natuur

De natuureffecten van het nieuwe bestemmingsplan zijn in het rapport helder, uitgebreid en in de regel adequaat beschreven. Bij de drie volgende onderwerpen heeft de Commissie commentaar.

Meeuwenkolonie

In het gebied bevindt zich de grootste meeuwenkolonie van Nederland. De Vogelrichtlijn verplicht om de van nature in Nederland voorkomende vogelsoorten in een duurzame staat van instandhouding te houden. Indien de kolonie zou verdwijnen dan is die duurzame staat van instandhouding (zonder het aanbieden van alternatief broedgebied) niet gewaarborgd. Door het volbouwen van de rest van het havengebied zal er naar verwachting een verschuiving optreden naar MV2. In het concept-MER wordt gesteld dat het Havenbedrijf er zorg voor draagt dat broedgelegenheid voor ca. 25.000 paar Kleine Mantelmeeuwen behouden blijft.

Het rapport maakt echter niet duidelijk of en welke gronden op MV2 zijn gereserveerd als broedgelegenheid voor ca. 25.000 paar kleine mantelmeeuwen. Verwezen wordt (deel B, pag. 249 en pag. 267) naar het Faunabeheerplan meeuwen.

Dit Faunabeheerplan 2015– 2020 meldt dat er voor circa 25.000 broedparen van de kleine mantelmeeuw in het totaal 170 ha grond nodig is. Het Faunabeheerplan geeft aan: *“Op termijn, wanneer de Slufter volledig zal zijn gevuld, komt dit gebied in aanmerking als permanente broedlocatie. Op de korte termijn is op de Maasvlakte II voldoende ruimte gereserveerd voor broedende meeuwen, alsook op enkele restgebieden van Maasvlakte I. Op Maasvlakte II zijn op deze terreinen ook maatregelen uitgevoerd om de aantrekkelijkheid voor broeden te vergroten: aanbrengen oneffenheden, zoet water en nestmateriaal.”*

Het concept-MER noch het Faunabeheerplan geeft informatie over

- het besluit waarin de eindbestemming van de locatie de Slufter is vastgelegd inclusief de inrichting daarvan gericht op het functioneren van het gebied als broedhabitat voor meeuwen;
- op welk moment deze locatie beschikbaar gaat komen en hoe zich dat verhoudt tot het teruglopen van geschikte locaties op MV2.

Voor een besluit over het bestemmingsplan is het essentieel dat aannemelijk gemaakt is dat er op de korte en langere termijn voldoende oppervlakte voor broedplaatsen³ beschikbaar is teneinde een duurzame staat van instandhouding te waarborgen. Door tijdige ecologische inpassing kunnen daarnaast conflicten tussen vestiging van nieuwe bedrijven en behoud van natuurwaarden voorkomen worden.

De Commissie geeft in overweging om de volgende stappen te doorlopen om in de benodigde informatie te voorzien: 1) het in beeld brengen van het aantal meeuwen dat op korte en langere termijn in het totale havengebied kan broeden: 2) de ecologische eisen die meeuwen stellen aan broedlocaties⁴, 3) nadere beoordeling van de actuele en de benodigde bijdrage van het totale havengebied aan landelijke, provinciale en regionale staat van instandhouding,

³ De Commissie schat in dat 170 ha als een absoluut minimum moet worden beschouwd op grond van de oppervlaktes van andere grote kolonies en de ecologische eisen die meeuwen daaraan zullen stellen. Daarnaast dient te worden bedacht dat ook andere beschermde meeuwensoorten (Zilvermeeuw, Stormmeeuw) gebruik gaan maken van deze kolonie, en dus ook ruimte vragen.

⁴ De biotoeppen verschillen per soort. Met name Kleine mantelmeeuwen mijden ruigere vegetaties.

4) de benodigde bijdrage van Maasvlakte 2 op kortere en langere termijn om een duurzame staat van instandhouding te bereiken⁵, 5) de wijze waarop de duurzame staat van instandhouding op korte en langere termijn gewaarborgd kan worden en 6) de rol van monitoring⁶ daarbij.

- De Commissie constateert dat in het concept-MER essentiële informatie ontbreekt over de aanwezigheid van voldoende broedplaatsen voor de beschermde meeuwensoorten en adviseert om voorafgaand aan het besluit te onderbouwen hoe de gunstige staat van instandhouding wordt gewaarborgd.

