

Bestemmingsplan

MAASVLAKTE 2

Bijlage 9
Zienswijzenrapportage Ruimtelijke besluiten



Mei 2008

Binnengekomen reacties op de ruimtelijke ontwerpbesluiten Maasvlakte 2

De nummers die voor de reclamant zijn vermeld komen overeen met het numerieke overzicht uit de bundel Inspraakreacties op de Ontwerpbesluiten Maasvlakte 2.

1. Dhr P. de Wolf, Hoogdwarsstraat 1, 1781 LL DEN HELDER
2. Dhr. A. van Leeningen, Magnoliastraat 25a, 3135 VP VLAARDINGEN
3. TenneT TSO B.V., dhr. C. de Jong, Hoofd Grondzaken, Postbus 718 6800 AS ARNHEM
4. VWS Pipeline Control B.V., dhr. H.M van der Sande Lacoste, Afd. Tracébeheer, Postbus 156, 3360 AD SLIEDRECHT
5. Vogel- Vleermuis en Vlinderwerkgroep Noordrand, Dhr. P. van Dalen, Meidoornhoek 18, 3053 BB ROTTERDAM
6. Dhr. Ir. P.A. Terreehorst, Hofstede 6, 3411 GL LOPIK
7. Dhr en mevr Kooijman, Koedood 29, 3161 GE RHOON
mevr van der Linden-Leeuwenburg, PPA p/a: Mevr. T. Binder, Rijdsijk 80, 3161 EW RHOON
8. Dhr D.J. Hazenberg, Waterstoep 4, 3262 CX OUD-BEIJERLAND
9. Dhr H. van Driel, Buitenbassinweg 538, 3063 TC ROTTERDAM
10. Mevr. A. Dronzek, Vuurdoorn 53, 3171 ND POORTUGAAL (Rt)
11. Groenteplantenkwekerij Grootcholten, dhr J. Grootcholten, Veckdijk 62b,
3237 LV VIERPOLDERS
12. Dhr H.J.M. Schouten, Kampanje 11, 3181 KM ROZENBURG (ZH)
13. LTO-Noord, afd. IJsselmonde p/a: Dhr L.W. Pons, Parallelweg 10, 2987 VL RIDDERKERK
14. Dhr A.J.A.J.M. van der Meer, Molenweg 12, 3233 AT OOSTVOORNE
15. Dhr E.A. Broek, Chloralaan 17, 3233 VB OOSTVOORNE
16. Dhr D.J. van Diggelen, Slotlaan 20, 3233 DD OOSTVOORNE
17. Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied, dhr Ir. A. van der Knaap en mevr. M. Lievaart p/a: Valkenlaan 2a, 3233 BV OOSTVOORNE
18. Dhr C. Nijs, Spuistraat 21, 3114 CR SCHIEDAM
19. Nederlandse Wind Energie Associatie, dhr T. Hirdes, Korte Elisabethstraat 6, 3511 JG UTRECHT
20. Agrarisch bedrijf A.Vos, dhr A. Vos, Korteweg 4, 3161 EL RHOON
21. Productschap Vis, dhr B.J. Odink, Postbus 72, 2280 AB RIJSWIJK
22. Productschap Vis, dhr B.J. Odink, Postbus 72, 2280 AB RIJSWIJK
23. Dhr G. van Herk, Essendijk 9, 3161 ED RHOON
24. Dhr L. Hitzerd, Nassaulaan 182, 3297 BK PUTTERSHOEK
25. LTO Noord afd. IJsselmonde, dhr A. Vos, Korteweg 4, 3161 EL RHOON
26. Milieufederatie Zuid-Holland, mevr. P.J.H.D. Verkoelen, directeur, Postbus 22344, 3003 DH ROTTERDAM

27. Perpetuum Progress International B.V.; dhr C.F.J. Slager, Molencaten 1, 8051 PN HATTEM
28. Stichting tot behoud Hoeksche Waard als Polderlandschap p/a: mevr. H.M. Themans-Bouwman, Irenestraat 15, 3261 AP OUD-BEIJERLAND
29. Waterschap Hollandse Delta, dhr Ir. J.M.J. Waals, afd.hoofd Beleid, Postbus 469, 3300 AL DORDRECHT
30. Stichting De Faunabescherming, mevr. A.P. de Jong, secretaris, Amsteldijk Noord 135, 1183 TJ AMSTELVEEN
31. CdMR B.V. Terminal Rotterdam, dhr. F. van Bellingen, Merseyweg 70 (Havennr. 5230), 3197 KG BOTLEK – ROTTERDAM
32. Gemeente Schouwen-Duiveland, Dhrn. A.G.J. van den Dries en J.J.P.M. Asselbergs, Postbus 5555, 4300 JA ZIERIKZEE
33. Maatschap L.H. Kooijman, L. en J.W. Kooijman-Van der Linden, Koedood 29, 3161 GE RHOON (RT)
34. Vereniging Verontruste Burgers van Voorne, dhr. D. van der Laan, secretaris, F.H.G. van Itersonlaan 76, 3233 EL OOSTVOORNE
35. Vereniging Verontruste Burgers van Voorne, dhr. D. van der Laan, secretaris, F.H.G. van Itersonlaan 76, 3233 EL OOSTVOORNE
36. Dhr P.C.F. de Jong, Iristuin 8, 2662 CK BERGSCHENHOEK
37. Vereniging Natuurmonumenten, dhr Mr C.N. de Boer en Stichting Het Zuid-Hollands Landschap, dhr Ir M.R. Houtzagers p/a: Postbus 9955, 1243 ZS 's-GRAVELAND
38. Vereniging Natuurmonumenten, dhr Mr C.N. de Boer en Stichting Het Zuid-Hollands Landschap, dhr Ir M.R. Houtzagers p/a: Postbus 9955, 1243 ZS 's-GRAVELAND
39. Gemeente Rozenburg, dhrn B. van der Meij en E.P.M van der Meer, Postbus 1023, 3180 AA ROZENBURG
40. KNHS p/a: dhr. W.J. van der Hout, Wagenmakerij 27, 2993 AT BARENDRECHT
41. Vereniging agrarische belangen IJsselmonde, dhr. A. Vos, Gouwe 10, 2991 RJ BARENDRECHT
42. Stichting De Noordzee, dhr A.P. Ouwehand, directeur, Drieharingstraat 25, 3511 BH UTRECHT
43. VEERO p/a: mevr A. J. Rijkerkerk-Andriessen, Postbus 44, 3253 ZG OUDDORP
44. Gemeente Westvoorne, dhrn J.M.C. Postema en P.E. de Jong, Postbus 550, 3235 ZH ROCKANJE
45. J.W.F. van Gastel, Duinzoom 20a, 3233 EG OOSTVOORNE en M.A. Eigenraam, Duinen 10, 3233 EA OOSTVOORNE
46. J.W.F. van Gastel, Duinzoom 20a, 3233 EG OOSTVOORNE en M.A. Eigenraam, Duinen 10, 3233 EA OOSTVOORNE
47. Recreatieschap Voorne / Putten / Rozenburg, dhr Ir L.P. Klaassen, directeur, Postbus 341, 3100 AH SCHIEDAM
48. Dhr R. Mol, Prins Frederikplein 217, 3071 KS ROTTERDAM
49. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik dhrn J.H. Ochtman, J.F. Dijkshoorn, C.J. van Dijk p/a: Larikslaan 138, 3053 LE ROTTERDAM
50. Vereniging Milieudefensie, t.a.v. de directie dhrn F. Köhler en K. Kodde, Postbus 19199, 1000 GD AMSTERDAM
51. Dhr en mevr Hoogerbrugge, West Abtspolderseweg 294, 3046 NW ROTTERDAM
52. Recreatiepark de Klepperstee p/a: Den Hollander Advocaten, dhr Mr A.P. Cornelissen, Oostelijke Achterweg 82, 3241 CM MIDDELHARNIS
53. Recreatiepark de Klepperstee p/a: Den Hollander Advocaten, dhr Mr A.P. Cornelissen, Oostelijke Achterweg 82, 3241 CM MIDDELHARNIS
54. Stichting Duinbehoud, dhr. M. Mannaart, Postbus 664, 2300 AR LEIDEN
55. Dhr W. van de Polder, Gerard van Voorneweg 25, 3233 TL OOSTVOORNE
56. Vereniging tegen milieubederf, mevr. L. van der Horst p/a: Postbus 21690, 3001 AR ROTTERDAM
57. Vereniging Natuur- en milieubescherming Noordrand, Stichting Gezond Overschie en Stichting Natuur- en Milieuwacht Berkel en Rodenrijs p/a: mevr. L. van der Horst , Saenredamplein 23a, 3043 RL ROTTERDAM
58. Windpark Distridam V.O.F. p/a Lexman advocaten, dhr Mr. J.H.M. Berenschot, Postbus 10421, 7301 GK APELDOORN
59. Recreatiepark de Klepperstee p/a: Den Hollander Advocaten, dhr Mr A.P. Cornelissen, Oostelijke Achterweg 82, 3241 CM MIDDELHARNIS

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
ZW-1-1	Wolf P De	<p>De heer P. de Wolf maakt bezwaar tegen de voorstelling van zaken dat zijn plan is onderzocht en afgefallen. Het plan Pablo Mardana behelst veel meer dan een haven; het is een haven, stad, vliegveld, energievoorziening en recreatiegebied. Reclamant heeft hiervoor verschillende varianten aangedragen.</p> <p>Reclamant meent verder dat de besluitvorming over Maasvlakte 2 moet wachten op de bevindingen van de (tulp)commissie die is ingesteld door het kabinet. Als het kabinet kiest voor een van de drie andere varianten, zal Maasvlakte 2 moeten worden aangepast.</p>	<p>Bij het tot stand komen van de Planologische Kernbeslissing (PKB) voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) heeft het Rijk diverse alternatieven voor het haven- en industriegebied afgewogen en daarbij gekozen voor een ruimtelijke ontwikkeling die in het voorliggende bestemmingsplan Maasvlakte 2 is uitgewerkt. Voorstellen die buiten het kader van de PKB vallen, zoals de plannen van de reclamant, zijn om die reden geen alternatief voor het voorliggende bestemmingsplan. Het Kabinet heeft met instemming van het parlement, de PKB PMR (2006) tot stand gebracht. Deze PKB is sinds december 2006 in werking. Plannen die daarna ontstaan, zullen de beslissingen van de PKB als vast uitgangspunt moeten nemen. Wij kunnen en willen ons met de ontwikkeling van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 dan ook niet richten op mogelijk toekomstige landaanwinningen in de Noordzee.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>
ZW-2-1	Leeningen A. van	<p>De heer A. van Leeningen is van mening dat door klimaatverandering de zeespiegel zal dalen dankzij de 'geweldige' verdamping. Smelting van de gletsjers en daling van de neerslag zal leiden tot vermindering van de waterdiepte van de Rijn, waardoor deze niet meer als transportroute kan worden gebruikt.</p> <p>Conclusie is dat de aanleg van de MV2 geen zin heeft.</p>	<p>Of en op welke termijn de door reclamant geschetste ontwikkeling zich voordoet kan niet worden beoordeeld. De reclamant geeft daarvoor geen inhoudelijke onderbouwing. Er is voorshands geen aanleiding te veronderstellen dat klimaatverandering op relevante termijn ertoe zal leiden dat Maasvlakte 2 niet meer zinvol is.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>
ZW-3-1	Tennet TSO B.V.	<p>Tennet TSO B.V. meldt dat in de voorschriften onder artikel 12 lid 1a voor de bovengrondse hoogspanningsverbinding een onjuist spanningsniveau is opgenomen: 150 kV moet zijn 380 kV.</p>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 is voor deze bestaande hoogspanningsverbinding in artikel 12 abusievelijk een spanningsniveau van 150 kV opgenomen. Voorgesteld wordt om het spanningsniveau aan te passen op de wijze zoals door reclamant is aangegeven.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het plan als volgt te wijzigen:</p> <p>Artikel 12 lid 1a:</p> <p>De gronden, aangewezen voor "hoogspanningsverbinding (bovengronds)", zijn bestemd voor:</p> <p>a. het bovengronds aanleggen en instandhouden van hoogspanningsverbindingen met een transportspanning van maximaal 380 kV, waarin antennes ten behoeve van de telecommunicatie toegestaan zijn, en voor bouwwerken ter ondersteuning van deze verbindingen;</p>
ZW-4-1	VWS Pipeline Control	<p>VWS Pipeline Control geeft te kennen dat zich in het bestemmingsplangebied geen (delen van) door Pipeline Control beheerde leidingen bevinden, noch dat er plannen zijn om de netwerken van de door Pipeline Control vertegenwoordigde firma's uit te breiden.</p>	<p>De reactie van VWS Pipeline Control heeft het karakter van een mededeling en wordt als zodanig in dank aanvaard.</p>	<p>Wij stellen u voor kennis te nemen van deze zienswijze.</p>
ZW-5-1	Vogel- Vleermuis- en Vlinderwerkgroep Noordrand	<p>De Vogel- Vleermuis en Vlinderwerkgroep Noordrand geeft een groot aantal suggesties voor de inrichting van de Schiezone.</p> <p>Daarnaast geeft reclamant aan eerder inventarisatierapporten te hebben opgesteld voor de Schiezone. Reclamant wil graag worden betrokken bij die plannen.</p>	<p>De zienswijze heeft betrekking op een ander onderdeel uit de PKB PMR (2006) te weten de 750 ha natuur- en recreatiegebied. Het gaat reclamant om een onderdeel daarvan, de Schiezone (50 ha). Reclamant heeft zijn zienswijze echter ingebracht bij de procedure voor het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2. Bij deze procedure kunnen deze suggesties niet worden beoordeeld en afgewogen.</p> <p>Voor de Schiezone doorloopt de gemeente Rotterdam een afzonderlijke procedure. Bij die procedure krijgt een ieder de gelegenheid een reactie in te brengen.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>
ZW-6-1	Terreehorst ir P.A	<p>De heer P.A. Terreehorst vraagt om breed onderzoek naar een aanlandingspunt voor waterstof en zuurstofpijpleidingen met bijbehorend pompstation. Dit in relatie tot de opwekking van energie met behulp van elektrolyse in de Voordelta.</p>	<p>Indien er in de toekomst een initiatief komt voor nieuwe aanlandingspunten kan hiervoor op dat moment onderzoek gedaan worden en zal een aparte (MER) procedure moeten worden doorlopen.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>
ZW-7-1	T. Binder	<p>De heer T. Binder heeft eerder ingesproken. In de Nota van Antwoord wordt gesteld dat die reactie geen betrekking heeft op een van de ter inzage gelegde procedures. Reclamant blijft van mening dat de aanleg van Maasvlakte 2 is gekoppeld aan 750 ha natuur en recreatie. De standpunten blijven dan ook gehandhaafd.</p>	<p>De dubbele doelstelling uit de PKB PMR (2006) omvat drie deelprojecten met elk een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdams Gebied. Mede door het Bestuursakkoord inzake uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de daarop gebaseerde Uitwerkingsovereenkomsten is integrale realisatie verzekerd.</p> <p>De bezwaren van de reclamant tegen het beoogde 600 ha natuur- en recreatiegebied in Midden-IJsselmonde hebben geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 en kunnen in dit kader niet worden beoordeeld en afgewogen.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			Voor de planontwikkeling op Midden-IJsselmonde wordt thans een m.e.r.-procedure doorlopen en een bestemmingsplan voorbereid. Het MER zal tezamen met het voorontwerpbestemmingsplan voor inspraak ter inzage worden gelegd. Een ieder is dan in de gelegenheid om opmerkingen en bezwaren daarover aan het bevoegd gezag, de gemeente Albrandswaard, kenbaar te maken.	
ZW-8-1	Hazenberg D.J.	De heer D.J. Hazenberg stelt de volgende (hypothetische) vragen: is er een prognose t.a.v. de te verwachten verkeersdruk op de A4-zuid, met name in de Hoeksche Waard? Is het ook mogelijk om te differentiëren naar een autoweg met en zonder tolheffing?	Ten behoeve van de verkeersmodelberekeningen is uitgegaan dat de A4-Zuid in 2033 beschikbaar is in de vorm van een autosnelweg met 2 rijstroken per rijrichting zonder tolheffing. Voor het deel van de A4-Zuid in de Hoeksche Waard voorspelt het verkeersmodel 58.200 motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag in de autonome ontwikkeling in 2033 en circa 59.000 motorvoertuigen/weekdag in de situatie met Maasvlakte 2 (Container Max scenario). In procenten betekent dit een toename van slechts 1 à 2%. Momenteel wordt door Rijkswaterstaat in nauwe betrokkenheid met het bedrijfsleven onderzoek gedaan naar de A4 tussen Rotterdam en Antwerpen in het Project Mainportcorridor Zuid (PMZ). Onder andere wordt onderzocht hoe de A4-Zuid gerealiseerd kan worden (vorm, prijszingsmogelijkheden, etc.).	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-9-1	Driel H. van	De heer H. van Driel stelt dat de A15 in 2020 zal zijn dichtgeslibt. Reclamant stelt daarom voor om een verbinding aan te leggen tussen de A15 (ter hoogte van Botlekgebied / AKZO) naar het Spui, over het Hartelkanaal langs de westkant van Spijkenisse. Dit zou de A15 ontlasten, minder CO2- en fijnstofuitstoot tot gevolg hebben, en het aantal verkeersongevallen doen verminderen. Vrachtwagens met gevaarlijke stoffen richting Moerdijk en Antwerpen zouden niet meer via Papendrecht en Dordrecht naar de A16 hoeven te rijden. Er zou een snellere verbinding ontstaan tussen Europoort en Maasvlakte 1 en 2 naar de Hoekse Waard, waardoor tussen het Vaanplein en het Hartelkanaal het verkeer zal afnemen.	De door de reclamant genoemde verbinding staat bekend als het zogenaamde Welplaatracé. In het kader van het Project Mainportcorridor Zuid (PMZ) van Rijkswaterstaat zijn de verkeerskundige effecten en de maatschappelijke kosten en baten van dit Welplaatracé op hoofdlijnen onderzocht. Ook andere opties zijn bekeken, zoals realisatie van de A4-Zuid (de ontbrekende A4-schakel tussen A15 Beneluxplein en A29 Klaaswaal). De bevindingen van de analyse zijn opgenomen in het document <i>Verkeerskundige analyse PMZ</i> van april 2007 zoals te raadplegen op de PMZ-website www.rws-pmz.nl . Momenteel werkt Rijkswaterstaat aan een haalbare businesscase voor verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de A4-corridor tussen Rotterdam en Antwerpen. PMZ maakt onderdeel uit van het onlangs gepresenteerde Programma Randstad Urgent. Zoals beschreven in §6.3.1 in het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 zal tijdig worden geanticipeerd op de te verwachten ontwikkelingen en te nemen (uitvoerings)besluiten om ook na 2020 de bereikbaarheid in de regio en het havengebied op aanvaardbaar niveau te houden.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-10-1	Dronzek A.	Mevrouw A. Dronzek vraagt of tijdens de aanleg van Maasvlakte 2 watersport (met name kitesurfen) mogelijk is. Reclamant wil weten of gedurende de aanlegperiode de sluffer bereikbaar is. Zo niet, waar kunnen de kitesurfers dan heen?	Tijdens de aanleg van Maasvlakte 2 is het Slufferstrand gedurende een periode van 3 jaar om veiligheidsredenen gesloten. Gedurende de aanlegperiode zullen de recreanten, waaronder kitesurfers moeten uitwijken naar naburige stranden zoals bij Voorne, Goeree en Hoek van Holland. Op deze alternatieve locaties wordt het dan tijdelijk drukker, maar er is geen reden te veronderstellen dat er op een van deze locaties tijdelijke knelpunten zullen optreden met betrekking tot aantallen bezoekers en parkeergelegenheid. Wij achten deze tijdelijke situatie niet onaanvaardbaar.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-11-1	Plantenkwekerij Grootcholten	Plantenkwekerij Grootcholten verwacht dat bij de realisatie van Maasvlakte 2, door een toename van de bedrijvigheid op het eiland Voorne Putten, het aantal inwoners en werknemers zal toenemen. Het gevolg is volgens reclamant grotere verkeersdruk. Reclamant vraagt wat concreet wordt gedaan om deze verkeersproblemen op te lossen, en op welke termijn. Dezelfde vraag geldt voor de periode gedurende de verbreding van de A15: Heeft dit gedurende 5 à 6 jaar verkeershinder tot gevolg?	Het effect van Maasvlakte 2 is uitvoerig beschreven in het MER bestemming. Hieruit blijkt dat Maasvlakte 2 weliswaar verkeer aan het wegennet toevoegt, maar dat de bijdrage relatief beperkt is. Bij Vaanplein maakt het Maasvlakte 2 verkeer nog maar maximaal 2% uit van het totale verkeer. Op de A4 (Beneluxtunnel) is het aandeel maximaal 4% en op de N57 ter hoogte van Hellevoetsluis maximaal 7%. Het is vooral de autonome groei van het verkeer die zorgt voor de druk op het wegennet. Dit heeft de volle aandacht van het Rijk en de regionale partijen. De A15 is de hoofdtransportas voor het havengebonden wegverkeer. Deze oost-west route verbindt de haven met de rijkswegen in het achterland, zoals de A4 en A16. Het beleid van het rijk en regionale overheden is voor de korte en lange termijn gericht op het versterken en optimaal benutten van de hoofdroute via de A15. Een goede, duurzame en veilige bereikbaarheid staat daarbij centraal. Wij achten de toename van de congestie die in de toekomst mogelijk zou kunnen optreden vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar. Wij hebben in de afweging betrokken de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Maasvlakte 2, zoals onderbouwd in de PKB PMR (2006) en de hierna genoemde toekomstige maatregelen. Doordat de wegbereikbaarheid in de autonome ontwikkeling onder druk komt te staan, zijn voor de korte termijn maatregelen in voorbereiding in het kader van het ontwerp tracébesluit A15 Maasvlakte Vaanplein (OTB A15 MaVa). In dit verband is een Bestuursovereenkomst gesloten, die op 3 maart 2008 door de minister van V&W, de omliggende gemeenten, Stadsregio en Provincie en het Havenbedrijf is ondertekend. Alle partijen hebben zich verplicht om al het mogelijke te doen om de doorstroming op peil te houden. De overeenkomst besteedt ook aandacht aan de doorstroming van het verkeer tijdens de bouw (gepland 2010-2015). Daarnaast is er een intentieverklaring 'Bereikbare Haven' ondertekend door diverse overheden en het bedrijfsleven om samen te werken aan maatregelen die op korte termijn al bewerkstelligen dat de	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			<p>hoeveelheid verkeer in met name de spitsuren op de A15 afneemt en daarmee de doorstroming toeneemt. Voor de lange termijn komen opties in beeld, zoals de A4-Zuid, een nieuwe westelijke oeververbinding en een containertransferium. Deze projecten zijn evenals de verbreding van de A15 MaVa, opgenomen in het onlangs gepresenteerde Programma Randstad Urgent. De maatregelen zullen de wegbereikbaarheid van de regio en Mainport Rotterdam sterk verbeteren.</p> <p>Vanuit het streven naar een duurzame bereikbaarheid worden gerichte maatregelen genomen om het regionale wegennet wat betreft havengebonden vrachtverkeer zoveel mogelijk te ontlasten. Het verbeteren van de doorstroming op de N57 is in dit verband van belang. Voor de korte termijn zijn de volgende maatregelen in uitvoering of in ontwikkeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanleg van rotondes in de N57 (in uitvoering) • voornemen tot reconstructie van de Harmsenbrug. Na de reconstructie beschikt het autoverkeer over 2 rijstroken per richting en maken fietsers gebruik van een nieuwe fietsbrug. De planning is dat dit gereed is voordat Maasvlakte 2 in gebruik gaat. • planstudie naar ongelijkvloerse kruising N57/N218 <p>De doorstromingsmaatregelen op de N57 passen bij het beleid om de verkeersdruk op deze overige wegen op Voorne - Putten te verminderen.</p> <p>Onderdeel van het verkeersbeleid is het monitoren van de feitelijke ontwikkeling van het verkeer. De voort te zetten monitoring van het vrachtverkeer op de wegen op Voorne-Putten is daarvan een goed voorbeeld. Daar waar nieuwe aandachtspunten in beeld komen, vindt binnen de regio overleg plaats met de betrokken wegbeheerders om tot passende maatregelen te komen.</p>	
ZW-12-1	Schouten H.	De heer H. Schouten merkt op dat de nieuwe LNG opslag precies in de monding ligt waar alle zeeverkeer gaat passeren in de nieuwe situatie. Reclamant vraagt zich af waarom de monding inlandig is gelegd en waarom juist hier de kritische LNG inlaat is gepland. Dit gezien het kruisende grote en kleine verkeer op dit punt.	De (nautische) veiligheid en bereikbaarheid van het gekozen ontwerp (doorsteekalternatief) zijn uitgebreid onderzocht door middel van manoeuvreersimulaties. Op grond van deze simulaties is de toegang en de lay-out van Maasvlakte 2 als veilig en vlot bereikbaar beoordeeld. Voor beide terminals is een MER opgesteld die door het bevoegd gezag inmiddels aanvaard is. Daarin zijn ook de (nautische) veiligheidsaspecten bestudeerd. Hierbij is rekening gehouden met de verwachte toename van het scheepvaartverkeer als gevolg van de aanleg en gebruik van Maasvlakte 2. Daaruit blijkt dat de veiligheid voldoende is verzekerd.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-12-2	Schouten H.	De heer H. Schouten vraagt zich af of de vastgelegde luchtkwaliteitsnormen bij aanscherping van EU regelgeving niet steeds een twistpunt zijn. Reclamant vraagt zich af of het afgesloten convenant EU-plichtig is en het moet worden getoetst aan Europese regelgeving met het risico dat er een strijdpunt ontstaat.	Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet onderbouwd worden dat het plan past binnen de in Nederland op dat moment geldende normen. Voor luchtkwaliteit komen die normen voort uit de Wet Milieubeheer, die mede is gebaseerd op de Europese regelgeving voor luchtkwaliteit. Veranderingen in regelgeving die na het bestemmingsplan tot stand komen, hebben voor dat bestemmingsplan zelf geen betekenis. Wij zijn van oordeel dat de in de overeenkomst luchtkwaliteit Maasvlakte 2 opgenomen maatregelen in overeenstemming zijn met het Europees recht.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-13-1	LTO Noord	LTO Noord is voor de aanleg van Maasvlakte 2, maar voelt zich genoodzaakt bezwaar te maken omdat de agrariërs in de 750 ha natuur worden gebruikt als wisselgeld. Reclamant maakt daarom bezwaar tegen de onduidelijke gang procedurele gang van zaken. De 750 ha is onderdeel van PMR en onlosmakelijk verbonden met Maasvlakte 2. De bestemmingsplanprocedures lopen gelijk op. Daarnaast geeft reclamant aan dat in Albrandswaard door de industriële leidingen hooguit 350 ha robuuste natuur mogelijk. Dit bedreigt de voortgang van de aan elkaar gekoppelde procedures. LTO Noord meent dat daarom Albrandswaard en zijn burgers moeten worden verlost van een ambtelijk gedrocht. Werkelijk robuuste natuur zal moeten worden gerealiseerd in een van de andere zoekgebieden.	De dubbele doelstelling uit de PKB PMR (2006) omvat drie deelprojecten met elk een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdams Gebied. Mede door het Bestuursakkoord inzake uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de daarop gebaseerde Uitwerkingsovereenkomsten is integrale realisatie verzekerd. De bezwaren van de reclamant tegen het beoogde natuur- en recreatiegebied in Midden-IJsselmonde hebben geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 en kunnen in dit kader niet worden beoordeeld en afgewogen. Voor de planontwikkeling op Midden-IJsselmonde wordt thans een m.e.r.-procedure doorlopen en een bestemmingsplan voorbereid. Het MER zal tezamen met het voorontwerpbestemmingsplan voor inspraak ter inzage worden gelegd. Een ieder is dan in de gelegenheid om opmerkingen en bezwaren daarover aan het bevoegd gezag, de gemeente Albrandswaard, kenbaar te maken.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-14-1	Meer A. van der	De heer A. van der Meer wil zich sterk maken voor de aanleg van een voorziening voor het wind- en golfsurfen die vergelijkbaar is met	Het toekomstige Maasvlaktestrand zal gemiddeld gezien, qua stroming en golfslag, vergelijkbaar zijn met de huidige situatie. Op basis hiervan wordt verwacht dat de	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>de huidige situatie. De overgang tussen zachte en harde zeewering bij Slag Dobbelsteen is een unieke locatie voor golf en windsurfen. Dit gaat volgens de huidige plannen verdwijnen. Reclamant pleit ervoor om op de geplande overgang van harde naar zachte zeewering de kleine strekdam enkele honderden meters door te trekken. Zo ontstaat weer een mooie situatie voor surfers.</p> <p>Reclamant denkt verder dat een zeer sterke stroming zal ontstaan parallel aan de kustlijn. Daarom zouden er enkele strekdammen kunnen worden aangelegd, zoals bij Scheveningen en IJmuiden. Dit zal een veiligere situatie opleveren voor badgasten en watersporters.</p>	<p>toekomstige mogelijkheden voor wind- en golfsurfers net zo aantrekkelijk zijn als in de huidige situatie. Het aanbrengen van strekdammen wordt niet gezien als een maatregel die de veiligheid voor recreanten vergroot. Langs de Zuid-Hollandse kust worden strekdammen door de reddingsbrigades juist als objecten gezien die gevaarlijke situaties kunnen opleveren, doordat op deze locaties gevaarlijke stromingen optreden. Strekdammen maken derhalve geen onderdeel uit van het project.</p> <p>De veiligheid voor recreanten zal, conform de huidige situatie, in samenwerking met de reddingsbrigade voortdurend worden beoordeeld, zodat waar nodig passende maatregelen genomen kunnen worden.</p>	
ZW-15-1	Broek D.A.	De heer D.A. Broek vraagt zich af waarom het Havenbedrijf Rotterdam N.V. het recht heeft gekregen om Maasvlakte 2 te ontwikkelen en in de toekomst te exploiteren. Waarom is dit niet via een openbare aanbesteding gedaan? Het Havenbedrijf Rotterdam is een N.V., dus een commercieel bedrijf. Maasvlakte 2 is gegund aan het Havenbedrijf Rotterdam N.V.; wat is hiervan de juridische onderbouwing?	<p>De ontwikkeling van het havengebied is in handen gelegd van het Havenbedrijf Rotterdam om eenheid te verkrijgen in het beheer van het gehele Rotterdamse havengebied. De eigendom van de gronden van Maasvlakte 2 berust bij de Staat der Nederlanden. In artikel 6 van de Uitvoeringsovereenkomst van het deelproject 'landaanwinning', zoals op 2 september 2005 gesloten tussen de PMR partners, is overeengekomen dat de Staat het gebied van de landaanwinning in erfpacht uitgeeft aan de gemeente Rotterdam, die het gebied op haar beurt uitgeeft in ondererfpacht aan het Havenbedrijf Rotterdam N.V.</p> <p>De in de zienswijze geformuleerde vraag ziet op de bovengeschetste wijze van gronduitgifte. Aangezien deze gronduitgifte niet kwalificeert als een overheidsopdracht is de uitgifte niet aanbestedingsplichtig. Evenmin is sprake van een concessie die in mededingrechtelijke zin in concurrentie gegund zou moeten worden.</p> <p>De Europese Commissie (EC) heeft de deelname van de Staat in Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de aanleg van Maasvlakte 2 - met inbegrip van de wijze van uitgifte van de terreinen in erfpacht - vanuit Europeesrechtelijk perspectief getoetst.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-16-1	Diggelen D.J. van	De heer D.J. van Diggelen vraagt zich af waarom de natuurontwikkeling bij Hoek van Holland, Rhoo-Barendrecht etc. wordt genoemd als natuurcompensatie voor Maasvlakte 2, terwijl hier door projectmedewerkers wordt aangegeven dat dit apart moet worden gezien.	<p>De dubbele doelstelling uit de PKB PMR (2006) omvat drie deelprojecten met elk een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdams Gebied.</p> <p>De projecten om de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten vormen geen onderdeel van de verplichte natuurcompensatie voor Maasvlakte 2, maar voegen - conform de dubbele doelstelling uit de PKB PMR- extra kwaliteit toe aan de regio.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-17-1	Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied	De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied is van mening dat de doelstelling van de Nederlandse overheid, om gelijktijdig met de havenuitbreiding van Rotterdam en met de aanleg van Maasvlakte 2 ook de kwaliteit van de leefomgeving van de omwonenden in het Rijnmondgebied te verbeteren, totaal onmogelijk is. Er kan van een bewuste poging tot misleiding worden gesproken. Waarin is de Nederlandse overheid nog te vertrouwen? Immers, aanleg en gebruik van Maasvlakte 2 zal meer verkeer en meer vervuiling veroorzaken. Door Maasvlakte 2 zal de afslag van de kust worden versneld. Hier is niet op in gegaan en dit is bewuste misleiding. Voor dit probleem biedt het beheer van een stuk zee als natuurgebied geen oplossing.	De PKB PMR heeft een tweevoudige doelstelling: versterking van de mainport én verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Dat wordt bereikt met de uitvoering van de drie deelprojecten. De effecten van de plannen, inclusief de gevolgen voor verkeer, kustmorfologie (ook de door reclamant genoemde kustafslag etc) en tal van milieuaspecten zijn uitvoerig onderzocht, gerapporteerd en voor inspraak ter visie gelegd als onderdeel van de (voorbereiding op de) besluitvorming.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-17-2	Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied	De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied vraagt zich af waarom er in het Luchtonderzoek Maasvlakte 2 geen onderzoek is besteed aan het veel gevaarlijker fijn stof (PM2,5). Hiervoor komt in 2010 waarschijnlijk een streefwaarde. Voor de bestrijding van zeer fijn stof moeten wellicht andere accenten worden gelegd. Juist heel fijn stof van zware metalen kan zich hechten aan de saltspray, en dan diep in de longen terechtkomen. U maakt zich er van een Jantje van Leiden af door u in het ontwerpbestemmingsplan te beroepen op de geldende Meetregeling luchtkwaliteit 2005. Inmiddels neemt het aantal niet-rokers met longkanker de laatste jaren onrustbarend toe, zegt Nico van Zandwijk, longarts bij het Nederlands Kankerinstituut. Hij zegt in het AD zich zorgen te maken over het	De zorg over de effecten van de luchtkwaliteit op de gezondheid van mensen heeft geleid tot de normen in de Wet Milieubeheer. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 wordt aan de geldende normen getoetst en zijn maatregelen voorzien om aanleg en gebruik van Maasvlakte 2 binnen die normen mogelijk te maken. In de geldende normen zijn geen eisen opgenomen over PM2,5. Daarmee ontbreekt een wettelijke basis voor toetsing van het bestemmingsplan voor PM2,5. Overigens wordt PM2,5 vooral geëmitteerd door verbrandingsmotoren van transportmiddelen. Het voor Maasvlakte 2 voorziene maatregelenpakket is met name gericht op het terugdringen van de emissies en de immissies vanwege deze motoren. De invoering van een norm voor PM2,5 zou dus niet leiden tot een wezenlijk andere aanpak van de luchtkwaliteit als gevolg van Maasvlakte 2, dan nu is voorzien. In die zin is geanticipeerd op de toekomstige wet- en regelgeving over PM2,5.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		verband tussen luchtvervuiling en longkanker. De longarts vindt dat de overheid hard moet werken aan nieuwe technieken tegen luchtvervuiling.		
ZW-17-3	Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied	De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied geeft aan dat Professor Tonneijck en Vincent Kuypers van de universiteit van Wageningen gespecialiseerd zijn in het aanleggen van begroeiing om fijn stof op te vangen. De 750 ha natuurgebied die ons op Voorne Putten waren beloofd als compensatie voor de vervuiling van Maasvlakte 2 zou hier goed voor kunnen worden gebruikt. Het is dan ook een schande dat deze 750 ha de bewoners van Voorne Putten zijn ontnomen door politiek gekonkel. In de nu liggende plannen worden de bewoners van Albrandswaard gepest met paddenpoelen en ander nat leed. De plannen moeten worden aangepast en er moet natuur worden gerealiseerd op Voorne Putten.	De zienswijze richt zich tegen de in de PKB PMR (2006) gemaakte keuze om 600 ha natuur- en recreatiegebied in Midden-IJsselmonde te situeren. De bezwaren van de reclamant hebben geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 en kunnen in dit kader niet worden beoordeeld en afgewogen. Voor de planontwikkeling op Midden-IJsselmonde wordt thans een m.e.r.-procedure doorlopen en een bestemmingsplan voorbereid. Het MER zal tezamen met het voorontwerpbestemmingsplan voor inspraak ter inzage worden gelegd. Een ieder is dan in de gelegenheid om opmerkingen en bezwaren daarover aan het bevoegd gezag, de gemeente Albrandswaard, kenbaar te maken.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-17-4	Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied	Wat de Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied betreft is het luchtonderzoek al volkomen door de feiten achterhaald. Toekomstvoorspellingen over 25 jaar is echt helemaal onmogelijk en dus onzinnig. 25 jaar terug stonden er bijvoorbeeld nog geen files voor de Beneluxtunnel.	Met onzekerheden is rekening gehouden door de meest ongunstige situatie te nemen voor het verkeersaanbod (maximale vulling van Maasvlakte 2 met containeroverslag), door voorzichtig te zijn met aannamen over de verschuiving van de modal split van weg naar spoor en binnenvaart en geen voorschot te nemen op de dalende trend van de achtergrondniveaus, maar het niveau na 2020 constant te houden.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-17-5	Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied	De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied geeft aan dat de luchtkwaliteit op Voorne Putten door de plannen achteruit gaan. Niet alleen door twee kolengestookte centrales, er ontstaat op Voorne ook een groot kassengebied waar de opwekking van energie ook zorgt voor fijn stof. Op pagina 77 van luchtonderzoek Maasvlakte 2 wordt toegegeven dat Maasvlakte 2 bijdraagt aan een 'beperkte normoverschrijding'. De voorgestelde maatregelen zijn nogal vaag en reclamant verwacht hiervan geen enkel resultaat. Het lijkt reclamant beter om subsidie te verlenen op fase 2 motoren voor de bouw van schone schepen en om 80 km/u trajecten in te stellen in combinatie met een strikte handhaving.	De maatregel die reclamant voorstelt voor de fase 2 motoren in de binnenvaart is onderdeel van het pakket maatregelen (voortzetting van de VERS-regeling), maar dan alleen gericht op de vervanging van motoren in bestaande binnenvaartschepen. Nieuwe schepen moeten al voldoen aan de fase 2 norm, zodat een subsidie voor nieuwe schepen niet effectief is. In het luchtonderzoek Maasvlakte 2 (actualisatie 2007) zijn de effecten van snelheidsregulering (zoals een verlaging van de snelheidslimiet naar 80 km/uur) onderzocht. Hieruit is gebleken dat op dit moment onvoldoende zeker is dat deze snelheidsregulering op de relevante trajecten in het studiegebied kan leiden tot een significante verbetering van de doorstroming en daarmee tot een verbetering van de luchtkwaliteit.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-17-6	Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied	De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied geeft aan dat de ruit rondom Rotterdam het verkeer nu al niet meer aan kan. Reclamant refereert aan een citaat van de heer Deelen in een artikel in het Algemeen Dagblad. In het artikel wordt gemeld dat in 2006 bijna 2 miljoen vrachtwagens met containers over de A15 reden. In 2035 zullen dat er ruim drie keer zo veel zijn: 6,4 miljoen. Volgens reclamant is de aanpak van de A15 en een nieuwe Botlekbrug niet afdoende. Het mobiliteitsprobleem wordt volkomen onderschat. Maasvlakte 2 moet niet worden aangelegd, simpelweg omdat de hoeveelheid goederenvervoer te laag wordt opgegeven.	De verkeersberekeningen zijn in het MER bestemming in onder andere de Bijlage Verkeer & Vervoer beschreven. Reclamant stelt dat de hoeveelheid goederenvervoer te laag wordt opgegeven. Er is geen aanleiding te twifelen aan de juistheid van de gehanteerde gegevens op dit punt, mede in het licht van het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage van 5 december 2007. In haar advies over Verkeer en Vervoer stelt de Commissie vast dat de MER bijlage verkeer en vervoer een gedegen en uitvoerig beeld geeft van de verkeerseffecten door het gebruik van Maasvlakte 2. De Commissie stelt bovendien vast dat in het MER in de effectbeschrijving voldoende rekening is gehouden met de effecten van toekomstige congestie. Wij achten de toename van de congestie die in de toekomst mogelijk zou kunnen optreden vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar. Wij hebben in deze afweging betrokken de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Maasvlakte 2, zoals onderbouwd in de PKB PMR (2006) en de hierna genoemde toekomstige maatregelen in het kader van de mobiliteitsaanpak. Voor wat betreft de mobiliteitsaanpak in deze regio kan het volgende worden aangegeven: De A15 is de hoofdtransportas voor het havengebonden wegverkeer. Deze oost-west route verbindt de haven met de rijkswegen in het achterland, zoals de A4 en A16. Het beleid van het rijk en regionale overheden is voor de korte en lange termijn gericht op het versterken en optimaal benutten van de hoofdroute via de A15. Een goede, duurzame en veilige bereikbaarheid staat daarbij centraal. Doordat de wegbereikbaarheid in de autonome ontwikkeling onder druk komt te staan, zijn voor de korte termijn maatregelen in voorbereiding in het kader van het Ontwerp Tracé Besluit A15 Maasvlakte Vaanplein (OTB A15 MaVa). In dit verband is een Bestuursovereenkomst gesloten die op 3 maart 2008 door de minister van V&W, de omliggende gemeenten, Stadsregio en Provincie en het Havenbedrijf is ondertekend. Alle partijen hebben zich verplicht om al het mogelijke te doen om die doorstroming op peil te houden. De overeenkomst besteedt ook aandacht aan de doorstroming van het verkeer tijdens de bouw (gepland 2010-2015). Daarnaast is er een	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			<p>intentieverklaring 'Bereikbare Haven' ondertekend door diverse overheden en het bedrijfsleven om samen te werken aan maatregelen die op korte termijn al bewerkstelligen dat de hoeveelheid verkeer in met name de spitsuren op de A15 afneemt en daarmee de doorstroming toeneemt. Voor de lange termijn komen opties in beeld, zoals de A4-Zuid, een nieuwe westelijke oeververbinding en een containertransferium. Deze projecten zijn evenals de verbreding van de A15 MaVa, opgenomen in het onlangs gepresenteerde Programma Randstad Urgent. De maatregelen zullen de wegbereikbaarheid van de regio en Mainport Rotterdam sterk verbeteren.</p> <p>Vanuit het streven naar een duurzame bereikbaarheid worden gerichte maatregelen genomen om het regionale wegennet wat betreft havengebonden vrachtverkeer zoveel mogelijk te ontlasten. Het verbeteren van de doorstroming op de N57 is in dit verband van belang. Voor de korte termijn zijn de volgende maatregelen in uitvoering of in ontwikkeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanleg van rotondes in de N57 (in uitvoering) • voornemen tot reconstructie van de Harmsenbrug. Na de reconstructie beschikt het autoverkeer over 2 rijstroken per richting en maken fietsers gebruik van een nieuwe fietsbrug. De planning is dat dit gereed is voordat Maasvlakte 2 in gebruik gaat. • planstudie naar ongelijkvloerse kruising N57/N218 <p>De doorstromingsmaatregelen op de N57 passen bij het beleid om de verkeersdruk op de overige lokale wegen te verminderen. Onderdeel van het verkeersbeleid is overigens het monitoren van de feitelijke ontwikkeling van het verkeer. De voort te zetten monitoring van het vrachtverkeer op de wegen op Voorne is daarvan een goed voorbeeld. Daar waar nieuwe aandachtspunten in beeld komen, vindt binnen de regio overleg plaats met de betrokken wegbeheerders om tot passende maatregelen te komen.</p> <p>Wij zijn van mening dat de geschetste maatregelen op korte en langere termijn en de expliciete aandacht van overheidspartijen voor de bereikbaarheid van de regio voldoende waarborg zijn voor een goede, duurzame en veilige bereikbaarheid van de regio en van Maasvlakte 2.</p>	
ZW-17-7	Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied	<p>De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied ziet in de plannen een aantasting van de strandrecreatie en toerisme.</p> <p>Er wordt veel geschermd met 49 ha strand op Maasvlakte 2. Waar ligt de meetlijn op het strand: bij de vloed- of bij de eblijn? Er komen minder parkeerplaatsen, terwijl het strand verder van de bewoonde wereld komt te liggen. Verder heeft de Slufter de bestemming natuur gekregen. Reclamant geeft aan de Voorne Putten 7 kilometer strand kwijt raakt, het Maasvlaktestrand een aantal jaren gesloten blijft en Voorne Putten niet wordt gecompenseerd. Kan de strandgrens Maasvlakte niet dichterbij de Brielsegatdam worden gelegd? De plannen betekenen het einde van de strandrecreatie voor Voorne-Putten Noord. De opgegeven redenen zijn gezocht en ongeloofwaardig. Ook is volledige compensatie van de (recreatie)ondernemers vereist.</p>	<p>Op zomerse dagen trekt het 43 hectare grote strand op de huidige Maasvlakte zo'n 10.000 bezoekers (maximaal 1400 autobezoeken). In de nieuwe situatie komt een strand terug met een oppervlakte van 49 ha. Deze oppervlakte wordt gemeten tussen de duinvoet op NAP + 3,0 m en de vloedlijn op NAP +1,0 m.</p> <p>In het MER zijn 1500 parkeerplaatsen voorzien bij het recreatiestrand die verdeeld zijn over het intensieve en extensieve strand met als doel een natuurlijke spreiding te verkrijgen, die rekening houdt met de veiligheidscontour. Met het nieuwe strand en de 1500 parkeerplaatsen blijft het recreatief voorzieningenniveau op peil. Het nieuwe strand sluit direct aan op het huidige Slufterstrand en ligt daarom niet verder van de woonkernen. De reistijd met de auto neemt minder dan 5 minuten toe. Ook met de fiets zal de extra reistijd beperkt zijn.</p> <p>Het tijdelijk beschikbaar stellen van het natuurgerichte Slufterstrand ten zuiden van de Slufter en langs het Brielse Gat is als alternatief niet mogelijk vanwege de daar aanwezige kwetsbare en unieke natuur. Tijdens de aanleg van Maasvlakte 2 is het Slufterstrand gedurende een periode van 3 jaar om veiligheidsredenen gesloten. In overleg met de aannemer voor de aanleg zal getracht worden deze periode zo kort mogelijk te houden.</p> <p>Wat betreft de oproep tot compensatie geldt dat belanghebbenden die van mening zijn dat zij vanwege de verwezenlijking van het bestemmingsplan onevenredige schade lijden een verzoek kunnen indienen tot schadevergoeding op grond van de planschade- en nadeelcompensatieregeling PMR.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-17-8	Stichting tot behoud van het huidige	De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied geeft aan dat in Brielle tegenwoordig een geluidsbehang van brommende en	De ontwikkeling van Maasvlakte 2 past binnen de daarvoor geldende wettelijke normen op grond van de Wet geluidhinder. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
	Rijnmondgebied	stompde geluiden wordt waargenomen. Er zou een inventarisatie moeten komen van alle geluidsemissies, dus van alle industriële activiteiten en van weg- en railverkeer. Er moeten naar de mening van de reclamant voldoende meetpunten komen met continue registratie en publicatie daarvan op internet. Berekende waarden zijn voor de bevolking niet toegankelijk. Het bevoegd gezag moet er voor zorgen dat het geluid niet toeneemt.	geluid als gevolg van industrie, wegverkeer en railverkeer. Het gecumuleerde effect van de verschillende geluidsbronnen is in MER Bestemming, Bijlage Geluid weergegeven in de zogeheten MKM-contouren volgens de Miedema-methode. Deze contouren geven het gebied aan waarbinnen geluidgehinderde bewoners aanwezig zijn. Voor Brielle kan worden geconcludeerd dat de gevolgen van Maasvlakte 2 ten opzichte van de autonome ontwikkeling kleiner zijn dan 1 MKM. Daarmee bevinden de effecten zich beneden het waarnemingsniveau. Het MER geeft op basis van de best beschikbare inzichten aan welke effecten Maasvlakte 2 naar verwachting zal hebben. In vervolg op het MER worden in de komende jaren de werkelijk optredende effecten van Maasvlakte 2 in beeld gebracht. Daarvoor zullen wij een monitoring- en evaluatieprogramma Bestemmingsplan Maasvlakte 2 uitvoeren, het zogenoemde MEP Bestemmingsplan. Dat MEP omvat onder meer het thema geluid, zoals vermeld in par. 11.4.5 van de Toelichting op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2. Deze gegevens worden openbaar gemaakt en geven inzicht in de werkelijke ontwikkeling van de geluidssituatie.	