Stikstofbelasting Natura-2000 gebieden

Het concept-MER geeft een duidelijk inzicht in de verandering van de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats als gevolg van realisatie van MV2. De gemiddelde N-depositie van het nieuwe bestemmingsplan gaat 24,3 mol N/ha/jaar bedragen. De Commissie signaleert dat in de passende beoordeling (pag. 79-81) wordt gemeld dat de toename als gevolg van het spoor- en wegverkeer van en naar MV2 in de systematiek van het PAS onderdeel is van de autonome ontwikkeling. Of de extra verkeersstromen als het gevolg van het nieuwe bestemmingsplan ook onderdeel van deze autonome ontwikkeling (kunnen) zijn, wordt niet aangegeven.

Voor de ontwikkeling van MV2 is eerder via de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) gemiddeld 27,6 mol/ha/jaar gereserveerd (pag. 283). Wanneer de extra verkeersbewegingen ten gevolge van het nieuwe bestemmingsplan als additioneel moeten worden gezien dan komt de N-depositie gemiddeld 1 mol N/ha/jaar/hoger uit en komt daarmee dicht bij de gereserveerde ontwikkelingsruimte in het PAS.

- De Commissie adviseert bij de besluitvorming te verduidelijken hoe binnen de PAS-systematiek met extra verkeersstromen ten gevolge van het bestemmingsplan wordt omgegaan.

Waterkwaliteit

Het rapport beschrijft dat microverontreinigingen van het oppervlaktewater door o.a. zware metalen 'theoretisch' kunnen toenemen met als gevolg nadelige effecten op populaties van beschermde planten en dieren. Het rapport stelt ook dat deze effecten zich in de praktijk niet zullen voordoen omdat activiteiten die tot een grote toename leiden of tot normoverschrijding niet vergund worden (Deel B, pag. 278). De Commissie vraagt zich af of dit in de praktijk het geval is. Geringe normoverschrijdingen van zware metalen worden mogelijk wel toegestaan voor zover die het halen van de KRW-doelstellingen niet in de weg staan. In cumulatie kunnen deze verontreinigingen dan wel degelijk effect hebben op beschermde soorten⁷.

⁵ Op het detailniveau dat past bij het besluit, bijvoorbeeld aannemelijk maken (onderbouwen) dat de duurzame staat van instandhouding gewaarborgd kan worden.

⁶ De Commissie adviseert daarbij ook de jongenproductie te betrekken als schatter voor toekomstige ontwikkelingen.

⁷ Zware metalen zoals kwik kunnen in de voedselketen belanden, en daarmee ook in kleine hoeveelheden mogelijk (ook) beschermde soorten aan de top van de voedselketen beïnvloeden. Deze stoffen blijven in beginsel permanent in het milieu aanwezig.

Informatie over de mogelijke cumulatieve effecten kan ook toekomstige vergunningverlening faciliteren.

- De Commissie adviseert om na te gaan of cumulatieve effecten van microverontreinigingen in het oppervlaktewater op termijn kunnen gaan conflicteren met de Wet natuurbescherming.

2.2.4 Duurzaamheid

In het concept-MER zijn in hoofdstuk 6 de duurzaamheidsambities beschreven en de wijze waarop deze in het plan zelf of via andere routes gerealiseerd worden. Dit maakt duidelijk hoe de gemeente Rotterdam c.q. het Havenbedrijf een duurzame ontwikkeling van de haven en MV2 stimuleert en faciliteert. Uit het concept-ontwerp bestemmingsplan maakt de Commissie op dat de gemeente via het bestemmingsplan geen concrete voorwaarden op het gebied van duurzaamheid wil stellen bij de vestiging van bedrijven.

Het concept-MER geeft geen informatie in welke mate de gemeente via andere routes dan het bestemmingsplan stuurt op het halen van de klimaatdoelstellingen, bijvoorbeeld op het vlak van energiegebruik en CO₂ uitstoot. De vraag of deze acties voldoende zullen zijn om de duurzaamheidsambities van de haven te verwezenlijken of dat er meer dwingende voorschriften via het bestemmingsplan of op vergunningenniveau getroffen moeten/kunnen worden, wordt niet beantwoord.

- De Commissie adviseert de gemeente om bij het besluit over het bestemmingsplan een inschatting te geven van het doelbereik van haar acties gericht op duurzaamheid en daaraan gekoppeld een beschouwing te geven over de mogelijkheid om dwingender (doel)voorschriften in het bestemmingsplan of vergunningen op te nemen.