ZW-18-1	Nijs C.	De heer C. Nijs vraagt zich af of er ook visplaatsen gemaakt kunnen worden met een opstaande rand zoals op de pier in IJmuiden het geval is. Daar kun je zo fijn vissen vanaf de pier. In de huidige situatie op de Maasvlakte kunnen personen die slecht te been zijn door de grote keien moeilijk vissen. Verder vraagt de reclamant om een trailerhelling.	Het ontwerp van Maasvlakte 2 bevat geen strekdammen, waardoor ook de gevraagde visplaatsen 'met opstaande rand' niet tot de mogelijkheden behoren. Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 laat de aanleg van trailerhelling toe. In hoofdstuk 11 is hierover het volgende opgenomen: "Nadat het (nieuwe) strand weer voor het publiek is opengesteld zullen voorzieningen die op dit moment aanwezig zijn, worden teruggebracht, zoals parkeerplaatsen, strandopgangen en een trailerhelling."	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-19-1	Nederlandse Wind Energie Associatie (NWEA)	De Nederlandse Wind Energie Associatie (NWEA) is van mening dat de mogelijkheden voor windenergie op de Maasvlakte aanzienlijk groter zijn dan nu op basis van het ontwerpbestemmingsplan wordt toegestaan. De Maasvlakte is in Nederland één van de beste locaties op land. Daarnaast biedt het feit dat Maasvlakte 2 nog wordt ontwikkeld optimale mogelijkheden om vanaf de ontwerpfase rekening te houden met de inpassing van windenergie. De reclamant verzoekt dringend om naast de zeeuwing ook op overig terrein windenergie gecombineerd met bedrijfsterrein mogelijk te maken. Dit kan door het college van B&W de bevoegdheid te geven om per geval te beslissen over verzoeken voor windturbines.	Aan het ontwerpbestemmingsplan liggen de conclusies uit de PKB PMR 2006 ten grondslag. In de Beslissing van wezenlijk belang 4 (PKB PMR 2006) is opgenomen dat de landaanwinning ruimte biedt aan deepsea gebonden activiteiten. Het plaatsen van grootschalige opstellingen van windturbines past derhalve niet in het in de PKB PMR 2006 geformuleerde ruimtelijk kader. Er is geen aanleiding voor ons om hiervan af te wijken. Windturbines kunnen bovendien beperkingen opleggen aan de inrichting en het gebruik van het haven- en industrieterrein. Ook om die reden is de plaatsing van windturbines alleen mogelijk na het doorlopen van een wijzigingsprocedure. Voor plaatsing van windturbines op de zeeuwing is een afzonderlijke vergunning vereist op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-19-2	Nederlandse Wind Energie Associatie (NWEA)	De Nederlandse Wind Energie Associatie (NWEA) pleit ervoor om ook mogelijkheden buiten de zeeuwing (in zee tot 2 km buiten de zeeuwing) verder worden ontwikkeld mits uit verdere studies ten behoeve van andere besluiten blijkt dat scheepvaartveiligheid, natuur en andere belangen zich daar niet tegen verzetten. De reclamant is van mening dat windturbines op deze locatie de uitstraling versterken van Rotterdam als gemeente die werkelijk werk wil maken van duurzame energie. De PKB - op rijksniveau- staat zoute plaatsing (nog) niet toe, maar opnemen in het bestemmingsplan onder voorbehoud is volgens de reclamant niet strijdig met de PKB.	Krachtens de bestemming "Zee" in het ontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2 zijn windturbines in dit gebied planologisch niet toegestaan. De verwachte hoge stromingssnelheid en de morfologische effecten zorgen voor een relatief instabiel en dynamisch kustvak. De aanwezigheid van vaste objecten in de kustzone direct voor Maasvlakte 2 kunnen daarmee een risico vormen voor het in stand houden en het functioneren van de zeeuwing. Bovendien vormt de Maasmond de toegang tot de Rotterdamse haven en is er sprake van intensief en grootschalig scheepvaartverkeer. De aanwezigheid van windturbines vlak langs of in de nabijheid van dit type vaarwegroutes kan gevaarlijk zijn. Het hoge beschermingsniveau van de scheepvaartveiligheid dient te allen tijde te worden gegarandeerd. Indien er in de toekomst een initiatief in deze richting komt dan zullen deze aspecten in een aparte (MER) procedure moeten worden onderzocht.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-20-1	Vos A.	De heer A. Vos maakt bezwaar tegen de aanleg van Maasvlakte 2. De koppeling van de aanleg van Maasvlakte 2 noodzaakt de reclamant om ook hier bezwaar tegen te maken. De reclamant is van mening dat als geen actie wordt ondernomen op de constatering dat er in de Albrandwaard nooit de beoogde natuur gerealiseerd kan worden vanwege grote gebiedsbeperkingen, grote vertragingen in Albrandwaard optreden. Daarbij wil de reclamant aantekenen dat het draagvlak voor de beoogde natuur op Albrandwaard er niet is. De reclamant is van mening dat het gelijk oplopen van de bestemmingsplanprocedures zal resulteren in jaren vertraging voor de aanleg van Maasvlakte 2. Dit is zijn inziens niet nodig en niet wenselijk. Ten aanzien hiervan heeft de reclamant de volgende	De dubbele doelstelling uit de PKB PMR (2006) omvat drie deelprojecten met elk een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdam Gebied. Mede door het Bestuursakkoord inzake uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de daarop gebaseerde Uitwerkingsovereenkomsten is integrale realisatie verzekerd. De bezwaren van de reclamant tegen de 600 ha natuur- en recreatiegebied in Midden-IJsselmonde hebben geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 en kunnen in dit kader niet worden beoordeeld en afgewogen. Voor de planontwikkeling op Midden-IJsselmonde wordt thans een m.e.r.-procedure doorlopen en een bestemmingsplan voorbereid. Het MER zal tezamen met het voorontwerpbestemmingsplan voor inspraak ter inzage worden gelegd. Een ieder is	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		zienswijze: Leg de beoogde natuur voor de leefbaarheid neer op een van de andere zoekgebieden of sleutel aan de eisen van de PKB dat er minder natuur nodig is of dat er een groot gedeelte agrarische bedrijvigheid kan blijven, omdat deze invulling van het landschap wel samen gaat met ondergrondse leidingen.	dan in de gelegenheid om opmerkingen en bezwaren daarover aan het bevoegd gezag, de gemeente Albrandswaard, kenbaar te maken.	
ZW-21-1	Productschap Vis			Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen ontgrondingsbesluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-21-2	Productschap Vis			Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-22-1	Productschap Vis			Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen concessiebesluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-23-1	Herk G. van	De heer G. van Herk geeft aan dat er nog geen concrete plannen voor 600 ha recreatie en natuur op Midden-IJsselmonde liggen. Dat is ook niet nodig, want agrarisch gebruik is ook natuur en het kost de overheid weinig. Reclamant geeft verder aan dat in PMR Journaal van januari 2008 staat dat de dubbele doelstelling van PMR onlosmakelijk verbonden is. Hoe kan het dan dat er in het najaar van 2008 wordt begonnen met de aanleg van Maasvlakte 2, als er voor Midden-IJsselmonde nog geen plan of duidelijkheid is? Reclamant beveelt aan de koppeling te verbreken en de onzinnige compensatiegedachte los te laten.	De dubbele doelstelling uit de PKB PMR (2006) omvat drie deelprojecten met elk een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdams Gebied. Mede door het Bestuursakkoord inzake uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de daarop gebaseerde Uitwerkingsovereenkomsten is integrale realisatie verzekerd. De bezwaren van de reclamant tegen de 600 ha natuur- en recreatiegebied in Midden-IJsselmonde hebben geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 en kunnen in dit kader niet worden beoordeeld en afgewogen. Voor de planontwikkeling op Midden-IJsselmonde wordt thans een m.e.r.-procedure doorlopen en een bestemmingsplan voorbereid. Het MER zal tezamen met het voorontwerpbestemmingsplan voor inspraak ter inzage worden gelegd. Een ieder is dan in de gelegenheid om opmerkingen en bezwaren daarover aan het bevoegd gezag, de gemeente Albrandswaard, kenbaar te maken.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-24-1	Hitzerd L.	De heer L. Hitzerd is van mening dat de aanleg van Maasvlakte 2 onverantwoord is in verband met de vervuilingen en het fijn stof rond Rotterdam. Het geld kan beter aangewend worden om dijken te verhogen in verband met het stijgen van de zeespiegel.	Uit de twee opgestelde milieueffectrapportages blijkt dat Maasvlakte 2 effecten heeft op natuur en milieu, maar dat deze binnen de wettelijke normen en de in de PKB PMR 2006 gestelde randvoorwaarden blijven. Bovendien zijn in of krachtens het (ontwerp)bestemmingsplan voldoende waarborgen opgenomen ter beperking en compensatie van de effecten van Maasvlakte 2 ten aanzien van het milieu (waaronder luchtkwaliteit) en de natuur.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-25-1	LTO Noord	LTO Noord afdeling IJsselmonde wil nogmaals benadrukken dat de 600 hectare natuur in Albrandswaard technisch onmogelijk is. Hoogwaardige natuur gaat gepaard met het verhogen van het grondwaterpeil. Voor het droog houden van het leidingennetwerk door het gebied is een netwerk van dijken nodig. Daarom kunnen de doelstellingen in de PKB niet worden gehaald. Dit probleem is door de reclamant al in allerlei overlegstructuren (ondermeer OMP) en meermaals in de inspraak aangedragen. Het is onbegrijpelijk dat dit niet heeft geresulteerd in een reactie hierop. LTO Noord afdeling IJsselmonde stelt verder voor de PKB zodanig te wijzigen dat er meer bedrijven in Albrandswaard kunnen blijven. Dit is ook een oplossing voor het beheer van de leidingen en het is goed voor het draagvlak bij de bewoners.	De dubbele doelstelling uit de PKB PMR (2006) omvat drie deelprojecten met elk een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdams Gebied. Mede door het Bestuursakkoord inzake uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de daarop gebaseerde Uitwerkingsovereenkomsten is integrale realisatie verzekerd. De bezwaren van de reclamant tegen het beoogde 600 ha natuur- en recreatiegebied in Midden- IJsselmonde hebben geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 en kunnen in dit kader niet worden beoordeeld en afgewogen. Voor de planontwikkeling op Midden-IJsselmonde wordt thans een m.e.r.-procedure doorlopen en een bestemmingsplan voorbereid. Het MER zal tezamen met het voorontwerpbestemmingsplan voor inspraak ter inzage worden gelegd. Een ieder is dan in de gelegenheid om opmerkingen en bezwaren daarover aan het bevoegd gezag, de gemeente Albrandswaard, kenbaar te maken.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-26-1	Milieufederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum	Milieufederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum zijn van mening dat de besluitvorming nauwelijks meer te volgen is. De ingebrachte zienswijzen van de Milieufederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum zijn gericht op alle relevante besluiten	Voor een omvangrijk en complex project als de aanleg van Maasvlakte 2 dient in de huidige wettelijke systematiek een groot aantal procedures te worden doorlopen. Juist om de transparantie en de onderlinge afstemming te bevorderen is ervoor gekozen om de stadia van de verschillende procedures zoveel als mogelijk parallel geschakeld	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		t.b.v. Maasvlakte 2, waaronder in ieder geval het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 en de ontwerp vergunning Nb-wet 1998. Reclamanten achten het de verantwoordelijkheid van het Inspraakpunt om hun zienswijzen bij de juiste procedure te plaatsen en aan de juiste instantie te adresseren. Reclamanten achten het eveneens de verantwoordelijkheid van het Inspraakpunt om hun belangen en rechten op een juiste wijze te behartigen, zodat de ontvankelijkheid van hun zienswijzen niet ter discussie staat.	en gecoördineerd vorm te geven. Daarom zijn ook nu alle ontwerpbesluiten (overeenkomstig de voorontwerpbesluiten) gelijktijdig door de bevoegde gezagen ter inzage gelegd. Hierdoor is het anderzijds onvermijdelijk dat gedurende een inzagetermijn veel informatie beschikbaar is. Met behulp van een website met zoekfunctie en voorlichtingsmateriaal zoals de zogeheten Zienswijzer is getracht overzicht aan belanghebbenden te bieden.	
ZW-26-2	Milieufederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum	Milieufederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum ondersteunen de zienswijzen van het Vereniging Natuurmonumenten en het Zuid-Hollands Landschap.	Voor de beantwoording van de reacties van de Vereniging Natuurmonumenten en het Zuid-Hollands Landschap wordt verwezen naar de antwoorden op zienswijzen 37 en 38.	Wij stellen u voor kennis te nemen van deze zienswijze.
ZW-26-3	Milieufederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum	Milieufederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum dringen bij zowel de gemeenteraad Rotterdam als bij de andere bevoegde gezagen aan op het integraal overnemen van de 7 aanbevelingen uit het Toetsingsadvies van de Commissie-m.e.r., omdat ze een waardevolle aanvulling betekenen op de MER-en en het monitoring- en evaluatieprogramma.	<p>Wij zijn het eens met reclamanten dat het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage in het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 slechts summier aan de orde komt. Het positieve toetsingsadvies van de Commissie wordt weliswaar genoemd aan het slot van par. 3.1.2 van de Toelichting, maar de adviezen van de Commissie worden niet vermeld. Reclamanten spreken in hun zienswijze over een 7-tal aanbevelingen. Wij nemen aan dat zij doelen op de volgende acht adviezen die de Commissie voor de milieueffectrapportage noemt in haar toetsingsadvies.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Om zeker te stellen dat het MER ten grondslag kan liggen aan het besluit, adviseert de Commissie om in de vergunning voor de zandwinning voorwaarden op te nemen ten aanzien van het slibgehalte. • De Commissie adviseert Eidereenden en de stand van de voedselvoorraden (Kokkels en Ensis) in de Voordelta te monitoren. • De Commissie geeft in overweging in het beheerplan Voordelta maatregelen te treffen om de rust- en foerageersituatie te optimaliseren. • Vanwege de betekenis van het plangebied voor zeezoogdieren en de onzekerheid over de afstand waarbinnen sprake kan zijn van vermijdingsgedrag adviseert de Commissie het gedrag van zeezoogdieren gedurende de zandwinning te monitoren. • De Commissie adviseert het verwachte gunstige effect van regulering te monitoren, gezien het feit dat in 2033 naar verwachting de I/C verhouding op het knooppunt Oude Maas - Hartelkanaal een kritische waarde kan bereiken. • De Commissie adviseert om in het kader van de m.e.r.-beoordeling voor de vergunningprocedure voor de windturbines kwantitatieve informatie te verstrekken over de gevolgen voor trekvogels (in termen van aanvaringen en barrièrewerking) en zonodig mogelijkheden van mitigatie af te wegen. • De Commissie adviseert om mede met het oog op het stand still vereiste in het kader van de Kaderrichtlijn Water de gevolgen van stratificatie voor de waterkwaliteit te monitoren. • De Commissie adviseert het bevoegd gezag na te gaan hoe de regionale monitoring- en evaluatieprogramma's en de landelijke monitoring elkaar onderling kunnen versterken. <p>De eerste vier adviezen hebben betrekking op andere dan de bestemmingsplanprocedure Maasvlakte 2 en zijn door ons onder de aandacht gebracht van de desbetreffende bevoegde gezagen. De laatste vier zijn van belang voor de bestemmingsplanprocedure.</p> <p>Alle adviezen van de Commissie hebben in essentie betrekking op het monitoren van de milieueffecten van Maasvlakte 2. In vervolg op het opgestelde MER bestaat de verplichting om een monitoring- en evaluatieprogramma op te stellen. De gemeenteraad van Rotterdam is bevoegd gezag voor het monitoring- en evaluatieprogramma bij het Bestemmingsplan Maasvlakte 2, het zogenoemde MEP Bestemmingsplan. In dit MEP Bestemmingsplan zullen de onderwerpen, waarvoor de Commissie voor de milieueffectrapportage aandacht vraagt, aan de orde komen.</p>	<p>Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en om deze reden op pagina 20 aan het einde van par. 3.1.2 van de Toelichting een punt 5 toe te voegen met de volgende tekst:</p> <p>De Commissie voor de milieueffectrapportage geeft in haar toetsingsadvies acht adviezen. Alle acht adviezen van de Commissie hebben in essentie betrekking op het monitoren van de milieueffecten van Maasvlakte 2. Vier daarvan zijn van belang voor de bestemmingsplanprocedure Maasvlakte 2.</p> <p>Daarnaast is ambtshalve in hoofdstuk 8 een paragraaf 8.10 Monitoring en Evaluatie toegevoegd, waarin wordt ingegaan op de manier waarop de monitoring en evaluatie van het bestemmingsplan vorm en inhoud krijgt.</p>
ZW-26-4	Milieufederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum	Milieufederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum dringen bij zowel de gemeenteraad Rotterdam als bij de andere bevoegde gezagen aan op het integraal overnemen van de 7		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen WbR-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
	Milieucentrum	aanbevelingen uit het Toetsingsadvies van de Commissie-m.e.r., omdat ze een waardevolle aanvulling betekenen op de MER-en en het monitoring- en evaluatieprogramma.		bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-26-5	Milieufederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum	<p>Milieufederatie Zuid-Holland, Vereniging Natuurmonumenten en het Zuid-Hollands Landschap hebben samen met het Havenbedrijf Rotterdam N.V., de gemeente Rotterdam en PMR overleg gevoerd over de noodzaak om te komen tot het integraal monitoren, evalueren en het borgen van afspraken van de Visie & Durf- en PKB/PMR doelstellingen. In vervolg hierop is een concept Afsprakenkader opgesteld.</p> <p>Reclamanten geven aan dat het ondertekenen van dit Afsprakenkader door de betrokken bevoegde gezagen en de betrokken maatschappelijke organisaties essentieel is voor een integrale uitvoering van de PKB/PMR doelstellingen. Zonder een dergelijk Afsprakenkader hebben zij de reclamanten er geen enkel vertrouwen in dat de Visie & Durf en PKB/PMR doelstellingen integraal tot uitvoering en realisatie komen. Het gaat niet alleen om een efficiënte geïntegreerde monitoring en evaluatie, maar ook om het borgen van afspraken en het periodiek herijken van de ambities aan nieuwe inzichten.</p> <p>Reclamanten verzoeken de bevoegde gezagen ervoor zorg te dragen dat het Afsprakenkader de instemming heeft van alle betrokken partijen en door deze partijen is ondertekend voor de besluitvorming in de gemeenteraad van Rotterdam over het ontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2.</p> <p>Reclamanten hebben er begrip voor dat in het Afsprakenkader Borging PMR gewerkt is met worst case scenario's en nu realiseerbare maatregelen. Echter, om duurzaam te kunnen opereren, kan de ambitie hoger worden gesteld. Reclamanten willen in het Afsprakenkader geregeld hebben dat het mogelijk is om periodiek de ambities bij te stellen op basis van nieuwe inzichten en mogelijkheden. Reclamanten geven hiertoe een aantal voorbeelden. In dit kader pleiten reclamanten nogmaals voor het instellen van een platform duurzame ontwikkeling Maasvlakte 2</p>	<p>Het Afsprakenkader waarop reclamanten doelen betreft het maken van afspraken over de uitwisseling en afstemming van de evaluatiegegevens die de betrokken partijen verzamelen. Om de werkelijk optredende effecten van genomen en eventueel te nemen maatregelen te kunnen vergelijken met de voorspelde effecten, stellen de bevoegde gezagen monitoring- en evaluatieprogramma's (MEP) op. Beoogd wordt de MEP-data te bundelen en te komen tot één samengestelde rapportage. Deze rapportage biedt inzicht in de voortgang van de realisatie van de doelen, effecten en resultaten. Eén maal per vijf jaar zal een periodieke onafhankelijke doorlichting plaatsvinden aan de hand van de hoofdlijnen van het afsprakenkader. De MEP-data vormen daarvoor mede de basis. Bij de totstandkoming van het Afsprakenkader Borging PMR zijn naast het Havenbedrijf Rotterdam de zeven bevoegde gezagen van het PMR-project betrokken, alsmede een aantal maatschappelijke organisaties waaronder Milieufederatie Zuid-Holland, Natuurmonumenten, Het Zuid-Hollands Landschap, Stichting Duinbehoud en Stichting de Noordzee. Reclamanten hebben als deelnemer derhalve rechtstreeks invloed op de realisering van in de zienswijze genoemde wensen. Het spreekt vanzelf dat duurzame ontwikkeling, voor zover deze direct betrekking heeft op Maasvlakte 2 daarbij ook aan de orde kan komen. Derhalve zijn wij van mening dat naast de samenwerking binnen het Afsprakenkader niet voorzien behoeft te worden in een afzonderlijk platform duurzame ontwikkeling Maasvlakte 2.</p> <p>De ondertekening van het Afsprakenkader Borging PMR is procedureel niet gekoppeld aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Wel geldt het streven van partijen om tot ondertekening te komen van het Afsprakenkader Borging PMR voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan Maasvlakte 2.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-26-6	Milieufederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum	Milieufederatie Zuid Holland en het Rotterdams Milieucentrum geven aan dat in het kader van de natuurcompensatie er op basis van de Natuurbeschermingswet een Aanwijzingsbesluit Voordelta met Beheerplan moet komen. De natuurdoelen en het Beheerplan zijn nog steeds niet vastgesteld. Dit moet in overleg met betrokken partijen geregeld zijn voordat de gemeenteraad van Rotterdam een besluit over het bestemmingsplan neemt, ander kan niet met de aanleg van Maasvlakte 2 worden begonnen.	Het Aanwijzingsbesluit Voordelta is op 19 februari 2008 vastgesteld. De toegangsbeperkingsbesluiten en het beheerplan worden in dezelfde periode als dit bestemmingsplan vastgesteld. Datzelfde geldt voor de vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, waarin de plicht tot compensatie is opgenomen. Hiermee is de natuurcompensatie geborgd.	Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit en wordt door het Ministerie van LNV behandeld. Aangezien de zienswijze indirect betrekking heeft op het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is de beantwoording ter informatie opgenomen.
ZW-26-7	Milieufederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum	Milieufederatie Zuid Holland en het Rotterdams Milieucentrum geven aan dat de duineffecten worden gecompenseerd bij Delfland. Reclamanten constateren dat nergens een besluit of beheerplan is waarin de natuurcompensatie is gekwalificeerd, gekwantificeerd en geborgd. Dit dient geregeld te zijn in overleg met betrokken partijen voordat de gemeenteraad van Rotterdam een besluit neemt over het bestemmingsplan, anders kan niet worden begonnen met de aanleg van Maasvlakte 2.	De besluitvorming over de effecten op de beschermde natuurwaarden van de betrokken Natura 2000-gebieden en de compensatie daarvan vindt plaats via twee sporen. De besluitvorming over de effecten van aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2 vindt plaats via de vergunningverlening ingevolge artikel 19d Nb-wet 1998. Hoewel het toekomstig gebruik van Maasvlakte 2 als zodanig geen deel uitmaakt van de vergunningaanvraag, heeft de Minister van LNV – op basis van de informatie uit de passende beoordeling bij de vergunningaanvraag – bezien of gebruik van Maasvlakte 2 in de toekomst op grond van de Nb-wet 1998 vergund kan worden. Teneinde op een goede manier te waarborgen dat de duincompensatiemaatregelen tijdig worden getroffen, zodat Maasvlakte 2 na aanleg ook daadwerkelijk op korte termijn zal kunnen worden gebruikt, is in de Nb-wet vergunning voor aanleg en aanwezigheid ook een voorschrift opgenomen om conform paragraaf 15.1 van de passende beoordeling duinen aan te leggen ter compensatie van de effecten van het toekomstig gebruik. Daarnaast moet het bevoegd gezag voor het bestemmingsplan de plantoets ex artikel 19j Nb-wet 1998 uitvoeren. In de plantoelichting bij dit bestemmingsplan wordt in paragraaf 8.4.2 meer expliciet op de (wijze van) borging	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			van de duincompensatie ingegaan.	
ZW-26-8	Miliefederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum	Miliefederatie Zuid Holland en het Rotterdams Milieucentrum verzoeken wederom om de bestemming 'zee' op de plankaart te veranderen in 'waternatuur' of in 'gebied met internationale natuurbescherming, conform het streekplan RR2020 en in aansluiting op de natuurbestemming zoals de gemeente Westvoorne aan de Voordelta heeft toegekend.	Het streek- en structuurplan RR2020 kent de legenda-eenheid "Gebied met (inter-)nationale natuurbescherming". Dit is een aanduiding die op de plankaart is vastgelegd voor het zeegebied voor de kust van Voorne, alsmede voor de daaraan grenzende duingebieden. Op de streekplankaart is tevens een legenda-eenheid "demarcatielijn" opgenomen. Ten noorden van deze lijn is op de plankaart alleen de legenda-eenheid "Overig, Water" vastgelegd. Het zeegebied dat in het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is opgenomen en dat direct grenst aan Maasvlakte 2 kent dus niet de legenda-eenheid waar reclamant aan refereert. Dat neemt niet weg dat in dit zeegebied aanwezige natuurwaarden van belang zijn. De bescherming daarvan vindt plaats in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-26-9	Miliefederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum	Miliefederatie Zuid Holland en het Rotterdams Milieucentrum geven aan dat de gemeenteraad van Rotterdam de motie 'plonspakket' heeft aangenomen, waarmee wordt beoogd uitdrukking te geven aan de samenhang tussen Maasvlakte 2, de natuurcompensatie, de 750 ha en BRG. Om deze samenhang zichtbaar te maken dient volgens de reclamanten de natuurcompensatie geregeld te zijn, en moet de voortgang van de 750 ha zodanig zijn dat met de realisatie op korte termijn kan worden aangevangen.	Wij onderschrijven dit. In de motie Plonspakket van de gemeenteraad, waaraan wordt gerefereerd, is uitgesproken dat de realisatie van de 750 ha natuur en recreatie met eenzelfde voortvarendheid ter hand wordt genomen als de realisatie van de tweede Maasvlakte. Wat betreft de 750 ha projecten is Gemeente Rotterdam direct verantwoordelijk voor de realisatie van de deelprojecten Vlinderstrik en Schiezone. Masterplannen voor deze projecten zijn inmiddels door ons vastgesteld. Inmiddels is gestart met de bestemmingsplanprocedure voor deze beide projecten, op basis waarvan realisatie op korte termijn mogelijk kan worden gemaakt.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-26-10	Miliefederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum	Miliefederatie Zuid Holland en het Rotterdams Milieucentrum geven aan dat de stapstenen zeer belangrijk zijn voor de ontwikkeling van de ecologie en de verbinding tussen de natuurgebieden van Voorne en Delfland. Deze stapstenen staan genoemd in het Havenplan 2020. Het Havenplan regelt echter niets. De reclamanten willen de inrichting en het beheer van de stapstenen planologisch veiliggesteld zien. Er zou een BRG of ROM-Rijnmond project van kunnen worden gemaakt.	In het MER zijn de voorspelde effecten van aanleg en gebruik van Maasvlakte 2 in beeld gebracht. Ter compensatie van de voorspelde significant negatieve effecten op H2130A en H2190B en het significant effect op de groenknolorchis wordt een duincompensatieplan gerealiseerd. De groenknolorchis zal - gezien de ecologie van de soort - het duincompensatiegebied op eigen kracht kunnen bereiken: het is een soort met zeer fijne (stof-)zaden en een groot dispersievermogen. Het feit dat het zaad van de groenknolorchis in staat is forse afstanden te overbruggen, mits het milieu geschikt is, wordt ondersteund door de recente (her-)vestiging van de soort in de duinen van Zuid-Kennemerland (de meest dichtbijzijnde groeiplaats is tientallen kilometers verderop gelegen). Om te voldoen aan de compensatie-opgave ten gevolge van het gebruik van Maasvlakte 2 zijn stapstenen derhalve niet noodzakelijk en is ook de gevraagde planologische veiligstelling vanuit deze optiek niet noodzakelijk. Stapstenen kunnen wel bijdragen aan het verminderen van de barrièrewerking van het huidige havengebied (Europoort en huidige Maasvlakte), zoals eerder beschreven in het Havenplan 2020. Het Havenbedrijf heeft inmiddels de inpassing van ecologische stapstenen op de huidige Maasvlakte, namelijk op het Krabbeterrein en de Papegaaienkolk, goedgekeurd. De verdere planvorming, inrichting en uitvoering van deze ecologische stapstenen wordt geïntegreerd in de havenrealisatieprojecten van deze gebieden. Hiervoor zullen gedurende 2008 inrichtings- en beheerplannen worden opgesteld. Dit valt echter buiten het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-26-11	Miliefederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum	Uit de actualisatie Luchtonderzoek Maasvlakte 2 blijkt dat een spitsverbod op de A15 voor vrachtauto's van en naar de huidige Maasvlakte en Maasvlakte 2 de bijdrage van het vrachtverkeer wat betreft luchtkwaliteit voor circa 30% compenseert. Reclamanten begrijpen niet waarom deze maatregel met de huidige congestie niet voor de huidige Maasvlakte wordt genomen en waarom deze maatregel niet is opgenomen in de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2.	De selectie van de maatregelen voor de luchtkwaliteit heeft, zoals in paragraaf 8.2.8. van de toelichting van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is beschreven, plaatsgevonden aan de hand van de criteria over effectiviteit, zekerstelling, haalbaarheid, tijdigheid, samenhang en beschikbaarheid. Dit heeft geleid tot het gepresenteerde pakket dat afdoende compensatie biedt om het gebruik van Maasvlakte 2 mogelijk te maken binnen de wettelijke regels voor luchtkwaliteit. Daarbij hebben bronmaatregelen de voorkeur. Het door reclamant genoemde spitsverbod is gelet op de geborgde maatregelen niet nodig, noch ten aanzien van de luchtkwaliteit, noch in verband met congestie. Dat neemt niet weg dat het spitsverbod, of varianten daarop, de komende jaren wel onderwerp van studie kunnen zijn.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-26-12	Miliefederatie Zuid-Holland en het Rotterdams Milieucentrum	In het actualisatie Luchtonderzoek Maasvlakte 2 staat dat de effectiviteit van de milieuzone voor PM10 minder groot is dan voor NO2, omdat de verschillen in emissie voor de verschillende Euro	De invoering Euronorm VI is ook in de berekeningen voor Maasvlakte 2 zeer effectief. De verscherping van de Euronorm leidt namelijk tot vermindering van de uitstoot NOx en PM10 afkomstig van de motoren (verbrandingsemissies). Echter een vrachtauto veroorzaakt ook PM10 in de vorm van het slijtsel van banden, remmen en wegdek. Die uitstoot blijft door de Euronormen onveranderd, met als gevolg dat het relatieve	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>normen minder groot zijn.</p> <p>Milieufederatie Zuid Holland en het Rotterdams Milieucentrum geven aan dat in de Staatscourant van 21 januari 2008 onder de titel "Scherpere Euro VI norm effectief middel voor minder emissies" het NMP wordt geciteerd dat onderzoek heeft gedaan naar de effecten van de Euro VI maatregel. In het artikel wordt gesteld dat voor de verbetering van de luchtkwaliteit voor NO2, PM10 en PM2,5 langs snelwegen de aanscherping van de emissie voor zwaar wegverkeer een van de meest kosteneffectieve maatregelen is.</p> <p>De reclamanten constateren een mogelijke tegenstelling tussen het Actualisatie Luchtonderzoek Maasvlakte 2 en het onderzoek van het NMP en willen hier graag opheldering over.</p>	<p>effect van Euronorm VI voor fijn stof minder hoog is dan voor NO2. Daarbij komt ook nog dat de het voorstel voor de aanscherping van de Euronorm VI-emissie-eis (ten opzichte van de Euronorm V-emissie-eis) voor PM10 met 67% minder groot zal zijn is dan de voorgestelde aanscherping met 80% voor NOx .</p>	
ZW-27-1	Perpetuem Progress International en Recreatiepark Kruiningers Gors	<p>Perpetuem Progress International en Recreatiepark Kruiningers Gors geeft aan dat als gevolg van de aanleg van Maasvlakte 2 de geluidhinder zal toenemen. Vooral de toename van trein- en (vracht)autoverkeer zal de huidige reeds bestaande (geluids)overlast doen verergeren. Volgens de reclamant zal er sprake zijn van een ernstige aantasting van de natuurlijke rust op het Recreatiepark Kruiningers Gors en/of het Brielse Meer, vooral wanneer geen of onvoldoende geluidsreducerende maatregelen worden getroffen. Het van de spoorlijn afkomstige geluid zal ver over het water dragen. Het Brielse Meer fungeert op geen enkele wijze als een natuurlijke barrière.</p>	<p>Ter plekke van het recreatiepark Kruiningers Gors is geen sprake van een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) ten gevolge van industriële activiteiten. Ook is het park niet gelegen binnen de contour van de voorkeursgrenswaarde van 48dB Lden ten gevolge van wegverkeer en binnen de 55 dB Lden ten gevolge van spoorwegverkeer. Er is daarom geen sprake van een ernstige aantasting van de natuurlijke rust op het recreatiepark, zoals reclamant stelt.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>
ZW-27-2	Perpetuem Progress International en Recreatiepark Kruiningers Gors	<p>In het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat verblijfsrecreatie niet als geluidgevoelige bestemming wordt omschreven in de Wet geluidhinder en dat op grond hiervan wettelijke maatregelen om geluidsbelasting te beperken niet aan de orde zijn.</p> <p>Perpetuem Progress International en Recreatiepark Kruiningers Gors is van mening dat hier een aantal belangrijke zaken over het hoofd wordt gezien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op het terrein van Kruiningers Gors liggen diverse woningen (Gorslaan, 6, 8, 20, 29, 31 en Maasweg 1). Deze woningen worden door de Wet geluidhinder aangemerkt als geluidgevoelige objecten en de eigenaren/bewoners hebben het recht beschermd te worden tegen geluidhinder afkomstig van Maasvlakte 2; • Een kampeerterrein wordt volgens een uitspraak van de Raad van State (d.d. 27 augustus 2000) als een hindergevoelig object beschouwd; • Bewoners van recreatiewoningen/vakantiewoningen genieten volgens een uitspraak van de Raad van State (15 juni 2005) een zekere mate van bescherming tegen geluidhinder. <p>Reclamant verzoekt gezien bovenstaande aan te geven welke (wettelijke) maatregelen worden genomen teneinde geluidhinder zoveel mogelijk te voorkomen dan wel te beperken.</p>	<p>Zoals bij antwoord bij zienswijze 27-1 is aangegeven, worden de in de Wet geluidhinder aangegeven voorkeursgrenswaarden ter plaatse van het recreatiepark (en dus ook ter plaatse van de genoemde woningen) niet overschreden, zodat er vanuit een oogpunt van geluidsbelasting geen sprake is van een onaanvaardbare situatie.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>
ZW-27-3	Perpetuem Progress International en Recreatiepark Kruiningers Gors	<p>Perpetuem Progress International en Recreatiepark Kruiningers Gors geeft aan dat de lokale verkeersveiligheid en luchtkwaliteit langs de N218, Groene Kruisweg en/of N496 door het gebruik van Maasvlakte 2 negatief zullen worden beïnvloed, omdat het woon-, werk- en vrachtverkeer deze wegen als alternatieve routes in gebruik zullen nemen. Het gebruik van Maasvlakte 2 zal op de N218 te merken zijn, omdat een deel van het verkeer op de N218 Maasvlakte 2 gebonden is. Aangezien de N457 over onvoldoende capaciteit beschikt, zal een deel van het verkeer voor de N218 kiezen. Het sluipverkeer zal door het gebruik van Maasvlakte 2</p>	<p>Uit de effectbeschrijvingen in onder anderen de Bijlage Verkeer & Vervoer van het milieueffectrapport blijkt dat Maasvlakte 2 weliswaar verkeer aan het wegennet toevoegt, maar dat de bijdrage beperkt is. Bij Vaanplein maakt het Maasvlakte 2 verkeer nog maar maximaal 2% uit van het totale verkeer (in 2033). Op de A4 (Beneluxtunnel) is het aandeel maximaal 4% en op de N57 ter hoogte van Hellevoetsluis maximaal 7%. Hoewel de bijdrage gering is zal het gebruik van Maasvlakte 2 te merken zijn op het onderliggend wegennet.</p> <p>Wij achten de toename van de congestie die in de toekomst mogelijk zou kunnen optreden vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>toenemen.</p> <p>Reclamant vreest een toename van het aantal verkeersbewegingen op de N218 en hierdoor een verminderde verkeersveiligheid ter plaatse van de oost-west verbindingen tussen Oostvoorne en het Recreatiepark Kruiningen Gors. Dit zal een negatief effect hebben op het park. Reclamant vraagt daarom aan de gemeente Rotterdam passende en adequate maatregelen te nemen om sluipverkeer op de N218 te weren dan wel al het mogelijke te doen om ter plaatse de verkeersveiligheid te verbeteren en overlast in de vorm van geluid en/of fijnstof zoveel mogelijk te voorkomen en/of te beperken.</p>	<p>onaanvaardbaar. Wij hebben in deze afweging betrokken de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Maasvlakte 2, zoals onderbouwd in de PKB PMR (2006) en de hierna genoemde toekomstige maatregelen.</p> <p>Voor wat betreft de mobiliteitsaanpak in deze regio kan het volgende worden aangegeven:</p> <p>De A15 is de hoofdtransportas voor het havengebonden wegverkeer. Deze oost-west route verbindt de haven met de rijkswegen in het achterland, zoals de A4 en A16. Het beleid van het rijk en regionale overheden is voor de korte en lange termijn gericht op het versterken en optimaal benutten van de hoofdroute via de A15. Een goede, duurzame en veilige bereikbaarheid staat daarbij centraal. Doordat de wegbereikbaarheid in de autonome ontwikkeling onder druk komt te staan, zijn voor de korte termijn maatregelen in voorbereiding in het kader van het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte Vaanplein. In dit verband is een Bestuursovereenkomst gesloten die op 3 maart 2008 door de minister van V&W, de omliggende gemeenten, Stadsregio en Provincie en het Havenbedrijf is ondertekend. Alle partijen hebben zich verplicht om al het mogelijke te doen om die doorstroming op peil te houden. De overeenkomst besteedt ook aandacht aan de doorstroming van het verkeer tijdens de bouw (gepland 2010-2015). Daarnaast is er een intentieverklaring 'Bereikbare Haven' ondertekend door diverse overheden en het bedrijfsleven om samen te werken aan maatregelen die op korte termijn al bewerkstelligen dat de hoeveelheid verkeer in met name de spitsuren op de A15 afneemt en daarmee de doorstroming toeneemt. Voor de lange termijn komen opties in beeld, zoals de A4-Zuid, een nieuwe westelijke oeververbinding en een containertransferium. Deze projecten zijn evenals de verbreding van de A15 MaVa, opgenomen in het onlangs gepresenteerde Programma Randstad Urgent. De maatregelen zullen de wegbereikbaarheid van de regio en Mainport Rotterdam sterk verbeteren.</p> <p>Vanuit het streven naar een duurzame bereikbaarheid worden gerichte maatregelen genomen om het regionale wegennet wat betreft havengebonden vrachtverkeer zoveel mogelijk te ontlasten. Het verbeteren van de doorstroming op de N57 is in dit verband van belang. Voor de korte termijn zijn de volgende maatregelen in uitvoering of in ontwikkeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanleg van rotondes in de N57 (in uitvoering) • voornemen tot reconstructie van de Harmsenbrug. Na de reconstructie beschikt het autoverkeer over 2 rijstroken per richting en maken fietsers gebruik van een nieuwe fietsbrug. De planning is dat dit gereed is voordat Maasvlakte 2 in gebruik gaat. • planstudie naar ongelijkvloerse kruising N57/N218 <p>De doorstromingsmaatregelen op de N57 passen bij het beleid om de verkeersdruk op de overige lokale wegen te verminderen. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de toename van verkeer ten gevolge van Maasvlakte 2 op de N218 en de N496 verwaarloosbaar is, en daarmee ook de effecten op luchtkwaliteit en geluid.</p> <p>Door de geschetste maatregelen aan de oost-west-corridor zal de aantrekkelijkheid van de dammenroute voor verkeer richting Antwerpen afnemen en door maatregelen aan de N57 zal tevens de N218 minder aantrekkelijk worden voor sluipverkeer. Hierdoor is aannemelijk dat de door reclamant verwachte problemen zich niet zullen voordoen.</p> <p>Onderdeel van het verkeersbeleid is het monitoren van de feitelijke ontwikkeling van het verkeer. De voort te zetten monitoring van het vrachtverkeer op de wegen op Voorne-Putten is daarvan een goed voorbeeld. Daar waar nieuwe aandachtspunten in beeld komen, vindt binnen de regio overleg plaats met de betrokken wegbeheerders om tot passende maatregelen te komen</p>	
ZW-28-1	Stichting tot behoud van de Hoeksche Waard als	De Stichting tot behoud van de Hoeksche Waard als Polderlandschap maakt bezwaar indien de aanleg van Maasvlakte 2 leidt tot meer drukte op het wegennet en er daardoor meer druk zal	Het is de autonome ontwikkeling van het verkeer die de ontbrekende A4-schakel uit het oogpunt van een bereikbare regio en haven wenselijk maakt. Voor meer informatie over de A4-Zuid wordt verwezen naar de betreffende website van	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
	Polderlandschap	ontstaan om de A4-Zuid door de Hoeksche Waard aan te leggen.	Rijkswaterstaat: www.rws-pmz.nl . Uit de verkeersberekeningen ten behoeve van het MER/BP blijkt dat het aandeel van Maasvlakte 2-verkeer op de A4-Zuid in de Hoeksche Waard beperkt is. Voor het deel van de A4-Zuid in de Hoeksche Waard prognosticeert het verkeersmodel zoals toegepast in het kader van het MER/BP circa 58.200 motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag in de autonome ontwikkeling in 2033 en circa 59.000 motorvoertuigen/weekdag in de situatie met Maasvlakte 2 (Container Max scenario). In procenten betekent dit een toename van slechts 1 à 2%. Wij achten de toename van de congestie die in de toekomst mogelijk zou kunnen optreden vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar. Wij hebben in deze afweging betrokken de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Maasvlakte 2, zoals onderbouwd in de PKB PMR (2006) en de mobiliteitsaanpak in de regio.	