2.2.5 Windenergie

Het concept-MER beschrijft duidelijk dat de noodzaak van windenergie en de keuze voor de locatie MV2 is vastgelegd in provinciale plannen. De keuze om twee alternatieve invullingen te onderzoeken, met respectievelijk 3MW turbines en een combinatie van 3 MW en 6 MW turbines is logisch gezien het windaanbod en de ontwikkeling in de markt voor windturbines.

De effecten op de geluidbelasting, slagschaduw en externe veiligheid zijn goed onderzocht. Het MER concludeert op basis van correcte aannames dat deze effecten en de verschillen tussen beide alternatieven gering zullen zijn.

Het concept-MER geeft duidelijke visualisaties van de twee opstellingen vanuit diverse posities (Oudorp, Rockanje, Oostvoorne en Hoek van Holland). Uit deze visualisaties wordt terecht de conclusie getrokken dat beide opstellingen negatieve effecten hebben op het landschap. Daarbij wordt op grond van de visualisaties geen onderscheid gevonden tussen de effecten van de twee alternatieven. Omdat de 6 MW turbines echter met een tiphoogte hoger dan 150 m verlichting moeten voeren, is een onderscheid op dit punt niet bij voorbaat uit te sluiten. Of het lichteffect weg valt tegen de totale hoeveelheid geproduceerd licht, moet geverifieerd worden.

- De Commissie adviseert om bij het besluit over het bestemmingsplan aan te geven of het alternatief met 3 én 6 MW turbines meer lichteffect geeft dan het alternatief met alleen 3 MW turbines.

De cumulatie van effecten op beschermde vogelsoorten is wel voor Natura-2000 soorten in beeld gebracht maar niet voor de andere beschermde vogelsoorten. De Commissie acht aannemelijk dat ook bij beschermde soorten in cumulatie geen ontoelaatbare effecten optreden. Dit moet in de vervolgfase op projectniveau echter wel geverifieerd te worden.

- De Commissie adviseert om bij de vergunningverlening voor realisatie van de windturbines na te gaan wat de cumulatieve effecten zijn voor beschermde vogelsoorten anders dan Natura 2000 soorten.

2.2.6 Gezondheid

Voor het in beeld brengen van de effecten op de gezondheid wordt de GES systematiek toegepast. Deze wordt correct toegepast. Wel wijst de Commissie er op dat toepassing van de GES systematiek in de effecttabel een vertekend beeld geeft. De verslechtering van de luchtkwaliteit heeft aanzienlijk meer effect op de gezondheid dan de toename van de geluidbelasting.

Ter toelichting

Slechts 20 adressen krijgen te maken met een toename van geluidbelasting met een daaraan gekoppeld effect op gezondheid. Omdat deze 20 adressen verschuiven naar een slechtere GES klasse (van 2 naar 4; klasse 3 bestaat niet) krijgt het gezondheidseffect een dubbel min score (--). Voor luchtkwaliteit zijn de gevolgen op gezondheid feitelijk veel groter. Op 1149 adressen verslechtert de luchtkwaliteit. Maar gegeven de GES systematiek verschuift de GES score van 4 naar 5 wat slechts leidt tot een min score (-).

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing concept- MER

Hoe toetst de Commissie?

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het milieueffectrapport de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. De werkgroep bezoekt hierbij ook het gebied waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Wie zit er in de werkgroep?

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Peter van der Boom

Veronica ten Holder (secretaris)

Hans Huizer

Peter Kroeze

Marieke van Rhijn (voorzitter)

Marlies Verspui

Rob Vogel

Wat is het besluit/wat zijn de besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld?

Het besluit over een nieuw bestemmingsplan voor Maasvlakte 2.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor alle activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, moet in Nederland een milieueffectrapport worden opgesteld. De bijlagen C en D bij het Besluit m.e.r.

<http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer> geven aan wanneer dit het geval is.

Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteiten D11.3, D22.2 en vanwege de Passende beoordeling die nodig is vanwege mogelijke effecten op Natura 2000 -gebieden.

Wie besluit over Herziening bestemmingsplan Maasvlakte 2?

Gemeente Rotterdam, zij zijn bevoegd gezag.

Wie neemt het initiatief?

Gemeente Rotterdam in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie is door de gemeente Rotterdam niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3151](#) in te vullen in het zoekvak.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e mer@eia.nl

w commissiemer.nl