ZW-29-1	Waterschap Hollandse Delta	Het Waterschap Hollandse Delta meent dat Maasvlakte 2 geen risico's ten aanzien van de primaire waterkeringen in het omringende gebied mag meebrengen, noch het beheer en onderhoud noch toekomstige noodzakelijke versterkingen van de waterkeringen mag hinderen of belemmeren.	In het MER is in voldoende mate onderzoek gedaan naar de kustveiligheids- en kustverdedigingseffecten. Daaruit blijkt dat er geen onaanvaardbare effecten zullen optreden. Dit wordt bewaakt met behulp van monitoring in het kader van kustlijninzorg door het Rijk. Deze monitoring vindt plaats naast de monitoring in het kader van de aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2. In deze monitoring in het kader van MEP Aanleg wordt het aspect kustverdediging ook meegenomen.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-29-2	Waterschap Hollandse Delta	Het Waterschap Hollandse Delta geeft aan dat de kustlijn zal verplaatsen en de handhaving van de basiskustlijn zal wijzigen. Er is geen absolute zekerheid of en in welke mate de waterstanden en -bewegingen in het havengebied kunnen veranderen, met name langs het Hartelkanaal en aan de west- en zuidzijde van Rozenburg in geval van seiches. Reclamant waardeert de toezegging om deze mogelijke veranderingen te monitoren. De kosten van maatregelen worden door reclamant verhaald bij de verantwoordelijke instantie.	Uit het MER blijkt dat geen significante effecten zullen optreden als gevolg van de aanleg en aanwezigheid van de landaanwinning. Bovendien is een monitoringsvoorschrift in de vergunning ingevolge de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken en in de concessie op grond van de Wet inzake droogmakerijen en indijkingen 1904 opgenomen.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-29-3	Waterschap Hollandse Delta	Het Waterschap Hollandse Delta geeft aan dat er geen zekerheid is dat de N57 en de Westvoorneweg en het onderliggende wegennet van het Waterschap het extra verkeer van Maasvlakte 2 in normale en bijzondere omstandigheden adequaat en veilig kan verwerken. Reclamant zal eventueel te nemen maatregelen verhalen bij de verantwoordelijke instantie.	Wij hebben geen aanleiding te twifelen aan de mogelijkheden met de maatregelen die in de toekomst in het kader van de mobiliteitsaanpak worden genomen te komen tot een veilige en adequate verkeersafwikkeling. Dit laat onverlet dat het Waterschap de tot haar beschikking staande routes kan bewandelen om eventuele maatregelen op derden te verhalen.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-30	De Faunabescherming			Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-31-1	CdMR B.V.	CdMR B.V. geeft aan dat er een conflict zal ontstaan tussen het scheepvaartverkeer en de het openen van de Calandbrug. Reclamant heeft bij vestiging de toezegging gekregen dat er ten allen tijd ongehinderd toegang zou zijn tot de terminal. Dit wordt momenteel mogelijk gemaakt door het voorrangregime voor scheepvaart ten opzichte van het spoorvervoer. Reclamant vreest dat hier in het bestemmingsplan geen rekening mee is gehouden. Door Maasvlakte 2 zal de druk op het spoor toenemen. Ook het scheepvaartverkeer zal toenemen. Dit zal leiden tot het vaker openen van bruggen. Dit dilemma is in het bestemmingsplan wel bekeken met betrekking tot de Botlekbrug, maar niet voor de Calandbrug. Dit is voor reclamant een onaanvaardbaar verzuim dat ernstige schade kan veroorzaken. Reclamant geeft verder aan dat in het bestemmingsplan wordt gesteld dat het huidige hoge niveau van nautische veiligheid en bereikbaarheid wordt gehandhaafd. Er is echter geen rekening mee gehouden dat de veiligheid onder druk komt te staan door de toename van het verkeer over en onder de Calandbrug.	In het kader van het bestemmingsplan is rekening gehouden met een groei op het spoor en met een toename van de activiteiten van de bedrijven achter de Calandspoorbrug. In 2007 stond de brug gemiddeld één uur en zes minuten per etmaal open. Er is rekening gehouden met een verdubbeling van de activiteiten van CdMR en ruim 30% toename van de activiteiten van Gevelco en De Broekman Groep (opgave bedrijven). Dit zal leiden tot een openingsduur van maximaal twee uur. Dit komt overeen met de door ons gehanteerde uitgangspunten en hoeft dus niet te leiden tot een belemmering van de bedrijfsvoering. Om ook de capaciteit van het spoor zo optimaal mogelijk te laten zijn, ligt het voor de hand dat er afspraken worden gemaakt over het bruggebruik.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-32-1	Gemeente	De gemeente Schouwen-Duiveland concludeert dat er in de	Voor wat betreft de mobiliteitsaanpak in de regio kan het volgende worden	Wii stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
	Schouwen-Duiveland	<p>toekomst een duidelijk waarneembare toename zal zijn van zwaar (container) verkeer over de dammenroute. Reclamant vindt de conclusie dat dit geen afname van de verkeersveiligheid geeft, te kort door de bocht, zeker gelet op het belang van de dammenroute voor het toeristische product van Schouwen-Duiveland.</p> <p>Toename van zwaar (container)verkeer over deze route doet inbreuk op het toeristisch recreatief product dat de reclamant aan de Brouwersdam gerealiseerd wenst te zien. Het belang van de Brouwersdam als toeristisch icoon wordt volgens de reclamant alleen maar groter in de toekomst gelet op ambities van verschillende (semi)overheden en ondernemers.</p> <p>De reclamant geeft aan dat de verkeersveiligheid in het geding komt door een toename van (zwaar) vrachtverkeer en een samenkomst van verkeersstromen, namelijk beroepsgoederenvervoer (rijden op tijd) en toeristisch recreatief verkeer (rijden op eigen tijd). Volgens reclamant staat een toename van (zwaar) vrachtverkeer niet in verhouding tot de verwachting dat geen sprake zal zijn van afname van verkeersveiligheid. Reclamant wijst hierbij nog op de negatieve invloed die de Westerschelde Container Terminal (WCT) hier verder op kan hebben. Hier wordt in de beantwoording in het ontwerpbestemmingsplan niet op ingegaan, terwijl het volgens de reclamant wel degelijk van belang is. Naar de mening van de reclamant zal ook de WCT een toename van het vrachtverkeer gaan geven. De toename van (zwaar) vrachtverkeer maakt dat Schouwen-Duiveland steeds minder goed bereikbaar wordt voor zowel de plaatselijke bevolking als de toerist.</p>	<p>aangegeven:</p> <p>De A15 is de hoofdtransportas voor het havengebonden wegverkeer. Deze oost-west route verbindt de haven met de rijkswegen in het achterland, zoals de A4 en A16. Het beleid van het rijk en regionale overheden is voor de korte en lange termijn gericht op het versterken en optimaal benutten van de hoofdroute via de A15. Een goede, duurzame en veilige bereikbaarheid staat daarbij centraal. Wij achten de toename van de congestie die in de toekomst mogelijk zou kunnen optreden vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar. Wij hebben in deze afweging betrokken de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Maasvlakte 2, zoals onderbouwd in de PKB PMR (2006) en de hierna genoemde toekomstige maatregelen. Doordat de wegbereikbaarheid in de autonome ontwikkeling onder druk komt te staan, zijn voor de korte termijn maatregelen in voorbereiding in het kader van het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte Vaanplein. In dit verband is een Bestuursvereenkomst gesloten die op 3 maart 2008 door de minister van V&W, de omliggende gemeenten, Stadsregio en Provincie en het Havenbedrijf is ondertekend. Alle partijen hebben zich verplicht om al het mogelijke te doen om die doorstroming op peil te houden. De overeenkomst besteedt ook aandacht aan de doorstroming van het verkeer tijdens de bouw (gepland 2010-2015). Daarnaast is er een intentieverklaring 'Bereikbare Haven' ondertekend door diverse overheden en het bedrijfsleven om samen te werken aan maatregelen die op korte termijn al bewerkstelligen dat de hoeveelheid verkeer in met name de spitsuren op de A15 afneemt en daarmee de doorstroming toeneemt. Voor de lange termijn komen opties in beeld, zoals de A4-Zuid, een nieuwe westelijke oeververbinding en een containertransferium. Deze projecten zijn evenals de verbreding van de A15 MaVa, opgenomen in het onlangs gepresenteerde Programma Randstad Urgent. De maatregelen zullen de wegbereikbaarheid van de regio en Mainport Rotterdam sterk verbeteren.</p> <p>Door de geschetste maatregelen aan de oost-westcorridor zal de aantrekkelijkheid van de dammenroute voor verkeer richting Antwerpen afnemen. De verkeersveiligheid zal hierdoor niet afnemen.</p> <p>Onderdeel van het verkeersbeleid is overigens het monitoren van de feitelijke ontwikkeling van het verkeer. Daar waar nieuwe aandachtspunten in beeld komen, vindt binnen de regio overleg plaats met de betrokken wegbeheerders om tot passende maatregelen te komen.</p> <p>Ook met partijen buiten de regio kan als dat nodig blijkt overleg plaatsvinden.</p> <p>Voor het WCT is nog geen besluit in procedure gebracht. Derhalve geldt dat Maasvlakte 2 als onderdeel van de autonome ontwikkeling behoort te worden meegenomen bij de besluitvorming over het WCT. Het is overigens de verwachting dat containerstromen tussen Rotterdam en het mogelijk toekomstig WCT voor een groot deel via de binnenvaart gaan plaatsvinden. Dat geldt nu reeds voor het containertransport tussen Rotterdam en Antwerpen.</p>	en het plan niet te wijzigen.
ZW-32-2	Gemeente Schouwen-Duiveland	De gemeente Schouwen-Duiveland neemt vooralsnog voor kennisgeving aan dat de beleving van de strandrecreanten op Schouwen-Duiveland niet afneemt als gevolg van emissies van lucht en geluid door Maasvlakte 2. Reclamant gaat er daarbij van uit dat sprake zal zijn van een continue monitoring, zodat ook voor de toekomst geen sprake zal zijn van (toename van) mogelijke negatieve effecten voor Schouwen-Duiveland.	Het MER geeft op basis van de best beschikbare inzichten aan welke effecten Maasvlakte 2 naar verwachting zal hebben. In vervolg op het MER worden in de komende jaren de werkelijk optredende effecten van Maasvlakte 2 in beeld gebracht. Daarvoor zullen wij een monitoring- en evaluatieprogramma Bestemmingsplan Maasvlakte 2 uitvoeren, het zogenoemde MEP Bestemmingsplan. Dat MEP omvat onder meer de thema's lucht en geluid, zoals vermeld in par. 11.4.4 en par. 11.4.5 van de Toelichting op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2. Daarmee krijgt reclamant de komende jaren inzicht in de werkelijke ontwikkeling van de geluidssituatie en de luchtkwaliteit.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-32-3	Gemeente Schouwen-Duiveland	De gemeente Schouwen-Duiveland merkt op dat wat betreft licht en zicht de vermindering van blikveld wel degelijk een negatief effect heeft op de belevingswaarde van de toerist c.q. badgasten en de bewoners van Schouwen-Duiveland. Ook al zijn de effecten in het MER en ontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2 gering genoemd. In de gepresenteerde simulatie op 11 februari j.l aan de	De afstand van Schouwen-Duiveland tot aan Maasvlakte 2 is circa 25 kilometer. Zoals de uitkomsten van de onderzoeken in het MER Maasvlakte 2 laten zien, wordt gezien de afstand niet verwacht dat er bij strandrecreanten op Schouwen-Duiveland een negatieve beleving ontstaat als gevolg van emissies van geluid, licht of stoffen in de lucht.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>gemeenteraad door de projectorganisatie Maasvlakte 2 was dit effect duidelijk zichtbaar. De belevingswaarde van een blauw/groene oase zal hierdoor zeker afnemen en dat doet inbreuk aan het kwaliteitsproduct van de Schouwse stranden en de indirecte werkingssfeer van vrij en onbeperkt vergezicht. De belevingswaarde heeft een grote economische betekenis voor Schouwen-Duiveland.</p> <p>Reclamant is van mening dat de negatieve effecten van licht/zicht zoveel mogelijk moeten worden beperkt, bijvoorbeeld door landschappelijke inpassing door middel van duinvorming. Hierover is tijdens een presentatie aan het college van B&W van de gemeente Schouwen-Duiveland over gesproken even als over het voornemen om de laatste stand van zaken (led verlichting) toe te passen. De hierbij aangegeven referentie is licht(overlast) bij helder weer. Een dergelijke vergelijking is volgens de reclamant niet representatief. Slechte c.q. donkere weersomstandigheden leveren juist veel meer verstrooiing van licht en daarmee overlast. Het is de reclamant niet geheel duidelijk geworden wat nu het uiteindelijke effect is van lichtvervuiling.</p>	<p>In de situatie van Schouwen-Duiveland, met een grote afstand tot Maasvlakte 2, is de lichthinder onder slechte weersomstandigheden minder groot dan onder heldere omstandigheden. Daarom is het juist om de zichtbaarheid bij helder weer als referentie te nemen.</p> <p>Zoals aangegeven in het genoemde overleg zal het aspect verlichting bij de uitwerking van het inrichtingsplan Maasvlakte 2 worden betrokken.</p>	
ZW-32-4	Gemeente Schouwen-Duiveland	De gemeente Schouwen-Duiveland is het niet eens met de in het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 (Nota van Beantwoording) opgenomen conclusie dat de bestaande mogelijkheden aan de kust van Schouwen-Duiveland niet worden beperkt. Uit het Bestuurlijk Overleg Voordelta en de behandeling van het concept-Beheerplan Voordelta is gebleken dat bestaande evenementen altijd een natuurbeschermingswetprocedure moeten doorlopen. Dit betekent dat wel degelijk sprake kan zijn van beperkingen voor bestaande activiteiten. Reclamant verwijst in deze naar de brief van 10 januari 2008 die namens de kustgemeenten grenzend aan de Voordelta hierover is gestuurd aan Rijkswaterstaat Noordzee als reactie op het Bestuurlijk Overleg Voordelta van 22 november 2007.	In de Nota van Beantwoording in het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de instelling van het bodembeschermingsgebied naar verwachting geen nadelige invloed heeft op de mogelijkheden van recreatie en toerisme op Schouwen-Duiveland. Dat neemt niet weg dat de instelling van het Natura 2000 gebied als zodanig wel tot gevolg kan hebben dat er een vergunningplicht ontstaat voor evenementen en andere activiteiten die negatieve effecten op de beschermde natuurwaarden kunnen hebben. Dit kan ook gelden voor bestaande evenementen. De vergunningplicht vloeit echter voort uit de aanwijzing van het gebied als Natura 2000 gebied, en niet uit de compensatie voor Maasvlakte 2.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-32-5	Gemeente Schouwen-Duiveland	De gemeente Schouwen-Duiveland wijst op de consequenties van het rustgebied 'Bollen van de Ooster'. Uit het concept-Beheer plan Voordelta heeft de reclamant opgemaakt dat dit gebied in de winterperiode wordt uitgebreid en daarmee voor een deel op Schouwen-Duiveland komt te liggen. Uit plankartaart 7 '(kite)surfactiviteiten ter hoogte van de Brouwersdam', behorende bij het concept-Beheerplan Voordelta, blijkt dat in het betreffende gebied wordt gewindsurft. Dit betekent dat wel degelijk sprake kan zijn van beperkingen voor bestaande activiteiten, in onderhavig geval windsurfen gedurende de winterperiode. Een en ander strookt niet met het streven van de reclamant in hun toeristische product om te komen tot seizoenverlenging van toeristische activiteiten (jaarrond vermaak).	<p>In de PKB PMR (2006) is gekozen voor de instelling van een bodembeschermingsgebied in de Voordelta ter compensatie voor het verlies aan zeenatuur en wordt verwezen naar het Beheerplan voor de uitwerking daarvan. Wij kunnen ons vinden in de in de PKB gemaakte keuze.</p> <p>De zienswijze over de recreatieve (kite)surfactiviteit bij de Brouwersdam heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Maasvlakte 2 en kan in dit kader niet worden beoordeeld en afgewogen. Zoals ook in de zienswijze is vermeld vindt besluitvorming over de recreatieve mogelijkheden in de Voordelta plaats in het beheerplan Voordelta en de toegangsbeperkingsbesluiten. Het ontwerp beheerplan is in samenspraak met alle betrokken overheden en belangengroeperingen tot stand gekomen. Daarbij zijn afspraken gemaakt over de manier waarop compensatie zal plaatsvinden van de beperkingen die het van kracht worden van het beheerplan met zich meebrengt. Wij achten de in het ontwerp beheerplan gemaakte keuze, waarbij beperking van bestaande activiteiten plaatsvindt in verband met de compensatieopgave onvermijdelijk is, aanvaardbaar. Tegen het beheerplan, alsmede tegen de toegangsbeperkingsbesluiten, staat afzonderlijk rechtsbescherming open.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
ZW-32-6	Gemeente Schouwen-Duiveland	De gemeente Schouwen-Duiveland neemt vooralsnog voor kennisgeving aan dat Maasvlakte 2 naar verwachting geen effecten heeft op de waterkwaliteit, afkalving van stranden en zwerfvuil. De reclamant houdt hierbij haar zorg, met name als het gaat om onvoorziene negatieve effecten. Reclamant gaat er ook hierbij van uit, dat sprake zal zijn van een continue monitoring en evaluatieverplichting vanuit het Rijk voor het treffen van maatregelen indien onverhoopt toch sprake is van negatieve gevolgen.	<p>Het MER geeft op basis van de best beschikbare inzichten aan welke effecten Maasvlakte 2 naar verwachting zal hebben. In vervolg op het MER worden in de komende jaren de werkelijk optredende effecten van Maasvlakte 2 in beeld gebracht. Daarvoor zullen wij een monitoring- en evaluatieprogramma Bestemmingsplan Maasvlakte 2 uitvoeren, het zogenoemde MEP Bestemmingsplan. De gemeente Rotterdam is als toekomstig beheerder van het water- en rioleringsstelsel op Maasvlakte 2 en vanwege de eventuele rol ten aanzien van de inzameling en het transport van hemelwater verantwoordelijk voor het monitoren hiervan. De effecten op de waterkwaliteit zullen opgenomen worden in het MEP Bestemming. Rijkswaterstaat monitort, als beheerder van de rijkswateren, zelf de kwaliteit van de onder haar in beheer staande wateren.</p> <p>Onvoorziene effecten over afkalving van stranden tijdens de aanleg is een verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en effecten over afkalving van stranden na de aanleg valt onder de bevoegdheid van Rijkswaterstaat. Hiervoor zullen aparte monitorings- en evaluatieprogramma's opgesteld worden. Deze maken geen onderdeel uit van het monitoring- en evaluatieprogramma Bestemmingsplan Maasvlakte 2. Tijdens de aanleg is het Havenbedrijf verantwoordelijk voor het zwerfvuil. In de gebruiksfase behoort de aanpak van zwerfvuil tot de reguliere onderhoudstaak van de gemeente Rotterdam. Daarbij kan ook de vergunningverlening worden betrokken. Zwerfvuil maakt geen onderdeel uit van het monitoring- en evaluatieprogramma (MEP) Bestemmingsplan Maasvlakte 2.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-33-1	Maatschap L.H. Kooijman en J.W. Kooijman-van der Linden	<p>In de Nota van antwoord Maasvlakte 2 is aangegeven dat de reacties van de Maatschap L.H. Kooijman en J.W. Kooijman-van der Linden geen betrekking hebben op een van de ter inzage gelegde procedures. Reclamanten blijven echter van mening dat de aanleg van de Maasvlakte 2 gekoppeld is aan het deelproject 750 ha natuur- en recreatiegebied. De standpunten van de reclamanten blijven derhalve gehandhaafd en ongewijzigd:</p> <p>Reclamanten hebben een agrarisch bedrijf in het toekomstige Landschapspark Buytenland. Dit landschapspark behoort bij de verplichte natuurcompensatie van de Maasvlakte 2. Dit is vastgelegd in de Planologische Kernbeslissing PMR. Financieel gezien wordt alles voor de Maasvlakte 2 geregeld. Voor de verplichte natuurcompensatie wordt heel weinig geld uitgetrokken, terwijl dit toch met elkaar te maken heeft. De reclamanten zijn van mening dat dit met elkaar is gekoppeld.</p>	<p>De dubbele doelstelling uit de PKB PMR (2006) omvat drie deelprojecten met elk een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdams Gebied. Mede door het Bestuursakkoord inzake uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de daarop gebaseerde Uitwerkingsovereenkomsten is integrale realisatie verzekerd.</p> <p>De bezwaren van de reclamanten tegen het beoogde 600 ha natuur- en recreatiegebied in Midden IJsselmonde hebben geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 en kunnen in dit kader niet worden beoordeeld en afgewogen. Voor de planontwikkeling op Midden-IJsselmonde wordt thans een m.e.r.-procedure doorlopen en een bestemmingsplan voorbereid. Het MER zal tezamen met het voorontwerpbestemmingsplan voor inspraak ter inzage worden gelegd. Een ieder is dan in de gelegenheid om opmerkingen en bezwaren daarover aan het bevoegd gezag, de gemeente Albrandswaard, kenbaar te maken.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-34-1	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne	De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne heeft al in het kader van het voorontwerp aangegeven dat als gevolg van de Maasvlakte veel geluidhinder wordt ervaren. Het weerwoord van de initiatiefnemer stelt reclamant niet gerust, integendeel. Reclamant heeft veel twijfel over het realiteitsgehalte van de toegepaste modellen. Reclamant verwijst hierbij naar het artikel in de Volkskrant van 050208 waarin Prof. de Wit wordt geciteerd over Schiphol. Ook hier wordt alleen berekend en niet gemeten. De ongerustheid over de betrouwbaarheid neemt nog toe door de verwijzing naar het nog maar net gestarte geluidonderzoek ('Geluid in Beeld') in de gemeente Westvoorne. Het is zeer verwonderlijk dat uitspraken over het geluid worden gedaan alvorens het onderzoek is afgerond. In het ontwerp is dat wel gebeurd. Dit moet worden gecorrigeerd. Eerst zouden de modellen moeten worden getoetst op grond van de resultaten. Bovendien zou in het bijzonder aandacht moeten worden besteed aan laag frequent geluid. Reclamant blijft pleiten voor continue metingen van geluid op diverse locaties. Op grond van die metingen dienen de gebruikte modellen te worden getoetst. In het plan kan pas verwezen worden naar de resultaten van 'Geluid in beeld' als dat onderzoek is afgerond.	<p>Reclamant verwijst naar de inspraakreactie en het daarop gegeven antwoord. De reactie in de Nota van Beantwoording wordt door ons nog steeds onderschreven. De Wet geluidhinder kent een systematiek waarbij berekeningen centraal staan. De resultaten van berekeningen worden vervolgens getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder. Op grond daarvan vindt de besluitvorming plaats.</p> <p>Het project 'Geluid in Beeld' richt zich alleen op industrielawaai afkomstig van het bestaande industrieterrein Maasvlakte-Europoort. De bij dit project betrokken partijen streven ernaar om door het project Geluid in Beeld meer inzicht te krijgen in de overdracht van geluid tussen de Maasvlakte en Oostvoorne en op grond daarvan zo mogelijke hinderbronnen aan te wijzen en acties en aanbevelingen te formuleren. Binnen het project zijn geen afspraken gemaakt over het maken van nieuwe berekeningsmethodieken. Het project "Geluid in Beeld" volgt direct uit het convenant dat is afgesloten tussen de gemeenten Westvoorne en Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. d.d. 24 juni 2004.</p> <p>Het onderwerp laagfrequent geluid is beschreven in de bijlage Geluid van het MER.</p> <p>Voorts zal een monitoring- en evaluatieprogramma (MEP) de werkelijke effecten van Maasvlakte 2 in beeld brengen. Het MEP omvat onder meer het thema geluid, zoals als bedoeld in § 11.4.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-34-2	Vereniging Verontruste	De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne dringt aan op het opnemen van een inspanningsverplichting in het bestemmingsplan	Het provinciaal beleid is gericht op het beschermen van het stillegebied, waarbij een waarde van 40 dB(A) als richtlijn wordt gebruikt. In de huidige situatie, zonder	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
	Burgers van Voorne	dat de geluidbelasting van 40 dB(A) niet zal worden overschreden. Dit om het Stillegebied Voornes Duin als stillegebied te kunnen handhaven.	Maasvlakte 2, kent een deel van het stillegebied Voornes Duin een hogere geluidbelasting dan 40 dB(A). Bij de vergunningverlening aan de bedrijven op Europoort en de huidige Maasvlakte wordt gepoogd om deze bestaande geluidbelasting te beperken. Het geluidonderzoek voor Maasvlakte 2 heeft aangetoond dat Maasvlakte 2 een beperkte uitbreiding van dit gebied met zich meebrengt. Deze uitbreiding leidt niet tot een toename van de verstoring van relevante natuurwaarden (soorten) en mensen in het gebied. De geluidcontour, zoals die op grond van de Wet geluidhinder rond het industrieterrein van Maasvlakte 2 wordt vastgelegd, begrenst ook de geluidbelasting op het stillegebied tot het aangegeven niveau. De geluidproductie van Maasvlakte 2 zal in de loop van de jaren geleidelijk toenemen en is maximaal wanneer Maasvlakte 2 in het jaar 2033 geheel in gebruik is. Afhankelijk van de invulling van Maasvlakte 2 kan op dat moment blijken dat de berekende geluidruimte niet geheel hoeft te worden benut. Per saldo achten wij die beperkte uitbreiding van het gebied waar de 40 dB(A) wordt overschreden, niet onaanvaardbaar. Wij hebben in deze afweging de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Maasvlakte 2, zoals onderbouwd in de PKB PMR 2006, betrokken.	
ZW-34-3	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne	De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne geeft aan dat de extra neerslag van stikstof een negatieve invloed heeft op de duinen, met name op de habitattypen 2130 en 2190. Dit is ongewenst en moet, zoals aangegeven in het bestemmingsplan, worden gecompenseerd. Reclamant acht de compensatie hiervoor volstrekt onvoldoende. Het nieuwe duingebied omvat 8 ha als compensatie van 2190. Er is geen enkele zekerheid van de soorten van dit habitatype zich bij Delfland zullen vestigen. Zeker voor de groenknolorchis is dit, gezien de ecologie van deze soort, allerm minst te verwachten. Als reclamant de 8 hectare compensatie voor 2190 betreft op de hectaren op Voorne, constateert reclamant dat de compensatie in geen verhouding staat tot datgene wat verloren dreigt te gaan. De negatieve effecten op de luchtkwaliteit en de effecten daarvan op de natuur vormen voor Vereniging Verontruste Burgers van Voorne een belangrijk deel van het bezwaar tegen Maasvlakte 2.	<p>Met behulp van de in het MER gehanteerde methode ter voorspelling van de effecten van atmosferische depositie op de relevante habitats (H2130A en H2190B) is op kwantitatieve wijze bepaald welke (maximum-)omvang de effecten kunnen bereiken. Bij de ontwikkeling en toepassing van de voorspellingsmethode is steeds uitgegaan van worst-case aannamen. Daarnaast is bij het bepalen van de compensatieopgave een 'multiplier' (vermenigvuldigingsfactor) gehanteerd om tegemoet te komen aan het feit dat de habitats H2130A en H2190B in Voornes Duin van uitzonderlijke kwaliteit zijn. De daadwerkelijke omvang van het compensatieplan (8 ha H2190B) is nog eens ruimer dan de compensatieopgave (6,1 ha). De compensatie is daarmee met zekerheid afdoende groot.</p> <p>Gezien de nabijheid van redelijke ontwikkelde habitats 2190B in de Van Dixhoordriehoek en de Banken zullen soorten van dit habitatype het compensatiegebied gemakkelijk kunnen bereiken. Voor de Nieuwe Vallei in de Van Dixhoordriehoek geldt bovendien dat er maatregelen in voorbereiding zijn om de kwaliteit te verbeteren. Specifiek met betrekking tot de groenknolorchis: de soort is een uitstekende verspreider en kan het compensatiegebied bereiken. Dit wordt ondersteund door de recente (hervestiging van de soort in de duinen van Zuid-Kennemerland (de meest dichtbijzijnde groeiplaats is tientallen kilometers verderop gelegen). Het plan voor aanleg van de natte duinvallei als onderdeel van het compensatieplan voorziet in zeer specifieke maatregelen waarmee tevens de abiotische randvoorwaarden voor de soort gerealiseerd worden. De groenknolorchis zal zich - conform verwachting - kunnen vestigen en handhaven in het duincompensatiegebied.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-34-4	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne	De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne geeft aan dat het areaal en de soortenrijkdom van de specifieke habitats in de duinen is achteruitgegaan als gevolg van depositie door verkeer en industrie. De aanwijzing van Voornes Duin als habitatrichtlijngebied is juist gebaseerd op het voorkomen van deze habitattypen droge duingraslanden en vochtige duinvalleien. De kernopgave voor 2130 is 'Uitbreiding en herstel kwaliteit van grijze duinen door tegengaan vergrassing en verstruweling'; voor 2190 is dit 'Behoud oppervlakte en herstel kwaliteit'. Zonder terugdringing van de huidige belasting, maar zeker bij verdere toename daarvan is het een niet te realiseren opgave. Elke toename leidt tot verdere aftakeling en is dus strijdig met de natuurbeschermingswetgeving.	<p>De aanwijzing van Voornes Duin als Habitat Richtlijn-gebied is mede gebaseerd op het voorkomen van goed ontwikkelde habitats H2130A en H2190B. In tegenstelling tot wat verwacht zou kunnen worden is de soortenrijkdom van deze habitats in het kalkrijke duingebied van Voornes Duin juist nog uitzonderlijk goed, ondanks de decennia durende zeer hogere atmosferische depositie (meer dan een factor 2 boven de geldende drempelwaarden). Waar wel aantasting van de habitats heeft plaatsgevonden is dit veelal te wijten aan een complex van factoren waarbij met name het wegvallen van (konijnen-)begrazing en afnemende zoutinwaai, ten gevolge van de aanwezigheid van de huidige Maasvlakte/Europoort, de bepalende factoren zijn.</p> <p>De huidige depositiewaarden voor Voornes Duin liggen inmiddels voor een belangrijk deel al onder de drempelwaarden voor de betreffende habitats. De autonome ontwikkeling laat - onder invloed van ingezet beleid en verdere beleidsvoornemens - een verdere daling zien. De toename ten gevolge van Maasvlakte 2 betekent dat er in de periode tot 2033 een (beperkte) overschrijding van de drempelwaarden plaatsvindt. De gevolgen daarvan zijn kwantitatief bepaald met in achtname van worst-case aannamen. Hiervoor wordt gecompenseerd. In de compensatieopgave is tevens rekening gehouden met het mogelijk 'frustreren' van een deel van de uitbreidingsopgave voor habitat 2130. Concluderend kan gesteld worden dat de huidige belasting zich reeds in belangrijke mate onder de drempelwaarden bevindt, een dalende tendens vertoont en dat Maasvlakte 2 een tijdelijke (in absolute zin geringe) uitstijging boven de drempelwaarden veroorzaakt (waarvoor gecompenseerd</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			wordt) en dat er na 2033 - bij realisering van de Europese doelen - niet langer een overschrijding zal plaatsvinden. De instandhoudingsdoelen met betrekking tot de habitats H2190 en H2130 komen daarmee niet in gevaar.	
ZW-34-5	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne	De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne geeft aan dat de verzurende depositie door de nieuwe E.ON centrale verder zal toenemen. Dit blijkt uit de daarvoor opgestelde Passende Beoordeling. De Commissie m.e.r. heeft geadviseerd onderzoek te doen naar de buffercapaciteit van de kwetsbare natuur in de omliggende Natura 2000 gebieden. De Commissie m.e.r. wijst in het 'Toetsingsadvies van het MER kolen/biomassacentrale op de Maasvlakte' ook op het te verwachten negatieve effect op de gevoelige habitattypen 2130 en 2190. Deze beide initiatieven zullen volgens reclamant leiden tot vergrassing en verruiging en een lagere biodiversiteit. In MER Maasvlakte 2 ontbreekt naar de mening van reclamant een beoordeling van de effecten in samenhang met deze projecten. Deze cumulatie zou alsnog moeten worden beschreven. Dit is nodig voor de exacte omvang van de benodigde compensatie. Pas dan kan in de voor de landaanwinning benodigde vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet aard en omvang van de compensatie worden vastgelegd.	In de passende beoordeling en de aanvulling op het MER voor Maasvlakte 2 is deze cumulatie meegenomen. In aanvulling hierop geldt dat in het MER voor de nieuwe E.ON-kolencentrale in de betreffende habitattoets/passende beoordeling inderdaad een toename van de atmosferische depositie is vastgesteld. Van zowel de voorgenomen activiteiten van E.ON als Electrabel is - met behulp van dezelfde effectvoorspellingsmethode als toegepast in het MER Bestemming Maasvlakte 2 - vastgesteld dat ze tot een klein, zelfstandig niet significant effect kunnen leiden op de habitats H2130A en H2190B in de Kapittelduinen (E.ON en Electrabel) en een klein, zelfstandig niet-significant effect op habitattype 2190B in Voornes Duin (Electrabel), ook niet na cumulatie, blijkens de passende beoordelingen voor de centrales. Het initiatief van Maasvlakte 2 is hierbij steeds meegenomen als 'achtergrond' (feitelijk opgeteld bij de autonome ontwikkeling).	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-34-6	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne	De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne, geeft aan dat er (naast de atmosferische depositie) ook andere negatieve effecten te voorzien zijn als gevolg van veranderingen van water-, golf-, wind- en getijbeweging. de mogelijke vermindering van de saltspray kan de omzetting van open natuurtypen (zoals open droog duin en vochtige duinvalleien) naar gesloten typen versterken. Door grondwaterstandveranderingen en afname van verstuivingen kan waardevolle plantengroei worden aangetast. Berekend is dat er maximaal 1 vindplaats van de groenknolorchis verloren zal gaan als gevolg van de grondwaterstijging door de versnelde kustaan groei. Dit effect wordt als significant beoordeeld. Ook de Passende Beoordeling geeft aan dat er significante effecten zijn.	Alle mogelijke effecten van aanleg, aanwezigheid en gebruik van Maasvlakte 2 op natuurwaarden zijn in kaart gebracht en beschreven in het rapport Habitattoets, passende beoordeling en uitwerking ADC (Alternatieven, Dwingende reden, Compensatie)-criteria. Dit rapport vormt de onderbouwing van de aanvraag om vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet - waar het gaat om effecten van aanleg en aanwezigheid - en van dit bestemmingsplan, waar het gaat om de effecten van gebruik van Maasvlakte 2. Van alle door reclamant genoemde mogelijke veranderingen is in dit document onderzocht of deze zouden kunnen leiden tot negatieve effecten op natuurwaarden. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet het geval is. Uit het onderzoek komt niet naar voren dat er 1 vindplaats groenknolorchis verloren zal gaan als gevolg van grondwaterstijging door versnelde kustaan groei. Maasvlakte 2 veroorzaakt namelijk geen versnelde kustaan groei, zo is gebleken uit morfologisch onderzoek. Er ontstaat wel een effect op de groenknolorchis van maximaal 1 vindplaats; dit effect ontstaat door extra depositie als gevolg van gebruik van Maasvlakte 2. Dit effect is inderdaad als significant beoordeeld en is opgenomen in de compensatieopgave.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-34-7	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne	De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne geeft aan dat het verkeer van en naar Voorne een ramp is vanwege de files. De wijze waarop het mobiliteitsknelpunt wordt benaderd is nauwelijks geloofwaardig te noemen. Het stelt reclamant niet gerust dat is uitgegaan van de slechtst denkbare scenario's. De modelberekeningen staan naar de mening van reclamant bol van de niet of zwak onderbouwde aannames waarvan het realiteitsgehalte gering is. Reclamant is daarom van mening dat in het bestemmingsplan moet worden opgenomen dat de verbetering van de verkeersafwikkeling over de weg, over het spoor en over water vooraf moet gaan aan het initiëren van verkeersaantrekkende activiteiten op Maasvlakte 2. Reclamant blijft verder van mening dat er met de afsluiting van de N218 en de N496 niet moet worden gewacht tot op termijn de N57 het vrachtverkeer kan afhandelen. In de reactie op de zienswijze 10.8 van de reclamant wordt gesteld dat het verkeer voor slechts 15% uit vrachtverkeer bestaat. Reclamant vermoedt dat dit percentage significant hoger is dan op grond van de verdeling in Nederland mag worden verwacht.	De gemeente Rotterdam gebruikt het regionaal verkeer en vervoersmodel (Regionale Verkeersmilieukaart, RVMK) om voorspellingen te doen op het gebied van mobiliteit. Dit model is ook gebruikt voor Maasvlakte 2. Het RVMK genereert de best beschikbare informatie om de besluitvorming op te baseren. Wij zijn van mening dat het RVMK het verkeer in de regio goed beschrijft, en dat reële aannames zijn gebruikt. Voor wat betreft de mobiliteitsaanpak in de regio kan het volgende worden aangegeven: De A15 de hoofdtransportas voor het havengebonden wegverkeer. Deze oost-west route verbindt de haven met de rijkswegen in het achterland, zoals de A4 en A16. Het beleid van het rijk en regionale overheden is voor de korte en lange termijn gericht op het versterken en optimaal benutten van de hoofdroute via de A15. Een goede, duurzame en veilige bereikbaarheid staat daarbij centraal. Wij achten de toename van de congestie die in de toekomst mogelijk zou kunnen optreden vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar. Wij hebben in deze afweging betrokken de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Maasvlakte 2, zoals onderbouwd in de PKB PMR (2006) en de hierna genoemde toekomstige maatregelen. Doordat de wegbereikbaarheid in de autonome ontwikkeling onder druk komt te staan, zijn voor de korte termijn maatregelen in voorbereiding in het kader van het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte Vaanplein. In dit verband is een Bestuursvereenkomst gesloten die op 3 maart 2008 door de minister van V&W, de omliggende gemeenten, Stadsregio en Provincie en het	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			<p>Havenbedrijf is ondertekend. Alle partijen hebben zich verplicht om al het mogelijke te doen om die doorstroming op peil te houden. De overeenkomst besteedt ook aandacht aan de doorstroming van het verkeer tijdens de bouw (gepland 2010-2015). Daarnaast is er een intentieverklaring 'Bereikbare Haven' ondertekend door diverse overheden en het bedrijfsleven om samen te werken aan maatregelen die op korte termijn al bewerkstelligen dat de hoeveelheid verkeer in met name de spitsuren op de A15 afneemt en daarmee de doorstroming toeneemt. Voor de lange termijn komen opties in beeld, zoals de A4-Zuid, een nieuwe westelijke oeververbinding en een containertransferium. Deze projecten zijn evenals de verbreding van de A15 MaVa, opgenomen in het onlangs gepresenteerde Programma Randstad Urgent. De maatregelen zullen de wegbereikbaarheid van de regio en Mainport Rotterdam sterk verbeteren.</p> <p>Vanuit het streven naar een duurzame bereikbaarheid worden gerichte maatregelen genomen om het regionale wegennet wat betreft havengebonden vrachtverkeer zoveel mogelijk te ontlasten. Het verbeteren van de doorstroming op de N57 is in dit verband van belang. Voor de korte termijn zijn de volgende maatregelen in uitvoering of in ontwikkeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanleg van rotondes in de N57 (in uitvoering) • voornemen tot reconstructie van de Harmsenbrug. Na de reconstructie beschikt het autoverkeer over 2 rijstroken per richting en maken fietsers gebruik van een nieuwe fietsbrug. De planning is dat dit gereed is voordat Maasvlakte 2 in gebruik gaat. • planstudie naar ongelijkvloerse kruising N57/N218 <p>De doorstromingsmaatregelen op de N57 passen bij het beleid om de verkeersdruk op de overige lokale wegen te verminderen.</p> <p>Onderdeel van het verkeersbeleid is het monitoren van de feitelijke ontwikkeling van het verkeer. De voort te zetten monitoring van het vrachtverkeer op de wegen op Voorne-Putten is daarvan een goed voorbeeld. Daar waar nieuwe aandachtspunten in beeld komen, vindt binnen de regio overleg plaats met de betrokken wegbeheerders om tot passende maatregelen te komen.</p>	
ZW-34-8	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne	<p>De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne geeft aan te twifelen aan de juistheid van de modellen en de prognoses. Reclamant stelt voor de evaluatie van de gegevens uit de monitoring te laten evalueren door een onafhankelijke instantie. Reclamant meent dat het Milieu- en Natuurplanbureau hiervoor uitstekend geëquipeerd is.</p> <p>Reclamant geeft aan dat in antwoord op reactie 10.3 is gesteld dat 'wij' zullen beoordelen of bijsturing noodzakelijk is en of maatregelen moeten worden genomen. Reclamant is van mening dat noch de beoordeling van de waargenomen effecten noch de afweging of bijsturing noodzakelijk is uitsluitend door de gemeente Rotterdam moet worden uitgevoerd. Reclamant stelt voor dat hierbij en bij het opstellen van het MEP de gemeente Westvoorne en maatschappelijke partijen worden betrokken, waaronder de VVBV.</p>	<p>In het kader van de milieueffectrapportage procedure hebben de bevoegde gezagen die bij het MER-Maasvlakte 2 zijn betrokken de wettelijke verplichting een evaluatie- en monitoring programma op te stellen. De gemeenteraad van Rotterdam is bevoegd gezag voor het monitoring- en evaluatieprogramma (MEP) bij het Bestemmingsplan Maasvlakte 2. De verantwoordelijkheid voor de goede inrichting en uitvoering ligt bij de gemeenteraad van Rotterdam en kent daarmee een afdoende democratisch gecontroleerde legitimatie. Belanghebbenden, zoals reclamant, krijgen de gelegenheid om op basis van de jaarlijkse monitoring via de reguliere kanalen hun visie daarop te geven. Parallel aan het wettelijke monitoring- en evaluatieprogramma wordt een Afsprakenkader Borging PMR ontwikkeld. Daarin worden afspraken gemaakt over de uitwisseling en afstemming van de evaluatiegegevens die de betrokken partijen verzamelen. Maatschappelijke organisaties, waaronder landelijke natuur- en milieuorganisaties, krijgen de gelegenheid over deze rapportages een advies uit te brengen aan de meeondertekenende overheidspartijen, het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en eventuele derden. In het Afsprakenkader is vastgelegd dat ook nieuwe partijen, betrokken bij de uitvoering van PMR, tot het Afsprakenkader kunnen toetreden.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-34-9	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne	De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne meent dat het thema verkeer moet worden toegevoegd aan het MEP.	<p>Zoals vermeld bij zienswijze 34-8 wordt een monitoring- en evaluatieprogramma bestemmingsplan Maasvlakte 2 opgesteld, het zogenoemde MEP B. Onderdeel daarvan zal zijn het thema Verkeer en Vervoer, zoals ook vermeld in § 11.4.12 van de Toelichting op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-35-1	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne			Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-36-1	Jong P.C.F. de	De heer P.C.F. de Jong maakt bezwaar tegen de aanleg van de	De Nederlandse kust bestaat oorspronkelijk uit zand. Het handhaven van een zoveel	Wii stellen u voor de zienswijze onaegrond te verklaren

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		Maasvlakte, omdat dit deels wordt gedaan met behulp van een zogenaamde zachte zeewering. Reclamant stelt voor om voor de nieuwe kust op 150-250 meter een blokkendam, zoals de huidige blokkendam aan te leggen, die bij hoog water net niet zichtbaar is. De huidige blokkendam is volgens de reclamant een uniek visgebied; aan de luwe binnenzijde voor met name vliegvisserij en aan de buitenkant voor vissers met bootjes. Als er geen blokkendam meer is, komt er een uniek recreatiegebied te vervallen zonder alternatief daarvoor. Een blokkendam in plaats van een zachte zeewering beschermt volgens de reclamant de kust op een duurzamere manier dan de zachte zeewering die periodiek aangevuld dient te worden. Dit brengt naast hogere onderhoudskosten en verhoogde kans op een zwakkere zeewering ook nog extra CO2 met zich mee om het zand op de plaats terug te brengen. Andere gevolgen van een zachte zeewering is de kans dat het zand wegspoelt als gevolg van stroming en neerslaat op plaatsen die niet gewenst zijn, denk hierbij aan het invaargebied Maas Center. De reclamant kan niet begrijpen dat de overheid enorm veel geld uitgeeft aan diverse stormvloedkeringen en de uitbouw in zee voor Maasvlakte 2 met een zachte zeewering wordt aangelegd.	mogelijk zandige kust is belangrijk voor diverse dynamische, natuurlijke processen in de kustzone. Het Rijk voert het beleid dat maatregelen aan of in de kust ten behoeve van veiligheid zoveel mogelijk uit zand moeten bestaan; zacht waar het kan, hard waar het moet (Beleidslijn kust). Uit het optimalisatieonderzoek van Referentiealternatief naar Doorsteekalternatief is gebleken dat de aanlegkosten van een harde zeewering vele malen hoger zijn dan de onderhoudskosten van een zachte zeewering, dat de omvang van het onderhoud als gevolg van het erosieproces aan de zachte zeewering in een nieuwe evenwichtssituatie niet veel anders zal zijn dan in de huidige situatie en dat de vorm van de harde zeewering specifiek is toegevoegd om het proces van erosie en de invloed op de stromingspatronen voor de scheepvaart te minimaliseren. Voor de ruimtelijke inrichting van Maasvlakte 2 is het Voorkeursalternatief uit het MER Bestemming richtinggevend geweest. Het Voorkeursalternatief kent een harde zeewering in het noorden en een zachte zeewering in het (zuid)westen. Een belangrijk element van de inrichting van Maasvlakte 2 is de landschappelijke inpassing. Het aanzicht en de beleving vanuit Voorne, Goeree en bij helder weer Schouwen-Duiveland zijn daarbij de belangrijkste aspecten. Meer dan bij een blokkendam wordt aan deze aspecten tegemoet gekomen door een deels zachte zeewering, met een natuurlijk aanzien dat ook past bij de beschermde natuurwaarden van de Voordelta. Naast de functie van zeewering heeft de zachte zeewering ook een functie voor verschillende vormen van recreatie. De beleving van de zachte zeewering zal optimaal zijn vanaf het strandgedeelte dat in het bestemmingsplan is aangewezen voor intensief recreatief gebruik.	en het plan niet te wijzigen.
ZW-37-1	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap hebben er eerder voor gepleit de hele keten effectbeschrijving - mitigatie - compensatie te beschrijven, zodat integraal kan worden beoordeeld of wordt voldaan aan de natuurbeschermingswet. De praktijk, met negen besluiten en daarnaast de verschillende aanwijzingsbesluiten en beheerplannen, is weerbarstiger. Het is zelfs voor goed ingevoerde partijen niet altijd even makkelijk om er achter te komen waar zij met welke reactie terecht kan. Het is dus de vraag hoe de belangen van burgers en organisaties op de juiste plek komen. De Zienswijzer verdient waardering, maar doet niets af aan het structurele probleem van onvoldoende transparantie. Reclamant meent dat dit probleem moet worden betrokken bij de actuele discussie over robuuste wetgeving voor grote projecten.	De door reclamanten gewenste beschrijving van effecten, mitigatie en compensatie heeft plaatsgevonden en is neergelegd in het document Passende Beoordeling (Habitattoets, Passende Beoordeling en uitwerking ADC-criteria (Alternatieven, Dwingende reden, Compensatie)). Dit document ligt mede ten grondslag aan het voorliggende bestemmingsplan. Voor een omvangrijk en complex project als de aanleg van Maasvlakte 2 dient in de huidige wettelijke systematiek een groot aantal procedures te worden doorlopen. Juist om de transparantie en de onderlinge afstemming te bevorderen is ervoor gekozen om de stadia van de verschillende procedures zoveel als mogelijk parallel geschakeld en gecoördineerd vorm te geven. Daarom zijn alle ontwerpbesluiten (overeenkomstig de voorontwerpbesluiten) gelijktijdig door de bevoegde gezagen ter inzage gelegd. Hierdoor is het anderzijds onvermijdelijk dat gedurende een inzagetermijn veel informatie beschikbaar is. Met behulp van een website met zoekfunctie en voorlichtingsmateriaal zoals de zogeheten Zienswijzer is getracht overzicht aan belanghebbenden te bieden.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-37-2	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap menen dat het de vraag is of het in de inspraak brengen van een natuurbeschermingswet vergunning op dit moment in het proces procedureel passend is. Een eventuele natuurbeschermingswetvergunning heeft als juridische basis het ontwerp-aanwijzingsbesluit en het ontwerpbeheerplan als het gaat om de natuurcompensatie in de Voordelta. Beide documenten zijn tot op heden nog zwaar onderwerp van gesprek en er zullen nog wezenlijke en voor de natuurcompensatie onmisbare veranderingen worden doorgevoerd. Bij eventuele vervolgstappen in de procedure is het de vraag hoe een eventuele afgegeven natuurbeschermingswetvergunning zich verhoudt tot beide ontwerpdocumenten of de daaropvolgende vastgestelde definitieve documenten.	Op het moment dat een initiatiefnemer een aanvraag indient, dient het bevoegd gezag daarop te besluiten. De omstandigheid dat een gebied nog niet definitief is aangewezen als speciale beschermingszone in het kader van de habitatrictlijn, is op zichzelf geen beletsel om de aanvraag in behandeling te nemen. In het onderhavige geval was de Voordelta al aangewezen als speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn. Inmiddels is de Voordelta aangewezen als Natura 2000-gebied. Aan de in het aanwijzingsbesluit opgenomen doelen is in de overwegingen van de Natuurbeschermingswetvergunning getoetst. Verder worden op korte termijn toegangsbeperkingsbesluiten genomen en een beheerplan vastgesteld, waarin rekening wordt gehouden met deze vergunning.	Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nbwet-besluit en wordt door het Ministerie van LNV behandeld. Aangezien de zienswijze indirect betrekking heeft op het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is de beantwoording ter informatie opgenomen.
ZW-37-3	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap	Het is Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap uit de ter beschikking staande informatie onduidelijk of gecompenseerd wordt voor onder meer zwarte zee-eend in "geschikte omstandigheden" die niet goed meetbaar/kwantificeerbaar/toetsbaar zijn of daadwerkelijk in het aantal foerageerdagen dat verloren gaat door de aanleg van de Maasvlakte.	De compensatieopgave voor de zwarte zee-eend is niet in vogeldagen benoemd, maar in oppervlakte potentieel foerageergebied (3% van de totale Voordelta). Voor deze soort is het lastig om specifieke effecten in vogeldagen vast te stellen, omdat er grote variatie van voorkomen in aantallen en locaties is. Het is daarom ook niet mogelijk om exact op aantallen vogeldagen compensatiemaatregelen te nemen. Naast maatregelen die voedselvoorraden voor deze soort garanderen, zijn rustgebieden ingesteld waar in de laatste jaren 15 tot 40% van de aantallen zwarte zee-eenden in de Voordelta voorkwamen. Dit betekent een extra bescherming van de belangrijkste gebieden van voorkomen van deze soort in de Voordelta.	Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nbwet-besluit en wordt door het Ministerie van LNV behandeld. Aangezien de zienswijze indirect betrekking heeft op het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is de beantwoording ter informatie opgenomen.
ZW-37-4	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap merken op dat het instellen van een bodembeschermingsgebied <i>an sich</i> nog geen garantie is voor het	a. Met de uitbreiding van de haven van Rotterdam middels de aanleg van Maasvlakte 2 gaat in totaal 2.455 hectare van habitattypen 1110, subtype B (permanent met zeewater van geringe diepte overstroomde zandbanken) in de Voordelta verloren.	Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nbwet-besluit en wordt door het Ministerie van LNV behandeld. Aangezien de zienswijze indirect betrekking heeft op het

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
	Hollands Landschap	ontstaan van de vereiste 10% extra natuurcompensatie bovenop het normale N2000-regime voor het habitatype "permanent overstroomde zandbanken (1110b). Cumulatieve effecten, voorzorgsprincipe, etc zijn in het ontwerpbeheerplan onvoldoende geregeld. Zolang het beheerplan dit niet eenduidig regelt en zolang het beheerplan niet definitief is vastgesteld bestaat geen zekerheid over genoemde compensatieopgaven en hoe wordt omgegaan met de daarbij horende onzekerheden. Volledigheidshalve verwijzen reclamanten ook naar de inspraakreacties op het ontwerp aanwijzingsbesluit en ontwerp beheerplan Voordelta. De punten uit die zienswijzen zijn hier in principe van toepassing en ingelast.	<p>Omdat ergens anders opnieuw aanleggen van zandbanken in een ondiepe zee niet mogelijk is, worden - om het areaalverlies van habitatype 1110B als voedselbron voor vogels en vissen te compenseren - maatregelen genomen om de kwaliteit van soortgelijke zeebodem als voedselbron voor vogels en vissen elders in de Voordelta te verbeteren. Daartoe zal een aantal gebruiksfuncties niet meer worden toegestaan of worden beperkt. Doel van deze extra maatregelen (ten opzichte van de maatregelen die al noodzakelijk zijn vanuit het perspectief van de instandhoudingdoelstellingen voor de Voordelta) is om binnen het bodembeschermingsgebied de biomassa als voedsel voor vogels en vissen te verhogen om de totale biomassa in de Voordelta gelijk te houden aan de situatie vóór de aanleg van Maasvlakte 2. Hiermee worden de effecten van aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2 gecompenseerd.</p> <p>b. Voor het overige ziet deze zienswijze op het beheerplan, dat geen wettelijke voorwaarde vormt voor vergunningverlening op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. De wetsystematiek brengt met zich dat compenserende maatregelen moeten zijn getroffen voordat de significante effecten zich voordoen. In het voorliggende geval is dit geborgd via voorschrift 23. Het feit dat de compensatiemaatregelen ook zullen worden opgenomen in toegangsbeperkingsbesluiten en het beheerplan, draagt aan deze borging bij.</p>	bestemmingsplan Maasvlakte 2 is de beantwoording ter informatie opgenomen.
ZW-37-5	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap	<p>Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap geven aan dat uit de PKB, uit de Uitwerkings-overeenkomst Landaanwinning, uit het advies van de Europese Commissie en uit 'spelregels EHS volgt dat een besluit over de aanleg van Maasvlakte 2 vergezeld moet gaan van een besluit over de compensatie. In de PKB wordt gesteld dat de aard en omvang van de compensatie wordt vastgelegd in de vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet. Reclamanten menen daarom te mogen verwachten dat de ontwerp Nb-wetvergunning zoals die thans voorligt, hierin zou voorzien. Dat is echter niet het geval. De ontwerp Nb-wetvergunning verwijst dan naar de vaststelling van het bestemmingsplan mede op basis van de plantoets. Bij het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt echter enige verwijzing naar een besluitvormingstraject in het kader van de Nb-wet. De gemeente legt de bal zelfs terug: "Het Rijk is primair verantwoordelijk voor het tijdig realiseren van de compensatie." (p. 126 ontwerpbestemmingsplan).</p> <p>Reclamanten vinden het essentieel dat de gekoppelde besluitvorming over Maasvlakte 2 en de duincompensatie alsnog wordt gerealiseerd. De vaststelling van het bestemmingsplan lijkt hiervoor het geëigende moment. Tevens menen reclamanten dat in een nationaal dossier als Maasvlakte 2 het Ministerie van LNV de geëigende instantie is om de samenhang te borgen.</p>	De besluitvorming over de effecten op de beschermde natuurwaarden van de betrokken Natura 2000-gebieden en de compensatie daarvan vindt plaats via twee sporen. De besluitvorming over de effecten van aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2 vindt plaats via de vergunningverlening ingevolge artikel 19d Nb-wet 1998. Hoewel het toekomstig gebruik van Maasvlakte 2 als zodanig geen deel uitmaakt van de vergunningaanvraag, heeft de Minister van LNV – op basis van de informatie uit de passende beoordeling bij de vergunningaanvraag – bezien of gebruik van Maasvlakte 2 in de toekomst op grond van de Nb-wet 1998 vergund kan worden. Teneinde op een goede manier te waarborgen dat de duincompensatiemaatregelen tijdig worden getroffen, zodat Maasvlakte 2 na aanleg ook daadwerkelijk op korte termijn zal kunnen worden gebruikt, is in de Nb-wet vergunning voor aanleg en aanwezigheid ook een voorschrift opgenomen om conform paragraaf 15.1 van de passende beoordeling duinen aan te leggen ter compensatie van de effecten van het toekomstig gebruik. Daarnaast moet het bevoegd gezag voor het bestemmingsplan de plantoets ex artikel 19j Nb-wet 1998 uitvoeren. In de plantoelichting bij dit bestemmingsplan wordt in paragraaf 8.4.2 meer expliciet op de (wijze van) borging van de duincompensatie ingegaan.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-37-6	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap dringen er op aan dat het Aanwijzingsbesluit Solleveld en Kapittelduinen zo snel mogelijk, doch uiterlijk voor de vaststelling van het bestemmingsplan Maasvlakte 2, wordt vastgesteld.	Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 zal worden vastgesteld voor de vaststelling van het Aanwijzingsbesluit Solleveld en Kapittelduinen. Bij het bepalen van de effecten op Solleveld en Kapittelduinen is rekening gehouden met de ontwerp-instandhoudingsdoelen. Voor de habitatypen 2130 en 2190, die effecten kunnen ondervinden van het gebruik van Maasvlakte 2, zijn deze ontwerp-instandhoudingsdoelen op behoud gesteld. In de Aanwijzingsbesluiten van de gebieden Voornes Duin en Duinen Goeree en Kwade Hoek, die inmiddels zijn vastgesteld, is uitgewerkt hoe de landelijke doelen voor duingebieden zijn verdeeld over de aangewezen gebieden. Hiermee is aanvullende zekerheid gekregen over behoudsdoelen van de habitatypen in het gebied Solleveld en Kapittelduinen.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-37-7	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap stellen dat volgens de Europese Commissie de natuurcompensatie moet worden geregeld in een Beheerplan, gekoppeld aan de besluitvorming over Maasvlakte 2. Dit Beheerplan is er voor de Duincompensatie nog niet. Reclamanten verzoeken de planning voor het opstellen van het Natura 2000 beheerplan naar voren te halen, zodat de vaststelling al in 2008 van start kan gaan. Dit plan zal aan een integrale afweging onderhevig zijn, van (lokale)	<p>Het Beheerplan Solleveld en Kapittelduinen zal worden vastgesteld na vaststelling van het Aanwijzingsbesluit Solleveld en Kapittelduinen. Vooruitlopend daarop zal Zuid-Hollands Landschap (als toekomstige beheerorganisatie) in opdracht van Rijkswaterstaat een beheerplan voor de ontwikkeling van het duincompensatiegebied opstellen. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. is bij dit proces betrokken.</p> <p>De duincompensatie dient om de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 te</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		partijen met eigen wensen en belangen, die niet op voorhand hoeven te stroken met de natuurbelangen. Reclamant meent dat aan betrokkenen in een vroeg stadium helderheid moet worden gegeven over de natuurdoelen, wat dit betekent voor het gebruik en over de compensatieopgave en de status daarvan. Ook zou het een goede zaak zijn als het Havenbedrijf Rotterdam N.V. al of niet als waarnemer deelneemt aan het proces rond de planvorming van het beheerplan. Verder is van belang de duurzaamheid van de compensatie. Het beleidskader van LNV, zoals vastgelegd in de Algemene Handreiking Natuurbeschermingswet 1998 geeft hierover een aantal aandachtspunten.	compenseren. Deze effecten zullen pas kunnen optreden op de middellange termijn. Met het feit dat ook de ontwikkeling van compenserende duinhabitats geruime tijd duurt, is in het compensatieplan rekening gehouden door een veel groter oppervlak te realiseren dan er verloren gaat. Dit tezamen maakt dat de benodigde compensatie, met de nu voorliggende planning, tijdig gereed is. De nieuwe duinhabitats die worden gevormd met de duincompensatie, zullen pas in het Aanwijzingsbesluit Solleveld en Kapittelduinen worden opgenomen, als ze zich daadwerkelijk hebben ontwikkeld. Zodra daartoe aanleiding is zal het Aanwijzingsbesluit worden herzien en zullen de nieuwe duinhabitats in de begrenzing van het gebied worden opgenomen. Het beheer van het nieuwe duingebied zal worden overgedragen aan het Zuid-Hollands Landschap.	
ZW-37-8	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap hebben in een eerdere inspraakreactie al aangegeven dat ook geringe cumulatieve en tijdelijke effecten zouden moeten worden meegeteld bij de compensatieopgave. Dit verzoek is niet gehonoreerd, blijkt uit de beantwoording zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Dit standpunt gaat voorbij aan het advies van de commissie voor de m.e.r.. Ten eerste is uit het advies af te leiden dat indien er reeds sprake is van significante gevolgen een (gering) cumulatief effect per definitie ook significant is (p. 18 advies). Wat betreft tijdelijke effecten is de Commissie van oordeel dat wanneer er onzekerheid is over het herstel, de beoordeling met dezelfde zwaarte dient te gebeuren als bij permanente effecten (p. 7 advies). Reclamanten verzoeken uitvoering te geven aan het advies van de Commissie voor de m.e.r. door de compensatieopgave te actualiseren wat betreft tijdelijke en cumulatieve effecten. Deze actualisatie is in die zin een formaliteit dat de voorziene duincompensatie enige overcompensatie biedt en hierin dus kan voorzien.	In de compensatieopgave van Maasvlakte 2 is rekening gehouden met de cumulatie van effecten van aanleg en aanwezigheid enerzijds met effecten van gebruik, en andersom. Bij de compensatieopgave is voorzien in compensatie van aanvullende effecten die zelfstandig niet significant zijn. In die zin is dus tegemoet gekomen aan de wens van reclamant tot het compenseren van 'cumulatieve effecten'. Het tijdelijke effect op de duinhabitats van enkele honderdsten hectare als gevolg van depositie tijdens de aanlegwerkzaamheden is in de afronding meegenomen. Daarnaast is, zoals reclamant opmerkt, sprake van overcompensatie, waardoor hierin kan worden voorzien.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-37-9	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap	Voornes Duin vormt een belangrijk bolwerk voor de groenknolorchis. Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap verzoeken deze consequent in alle documenten te noemen waarin de duincompensatie wordt beschreven (bijvoorbeeld in de compensatieparagraaf van het ontwerpbestemmingsplan, p. 91).	Het is juist dat de duincompensatie is bedoeld om de negatieve effecten op zowel de duinhabitats 2130 en 2190 als de Groenknolorchis te compenseren. De tekst over de duincompensatie in de toelichting van het bestemmingsplan zal worden aangevuld met een tekst over de Groenknolorchis.	Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en het plan als volgt te wijzigen: Par. 8.4.2 Beschermd gebied (Natura 2000), 2e alinea pag. 90, vervangen door de volgende tekst: Uit de passende beoordeling blijkt dat als gevolg van het gebruik van Maasvlakte 2 geen significant negatieve effecten zullen optreden in de gebieden Duinen Goeree & Kwade Hoek, de Waddenzee en de Noordzeekustzone. Er kan wel een significant negatief effect optreden op de gebieden Voornes Duin en Solleveld en Kapittelduinen door atmosferische depositie ten gevolge van het gebruik van Maasvlakte 2. Het gaat hierbij om het effect van depositie van stikstofoxiden (NOx) op de habitattypes 2130 (vastgelegde kustduinen met kruidenvegetatie, c.q. open droog duin) en 2190 (natte duinvallei) en op de groenknolorchis. Deze depositie beïnvloedt gevoelige habitats en de hier thuishorende soorten door verzuring en verrijking van de bodem. Par. 8.4.2 Beschermd gebied (Natura 2000), 1e alinea pag. 91, vervangen door de volgende tekst: Mitigatie en compensatie Uit de passende beoordeling blijkt dat er onvoldoende mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen om de effecten van het gebruik van de landaanwinning op de hiervoor genoemde habitattypes volledig weg te nemen. De omvang van het effect en dus de compensatieopgave is berekend op 4,2 ha habitatype 2130, 1,3 ha habitatype 2190 en 1 vindplaats groenknolorchis. Gezien de uitzonderlijke kwaliteit van de habitats waarop de effecten optreden, is een vermenigvuldigingsfactor gebruikt om te komen tot het te realiseren

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
				<p>compensatieoppervlak. Dit leidt tot een te realiseren oppervlak van 9,8 ha habitattypen 2130, 6,1 ha habitattypen 2190 en 1 vindplaats groenknolorchis (zie hoofdstuk 15 van Habitattoets, passende beoordeling en uitwerking ADC-criteria).</p> <p>Voor de compensatie van de effecten is het 'Compensatieplan Duinen bij Delfland' uitgewerkt. Dit plan behelst de ontwikkeling van een 34 hectare groot duingebied. Daarvan is 21 hectare ontworpen als compensatie voor het toekomstig gebruik van Maasvlakte 2; 13 ha habitattypen 2130 en 8 ha 2190. Het resterende oppervlak is een overgangsgebied om de ontwikkeling van de voor Maasvlakte 2 te compenseren natuurwaarden te bevorderen. Dat overgangsgebied zal overwegend habitattypen 2120 zijn, maar kan deels ook ontwikkeld worden als habitattypen 2130. Het aldus te vormen duingebied ter compensatie van de effecten van Maasvlakte 2 vormt uitdrukkelijk geen onderdeel van de eveneens in voorbereiding zijn kustversterking.</p>
ZW-37-10	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap geven aan dat de drie deelprojecten van PMR en de besluitvorming daarover onlosmakelijk aan elkaar verbonden zijn. Maasvlakte 2 is echter het verst in de besluitvorming. Het is niet uit te sluiten dat de hardheid van de dubbele doelstelling rechterlijk getoetst gaat worden door de planologische borging van Maasvlakte 2 te vergelijken met die van de 750 ha. Daarom adviseren reclamanten om de (ontwerp)bestemmingsplannen van Maasvlakte 2 en de 750 ha in hetzelfde jaar te laten vaststellen.	De dubbele doelstelling uit de PKB PMR (2006) omvat drie deelprojecten met elk een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdams Gebied. Mede door het Bestuursakkoord inzake uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de daarop gebaseerde Uitwerkingsovereenkomsten is integrale realisatie verzekerd.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-37-11	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap hebben in een eerdere inspraakreactie aangedrongen op een maximum van 5 strandopgangen en op een overgangszone tussen recreatiestrand en het natuurgebied. Dit in verband met het beperken van verstoring van de zeehonden. Reclamanten kunnen de denklijn dat dergelijke maatregelen worden uitgewerkt in een Inrichtingsplan, volgen. Reclamant wil daar graag bij betrokken worden. Verder verzoeken zij om een aangepaste verlichting bij de secundaire autoweg, die midden in het natuurlijke duinlandschap is gepland	Het is de bedoeling van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. om de verdere invulling van het inrichtingsplan af te stemmen met belanghebbende partijen. Aan de hand van de bij de inrichting betrokken belangen, onder meer ten aanzien van natuur en recreatie, zal het gebied verder vorm worden gegeven. Omdat de (straat-)verlichting een invulling is van het inrichtingsplan wordt deze wens meegenomen bij de verdere uitwerking van dit plan.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-37-13	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap hebben eerder gevraagd om de stapstenen planologisch veilig te stellen in het bestemmingsplan en waar nodig in te richten. Uit de beantwoording maken reclamanten op dat het Havenbedrijf de inpassing onderzoekt. Reclamanten zijn benieuwd naar de resultaten en horen graag of aan het verzoek kan worden voldaan.	In het MER zijn de voorspelde effecten van aanleg en gebruik van Maasvlakte 2 in beeld gebracht. Ter compensatie van de voorspelde significante negatieve effecten op H2130A en H2190B en het significante effect op de groenknolorchis wordt een duincompensatieplan gerealiseerd. De groenknolorchis zal - gezien de ecologie van de soort - het duincompensatiegebied op eigen kracht kunnen bereiken: het is een soort met zeer fijne (stof-)zaden en een groot dispersievermogen. Het feit dat de Groenknolorchis in staat is forse afstanden te overbruggen, mits het milieu geschikt is, wordt ondersteund door de recente (her-)vestiging van de soort in de duinen van Zuid-Kennemerland (de meest dichtbijzijnde groeiplaats is tientallen kilometers verderop gelegen). Om te voldoen aan de compensatieopgave ten gevolge van het gebruik van Maasvlakte 2 zijn stapstenen derhalve niet noodzakelijk en is ook de gevraagde planologische veiligstelling vanuit deze optiek niet noodzakelijk. Stapstenen kunnen wel bijdragen aan het verminderen van de barrièrewerking van het huidige havengebied (Europoort en huidige Maasvlakte), zoals eerder beschreven in het Havenplan 2020. Het Havenbedrijf heeft inmiddels de inpassing van ecologische stapstenen op de huidige Maasvlakte, namelijk op het Krabbeterrein en de Papegaaienkolk, goedgekeurd. De verdere planvorming, inrichting en uitvoering van deze ecologische stapstenen wordt geïntegreerd in de havenrealisatieprojecten van deze gebieden. Hiervoor zullen gedurende 2008 inrichtings- en beheerplannen worden opgesteld. Dit valt echter buiten het beoordelingskader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-37-14	Vereniging Natuurmonumenten	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap menen dat de legenda-eenheid 'zee' zou moeten worden	Het streek- en structuurplan RR2020 kent de legenda-eenheid "Gebied met (inter-) nationale natuurbescherming". Dit is een aanduiding die op de plankaart is vastgelegd	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
	en Stichting Zuid-Hollands Landschap	vervangen door de term 'natuur'. Dit sluit aan op het bestemmingsplan van Westvoorne en op het Streekplan RR2020.	voor het zeegebied voor de kust van Voorne, alsmede voor de daaraan grenzende duingebieden. Op de streekplankaart is tevens een legenda-eenheid "demarcatielijn" opgenomen. Ten noorden van deze lijn is op de plankkaart alleen de legenda-eenheid "Overig, Water" vastgelegd. Het zeegebied dat in het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is opgenomen en dat direct grenst aan Maasvlakte 2 kent dus niet de legenda-eenheid waar reclamant aan refereert. Dat neemt niet weg dat in dit zeegebied aanwezige natuurwaarden van belang zijn. De bescherming daarvan vindt plaats in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.	
ZW-38	Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Zuid-Hollands Landschap			Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-39-1	Gemeente Rozenburg	In 2006 zijn overeenkomstig het convenant "geluidsreductie Calandspoorbrug" geluidsbeperkende voorzieningen aan de Calandbrug uitgevoerd. Inmiddels is uit de verificatiemeting van deze voorzieningen naar voren gekomen dat de aangebrachte geluidwerende voorzieningen niet de verwachte geluidsreductie hebben. Hierdoor is het convenant volgens reclamant op losse schroeven komen te staan. Dit geeft aan dat al in de huidige situatie de Calandspoorbrug een knelpunt is die zich niet met lapmiddelen laat oplossen. Reclamant stelt daarom dat in de planvorming Maasvlakte 2, mede gelet op de prognoses van de treinintensiteiten, een effectieve geluidbeperkende maatregel (stille brug of spoortunnel) moet worden uitgewerkt voor de Calandspoorbrug problematiek. Prorail heeft in Rozenburg de hogere grenswaarde procedure nog niet opgestart. Omdat de reductie die bereikt is met de geluidbeperkende maatregelen aan de brug gering is, moet Prorail tegen de verwachting in voor grotere aantallen woningen een hogere waarde procedure opstarten. Nu bekend is dat de geluidbeperkende maatregelen niet de verwachte reductie heeft opgeleverd, is het hogere grenswaarde traject geen gelopen race en is het niet langer aannemelijk dat GS de hogere grenswaarde zal verlenen. Reclamant deelt de mening niet dat aanleg en gebruik van Maasvlakte 2 geen extra nadelige invloed heeft op het woon- en leefklimaat in Rozenburg.	In het kader van de Havenspoorlijn/Betuweroute zijn c.q. worden door ProRail momenteel drie procedures doorlopen voor het verkrijgen van zogenaamde hogere grenswaarden. De provincie Zuid-Holland, bevoegd gezag als het gaat om het verlenen van deze hogere grenswaarden, heeft een (ontwerp) besluit daartoe voor de baanvakken nabij Westvoorne en Albrandswaard genomen. Voor het baanvak nabij Rozenburg is ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan een aanvraag ingediend. Uit de beschikbare geluidsonderzoeken blijkt dat de intensiteiten zoals nu voorzien vanwege Maasvlakte 2, in combinatie met de autonome ontwikkeling, passen binnen de intensiteiten en de daarbij behorende geluidbelasting zoals opgenomen in de aanvraag voor de hogere grenswaarden. Bij de aanvraag is de eerder door ProRail met de gemeente Rozenburg afgesproken geluidskoepel aangehouden. De reeds eerder daartoe afgesproken geluidbeperkende maatregelen aan de Calandspoorbrug zijn inmiddels uitgevoerd. Verdere reducties van de geluidsbelasting kunnen in voldoende mate worden bereikt door aanpassing van de rijsnelheden en rijtijden alsmede reguliere vernieuwing van het materieel. Het is daarom onze verwachting dat de gevraagde hogere grenswaarden door Gedeputeerde Staten worden verleend. Zij zijn immers niet alleen noodzakelijk met het oog op de benutting van de spoorcapaciteit, maar ook voor de bescherming van het woon- en leefklimaat. Een bescherming die voor Rozenburg extra kracht wordt bijgezet middels het eerder door reclamant aangegeven convenant, in welk kader reeds méér maatregelen zijn uitgevoerd dan vooraf afgesproken. In de dialoog over railverkeerslawaaï zijn ondermeer bewonersorganisaties, het Platform Hinder en Veiligheid en gemeenten betrokken.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren, maar de plantoelichting (pagina 65, paragraaf 8.1.4) op dit punt te actualiseren door de eerste alinea op pag. 65 geheel te vervangen door de volgende passage: In het kader van de Havenspoorlijn/Betuweroute zijn c.q. worden door ProRail momenteel drie procedures doorlopen voor het verkrijgen van zogenaamde hogere grenswaarden. De provincie Zuid-Holland, bevoegd gezag als het gaat om het verlenen van deze hogere grenswaarden, heeft een (ontwerp) besluit daartoe voor de baanvakken nabij Westvoorne en Albrandswaard genomen. Voor het baanvak nabij Rozenburg is ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan een aanvraag ingediend. Uit de beschikbare geluidsonderzoeken blijkt dat de intensiteiten zoals nu voorzien vanwege Maasvlakte 2, in combinatie met de autonome ontwikkeling, passen binnen de intensiteiten en de daarbij behorende geluidbelasting zoals opgenomen in de aanvraag voor de hogere grenswaarden. Bij de aanvraag is de eerder door ProRail met de gemeente Rozenburg afgesproken geluidskoepel aangehouden. De reeds eerder daartoe afgesproken geluidbeperkende maatregelen aan de Calandspoorbrug zijn inmiddels uitgevoerd. Verdere reducties van de geluidsbelasting kunnen in voldoende mate worden bereikt door aanpassing van de rijsnelheden en rijtijden alsmede reguliere vernieuwing van het materieel. Het is daarom onze verwachting dat de gevraagde hogere grenswaarden door Gedeputeerde Staten worden verleend. Zij zijn immers niet alleen noodzakelijk met het oog op de benutting van de spoorcapaciteit, maar ook voor de bescherming van het woon- en leefklimaat. Een bescherming die voor Rozenburg extra kracht wordt bijgezet middels het eerder door reclamant aangegeven convenant, in welk kader reeds méér maatregelen zijn uitgevoerd dan vooraf afgesproken. In de dialoog over railverkeerslawaaï zijn ondermeer bewonersorganisaties, het Platform Hinder en Veiligheid en gemeenten betrokken.
ZW-40-1	KNHS	Gezien het feit dat bij de aanleg van de Maasvlakte 2 ook ruimte ontstaat voor recreatie dient de KNHS een verzoek in dat er rekening wordt gehouden met de hippische sport om gebruik te maken van de aan te leggen recreatie. In RR2020 wordt aangegeven dat recreatie niet alleen wandelen, fietsen is maar ook paardrijden.	Met de komst van Maasvlakte 2 komt er wel een nieuw groter strand (49 hectare) voor terug aan de zuidwestkant van Maasvlakte 2. Dit nieuwe strand sluit direct aan op het bestaande Slufterstrand. Op dit 'nieuwe' strand wordt een splitsing aangebracht tussen intensieve recreatie en extensieve recreatie. Het strand grenzend aan het huidige Slufterstrand wordt als intensief recreatiestrand ingericht voor badgasten. De strook aan de westzijde worden ingericht als extensief sportstrand voor kitesurfers, vliegers en dergelijke. Hierbij wordt het gebruik van het extensieve strand voor hippische sport niet uitgesloten.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
ZW-41-1	Vereniging agrarische belangen IJsselmonde	De Vereniging agrarische belangen IJsselmonde geeft een aantal bezwaren ten aanzien van de 750 ha Natuur en recreatiegebied.	<p>De dubbele doelstelling uit de PKB PMR (2006) omvat drie deelprojecten met elk een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdams Gebied. Mede door het Bestuursakkoord inzake uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de daarop gebaseerde Uitwerkingsovereenkomsten is integrale realisatie verzekerd.</p> <p>De bezwaren van de reclamant tegen het beoogde 600 ha natuur- en recreatiegebied in Midden IJsselmonde hebben geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 en kunnen in dit kader niet worden beoordeeld en afgewogen. Voor de planontwikkeling op Midden-IJsselmonde wordt thans een m.e.r.-procedure doorlopen en een bestemmingsplan voorbereid. Het MER zal tezamen met het voorontwerpbestemmingsplan voor inspraak ter inzage worden gelegd. Een ieder is dan in de gelegenheid om opmerkingen en bezwaren daarover aan het bevoegd gezag, de gemeente Albrandswaard, kenbaar te maken.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-42-1	Stichting de Noordzee	<p>Stichting De Noordzee geeft aan het beheerplan uitgaat van concept-instandhoudingsdoelen. Reclamant is van mening dat in het aanwijzingsbesluit verschillende instandhoudingsdoelen te laag zijn. Zo geldt er een behoudsdoelstelling voor habitatype 1110 waar volgens reclamant een verbeterdoelstelling noodzakelijk is. Reclamant is van mening dat er maatregelen genomen zullen moeten worden in de hele Voordelta om tot een verbetering te komen. Daarbovenop geldt de compensatieplicht: een verbetering van de kwaliteit met 10%.</p> <p>Hierbij speelt nog dat de huidige boomkorvisserij in de Voordelta volgens reclamant zonder Nb-wet vergunning niet-legaal is. Reclamant meent dat de boomkorvisserij niet de passende beoordeling van de Nbwet vergunning zal doorstaan. Dit zou als consequentie hebben. dat boomkorvisserij in de hele Voordelta verboden wordt.</p> <p>Al met al ziet reclamant aanzienlijke risico's met betrekking tot de verplichte natuurcompensatie en wijst er op dat dit geregeld moet zijn voordat de Maasvlakte 2 mag worden aangelegd.</p>		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-42-2	Stichting de Noordzee	<p>Stichting De Noordzee is van mening dat de Nb-wet vergunning ten onrechte geen rekening houdt met de bruinvis. In de zienswijze op het MER heeft de reclamant er op gewezen dat de meest actuele en gebiedsspecifieke informatie over bruinvissen niet is meegenomen.</p> <p>Daarnaast is reclamant van mening dat in het ontwerp-aanwijzingsbesluit instandhoudingsdoelen voor de bruinvis ten onrechte ontbreken. Reclamant merkt op dat in de Nota van Antwoord is aangegeven dat de waarnemingen incidenteel van aard zijn en er daarom geen goed beeld bestaat van het voorkomen en het effect van de aanleg van Maasvlakte 2 op deze bijlage 2 soort van de habitatrichtlijn. Volgens de reclamant staat de aanwezigheid zelf echter niet ter discussie en het feit dat er geen onderzoek naar is verricht duidt volgens reclamant eerder op een onacceptabele leemte in kennis dan op een argument om de soort buiten beschouwing te laten. Reclamant is van mening dat ook voor de bruinvis een Passende Beoordeling nodig is. In algemene zin merkt reclamant op dat de bruinvis een soort is van communautair belang en Nederland minstens verplicht is er een beschermingszone voor aan te duiden.</p>		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-42-3	Stichting de Noordzee	<p>Stichting De Noordzee uit bezwaren tegen de berekeningen van de luchtkwaliteit met de focus op de zeescheepvaart. Deze bezwaren richten zich achtereenvolgens op de volgende punten:</p> <p>De berekeningen gaan uit van een 60% reductie als gevolg van de EU-zwavelrichtlijn. Een 60% reductie van SO2 is in de ogen van de</p>	Voor schepen varend binnen de SECA (SO2 Emission Control Area) geldt dat op grond van MARPOL annex VI het zwavelgehalte in de brandstof niet meer dan 1,5% (= 15 g/kg) mag bedragen. In de luchtkwaliteitsberekeningen ten behoeve van het MER en het actualisatieonderzoek is uitgegaan van een zwavelgehalte van 15 g/kg in zware stookolie. Dit leidt tot een SO2-emissie van 30 g/kg (zie tabel I.5 MER Bijlage luchtkwaliteit, annex I). Een dergelijke emissiefactor is door het MNP ook gehanteerd	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>reclamant onterecht. De EU-zwavelrichtlijn is niet bepalend voor de zeescheepvaart op het NCP, dit geldt slechts voor de schepen in de haven zelf.</p> <p>Voor de uitstoot buitengaats is in de WLO MNP studie een aanzienlijk hogere inschatting gemaakt van de fijnstof uitstoot gerelateerd aan zeescheepvaart, 6,4 g/kg PM10 tegen 4,4 g/kg PM10 in het MER (ruim 31 % lager!). SDN vindt dit een zeer verontrustende zaak. Reclamant vraagt zich af hoe deze stap gerechtvaardigd kan worden. Ook in het rapport Luchtkwaliteit Maasvlakte 2. Actualisering 2007 wordt hier verder geen uitleg over gegeven.</p> <p>Voor de uitstoot binnengaats acht reclamant het onduidelijk of 3 gemiddelde waarden voor PM10 emissiefactoren binnengaats ('slow cruise', 'manoeuvreren' en 'hotelling') simpelweg bij elkaar mogen worden opgeteld en door een factor 3 gedeeld kunnen worden. Indien zaken niet geheel duidelijk zijn, dient wat reclamant betreft uitgegaan te worden van een 'worst case' scenario. In dit geval dient de hoogste emissiefactor te worden gehanteerd, 5,8 g/kg PM10.</p> <p>Vervolgens acht reclamant voor de volksgezondheid veel sterker van belang om in te gaan op de kleinere PM2,5 deeltjes in plaats van op PM10. Daar komt bij dat het fijnstof dat zeeschepen uitstoten voor meer dan 90% bestaat uit PM2,5 deeltjes. Reclamant vind deze beredenering onverstandig en wil dit aangepast zien:</p> <p>Tot slot is reclamant verontrust over conclusie op pagina 34 "omdat de NCP bijdrage als achtergrond (in GCN) is meegenomen heeft dit voor de uitvoerende berekeningen geen effect" Reclamant ziet hierin een directe bevestiging van een onderschatting van de emissies van de zeescheepvaart op open zee (buitengaats).</p>	<p>bij het opstellen van de WLO-studie (zie MNP rapport 500076002/2006 Verkeer en vervoer in de Welvaart en Leefomgeving Achtergronddocument bij Emissieprognoses Verkeer en Vervoer)</p> <p>Voor de opmerking over fijn stof is in het actualisatieonderzoek in paragraaf 4.4.4 opgemerkt dat de emissiefactoren voor PM10 voor varen op het NCP (het Nederlands deel van het Continentaal Plat) hoger zijn dan vermeld in het MER. Dit leidt echter niet tot aanpassing van de lokale bijdrage berekeningen in het MER omdat effecten van zeevaart op het NCP niet specifiek aan Maasvlakte 2 zijn toegerekend. De bijdragen van de zeevaart op het NCP (en ook de groei van zeevaart) zijn wel verdisconteerd in de GCN-cijfers.</p> <p>Voor de emissiefactor binnengaats is in het actualisatieonderzoek en het MER is een fijnere methode toegepast dan door het MNP in de WLO-studie. Daarbij is expliciet rekening gehouden met hogere emissiefactoren dan het MNP hanteert tijdens 'slow cruise' en 'manoeuvreren' en de lagere emissiefactoren tijdens 'hotelling'. Deze fijnere methode is ontleend aan de EMS-protocollen die gebruikt worden voor de nationale emissieregistratie (www.emissieregistratie.nl). Op dit moment is dit de best beschikbare methode om emissies van scheepvaart te kunnen bepalen. Uitsluitend om te beoordelen of de emissiefactoren uit het MER/actualisatieonderzoek in dezelfde range liggen als het MNP-WLO is voor binnengaats een niet gewogen gemiddelde berekend van de drie vaarmodi (hotelling, slow cruise en manoeuvreren). Het hanteren van de door reclamant voorgestelde worst-case emissiefactor (namelijk de factor behorende bij de modus manoeuvreren) zou leiden tot overschatting van de werkelijk optredende emissies.</p> <p>In de geldende normen zijn geen eisen opgenomen over PM2,5. Daarmee ontbreekt een wettelijke basis voor toetsing van het bestemmingsplan voor PM2,5.</p> <p>Overigens zijn de voorgenomen maatregelen in de Overeenkomst luchtkwaliteit ook effectief voor PM2,5. Derhalve zal een invoering van een norm voor PM2,5 niet leiden tot een wezenlijk andere aanpak dan nu is voorzien. In die zin is geanticipeerd op de toekomstige wet- en regelgeving voor PM2,5</p> <p>Tot slot geldt dat in de achtergrondgegevens (GCN) rekening is gehouden met de grootschalige effecten van de groei van de zeescheepvaart . Daar waar het scheepvaartverkeer expliciet aan Maasvlakte 2 is toe te wijzen is deze vanaf 10 km buiten de havenmondning bovendien apart opgenomen in de berekeningen van het MER en het Actualisatierapport. Dit leidt tot een overschatting van de absolute concentraties die zijn berekend in het studiegebied.</p>	
ZW-42-4	Stichting de Noordzee	<p>Uitbreiding van een industriegebied als Maasvlakte 2, met een aanzuigende werking van het havengebied op zeeschepen, gaat gepaard met verslechtering van de milieukwaliteit. Stichting De Noordzee stelt zowel aan de orde dat de groep van de zeescheepvaart en van andere Europese havens geen vast gegeven is. Er zijn grenzen aan de groei en een wereldhaven als Rotterdam moet zich niet verschuilen achter de "Tragedy of the Commons".</p> <p>Daarnaast zou reclamant het logisch vinden als havenuitbreiding gepaard gaat met een verduurzamingslag. Daarvoor doet reclamant een groot aantal specifieke voorstellen gegroepeerd naar havenontvangstinstallaties, luchtkwaliteit, brandstofhandel, Green Award, bewustwording en educatie, behandeling van containers met insecticide Metylbromide en ruimtelijke ordening.</p> <p>Reclamant zou graag zien dat de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam N.V. én de Rijksoverheid niet alleen de ambitie hebben om Rotterdam een van de grootste havens te laten zijn, maar ook ambities te tonen in het streven naar een duurzame haven.</p>	<p>De aanleg van Maasvlakte 2 zal geen invloed hebben op de omvang van het wereldwijde transport over zee naar Noordwest Europa. In dit verband kan worden verwezen naar paragraaf 5.2 van de Actualisatie luchtonderzoek 2007.</p> <p>Ten aanzien van de vele suggesties van reclamant het volgende. Binnen het beheergebied van de Rotterdamse haven zijn veel van de genoemde activiteiten gebonden aan strikte randvoorwaarden, waaraan de scheepvaart, ook los van aanleg van Maasvlakte 2, is gehouden. Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is niet het kader om deze gebruiksaspecten aan te koppelen. Dat neemt niet weg dat genoemde partijen wel degelijk de ambitie hebben voor een duurzame haven. Waar dat van toepassing is op het bestemmingsplan blijkt dat ook.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
ZW-42-5	Stichting de Noordzee	<p>Stichting De Noordzee stelt de volgende aanpassingen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voorschrift 9 - verstoring van vogels en zeehonden. Reclamant is van mening dat dit voorschrift in te algemene termen is gesteld en daardoor niet toetsbaar is. • Voorschrift 10 - verstoring door geluid. Dit voorschrift geldt voor boven water geluid. Reclamant vindt dat er ook een voorschrift voor onderwatergeluid moet worden opgenomen. • Voorschrift 22 onder 'mitigatie' gaat in op het areaal van de erosiekuil dieper dan - 20 m, Wanneer het areaal groter dreigt te worden dan 470 ha dan dienen volgens reclamant maatregelen genomen te worden om dit te voorkomen, Bij de zandwinning voor de Maasvlakte 2 wordt (deels) rekening gehouden met het diepe voorkomen van beton- en metselzand, iets dat reclamant op zich logisch vindt. Echter, wanneer dat zand daadwerkelijk gewonnen zal worden, dan zal het oppervlak waar diep gewonnen wordt toenemen. Wellicht dat hierdoor het totale areaal dieper dan - 20m diepte toeneemt. Reclamant vindt dat het resultaat van de totale winning (dus inclusief de beton- en metselzandwinning) in ogenschouw genomen moet worden, en dat het totale areaal bekeken en zonodig gemitigeerd moet worden. Reclamant verzoekt om in voorschrift 22 een tekst hiervoor toe te voegen. • Voorschrift 25 dient wat reclamant betreft op de volgende wijze aangepast te worden 'het areaal van de erosiekuil dieper dan -20 m -NAP', inclusief het areaal waar beton- en metselzand wordt gewonnen, groter dreigt te worden dan 470 ha'. • Voorschrift 23 'compensatie'. Een maatregelenpakket dat correspondeert met de compensatieopgave (extra, dus bovenop de reguliere maatregelen) en dat juridisch steunt op correcte instandhoudingsdoelen is voor reclamant essentieel om akkoord te gaan met de aanleg van Maasvlakte 2. Wat reclamant verder opvalt dat in dit voorschrift elke verwijzing naar het beheerplan Voordelta ontbreekt. Dit zou betekenen dat de vergunning ook wordt afgegeven zonder een degelijk beheerplan Voordelta, onafhankelijk van de vraag of in het beheerplan de juiste maatregelen worden opgenomen. Reclamant verwacht dat de vergunningverlenende instantie het beheerplan expliciet toetst en pas op basis van die toets uiteindelijk een vergunning afgeeft. • Voorschrift 27 (onder 'monitoring en rapportage'). Het is niet duidelijk, hoe aan dit voorschrift gehoor kan en zal worden gegeven. Reclamant is van mening dat in het voorschrift moet worden opgenomen wanneer evaluatiemomenten zijn en waar de evaluatie vereisten aan moeten voldoen. • Voorschrift 30. Reclamant is van mening dat dit voorschrift moet worden uitgebreid voor beschermde soorten. 		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-42-6	Stichting de Noordzee	<p>Op pagina 6 wordt onder het kopje MER Aanleg Maasvlakte 2 beschreven dat uitgegaan wordt van het Voorkeursalternatief (VKA). Hierbij wordt tevens aangegeven, dat beton- en metselzandvoorkomens mogelijk worden blootgelegd. Stichting De Noordzee is niet duidelijk in hoeverre rekening wordt gehouden met het daadwerkelijk winnen van beton- en metselzand. Dit zal namelijk consequenties hebben voor de totale zandwinning in het gebied, het totale effect (het areaal waar dieper gewonnen, neemt toe) en eventuele mitigatie of compensatie. Reclamant verzoekt hier duidelijkheid in te scheppen en de beton- en metselzand winning en effecten daarvan integraal mee te nemen.</p>		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Ontgrondingenbesluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-42-7	Stichting de Noordzee	<p>Stichting De Noordzee stelt de volgende aanpassingen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 1.7. Reclamant is van mening dat een nadere specificatie nodig is (zoals type, volume, etc) van de 15 sleepopperzuigers 		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Ontgrondingenbesluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>die gelijktijdig aan het werk mogen zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 3.6.A uitvoeringplan. Reclamant is van mening dat in het uitvoeringplan ook rekening gehouden moet worden met de vaarroutes naar de zandwinplek en naar de losplaats. Uit het MER suppletiezand 2008-2012 blijkt dat door daar rekening mee te houden, effecten van verstoring verminderd kunnen worden. 		
ZW-42-8	Stichting de Noordzee	<p>Er is een monitoringplan voor de effecten van zandwinning voor de Maasvlakte 2. Daarnaast zal een en ander worden onderzocht in het kader van de winning van suppletie- en ophoogzand. Stichting De Noordzee verzoekt om de programma's goed op elkaar aan te laten sluiten en hier in deze vergunning expliciet een zinsnede over op te nemen.</p> <p>C Onderdeel 7. effecten onderwatergeluid op zeezoogdieren. Reclamant is blij met dit onderdeel in het monitoringplan. Wel vinden ze dat het moet worden uitgebreid met onderzoek naar het gedrag van zeezoogdieren (zeehonden en bruinvissen) tijdens de zandwinning (zie ook p.9 bij de overwegingen). Reclamant is tevens van mening dat het geluid van winning, transport en aanleg gezamenlijk moet worden onderzocht.</p>		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Ontgrondingenbesluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-43-1	Vereniging voor Eigenaren en/of Exploitanten van Recreatieterreinen te Ouddorp aan Zee	<p>De Vereniging voor Eigenaren en/of Exploitanten van Recreatieterreinen te Ouddorp aan Zee (VEERO), is bezorgd over de infrastructuur en mogelijke congestievorming die de aanleg van Maasvlakte 2 met zich mee kan brengen. Naar het idee van de reclamant zal, ondanks de genomen maatregelen, de druk op de N57 toenemen. Een slechte bereikbaarheid kan leiden tot een verminderde aantrekkelijkheid van de Kop van Goeree als toeristische bestemming. Reclamant is voorstander van een spitsstrook op de N57. Reclamant vindt het dan ook buitengewoon jammer dat bij de werkzaamheden op de N57 de spitsstrook niet is meegenomen. Reclamant wil hier graag aandacht voor vragen.</p>	<p>Uit de effectbeschrijvingen in onder anderen de Bijlage Verkeer & Vervoer van het milieueffectrapport blijkt dat Maasvlakte 2 weliswaar verkeer aan het wegennet toevoegt, maar dat de bijdrage beperkt is. Bij Vaanplein maakt het Maasvlakte 2 verkeer nog maar maximaal 2% uit van het totale verkeer (in 2033). Op de A4 (Beneluxtunnel) is het aandeel maximaal 4% en op de N57 ter hoogte van Hellevoetsluis maximaal 7%. Gezien deze beperkte bijdrage van Maasvlakte 2 aan het totale wegverkeer is het dan ook niet nodig om ten behoeve van Maasvlakte 2 extra infrastructuur aan te leggen. Het is vooral de autonome situatie die maatregelen nodig maakt. Niettemin hebben wij de congestie die in de toekomst mogelijk zou kunnen optreden beoordeeld. Wij zijn van oordeel dat de mogelijk optredende congestie vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar is. Wij hebben in deze afweging betrokken de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Maasvlakte 2, zoals onderbouwd in de PKB PMR (2006) en de hierna genoemde toekomstige maatregelen. De A15 is de hoofdtransportas voor het havengebonden wegverkeer. Deze oost-west route verbindt de haven met de rijkswegen in het achterland, zoals de A4 en A16. Het beleid van het rijk en regionale overheden is voor de korte en lange termijn gericht op het versterken en optimaal benutten van de hoofdroute via de A15. Een goede, duurzame en veilige bereikbaarheid staat daarbij centraal. Doordat de wegbereikbaarheid in de autonome ontwikkeling onder druk komt te staan, zijn voor de korte termijn maatregelen in voorbereiding in het kader van het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte Vaanplein. In dit verband is een Bestuursvereenkomst gesloten die op 3 maart 2008 door de minister van V&W, de omliggende gemeenten, Stadsregio en Provincie en het Havenbedrijf is ondertekend. Alle partijen hebben zich verplicht om al het mogelijke te doen om die doorstroming op peil te houden. De overeenkomst besteedt ook aandacht aan de doorstroming van het verkeer tijdens de bouw (gepland 2010-2015). Daarnaast is er een intentieverklaring 'Bereikbare Haven' ondertekend door diverse overheden en het bedrijfsleven om samen te werken aan maatregelen die op korte termijn al bewerkstelligen dat de hoeveelheid verkeer in met name de spitsuren op de A15 afneemt en daarmee de doorstroming toeneemt. Voor de lange termijn komen opties in beeld, zoals de A4-Zuid, een nieuwe westelijke oeververbinding en een containertransferium. Deze projecten zijn evenals de verbreding van de A15 MaVa, opgenomen in het onlangs gepresenteerde Urgentieprogramma Randstad (UpR). De maatregelen zullen de wegbereikbaarheid van de regio en Mainport Rotterdam sterk verbeteren.</p> <p>Vanuit het streven naar een duurzame bereikbaarheid worden gerichte maatregelen genomen om het regionale wegennet wat betreft havengebonden vrachtverkeer zoveel mogelijk te ontlasten. Het verbeteren van de doorstroming op de N57 is in dit verband van belang. Voor de korte termijn zijn de volgende maatregelen in uitvoering</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			<p>of in ontwikkeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanleg van rotondes in de N57 (in uitvoering) • voornemen tot reconstructie van de Harmsenbrug. Na de reconstructie beschikt het autoverkeer over 2 rijstroken per richting en maken fietsers gebruik van een nieuwe fietsbrug. De planning is dat dit gereed is voordat Maasvlakte 2 in gebruik gaat. • planstudie naar ongelijkvloerse kruising N57/N218 <p>Onderdeel van het verkeersbeleid is het monitoren van de feitelijke ontwikkeling van het verkeer. Daar waar nieuwe aandachtspunten in beeld komen, vindt binnen de regio overleg plaats met de betrokken wegbeheerders om tot passende maatregelen te komen. Ook de aanleg van een spitsstrook kan daarbij als mogelijke oplossing in beeld komen.</p>	
ZW-43-2	Vereniging voor Eigenaren en/of Exploitanten van Recreatieterreinen te Ouddorp aan Zee	De Vereniging voor Eigenaren en/of Exploitanten van Recreatieterreinen te Ouddorp aan Zee (VEERO), is van mening dat de aanleg van Maasvlakte 2 zal leiden tot horizonvervuiling. Reclamant is blij met de toezegging dat de chemische industrie aan de noordzijde wordt gesitueerd zodat horizonvervuiling verminderd wordt. Toch zal het uitzicht voor Goeree duidelijk verminderen en ook de kwaliteit van het uitzicht zal afnemen. Dit heeft een negatief effect op de toeristische aantrekkelijkheid van Goeree en kan bovendien leiden tot imagoschade. Reclamant vindt dit nog onvoldoende terug in de ter inzage gelegde documenten en vragen aandacht voor compensatie ten aanzien van deze nadelige effecten.	De visuele effecten van zichtbaarheid van Maasvlakte 2 vanaf de stranden in de omgeving komt aan de orde bij het thema landschap in het MER Bestemming. Figuur 10.2 van het Effectrapport laat zien dat het visuele effect vanaf het strand van Goeree groter is dan van de dichterbij gelegen stranden. Vanuit dichterbij gelegen zichtpunten op Voorne valt Maasvlakte 2 geheel weg achter de huidige Maasvlakte. Visualisaties zijn opgenomen in de Bijlage Landschap. Maasvlakte 2 met bijbehorende industriële bebouwing zal vanaf Goeree uitsluitend in noordelijke richting en op een afstand van circa 10 kilometer zichtbaar zijn. In de praktijk betekent dit dat Maasvlakte 2 en bijbehorende bebouwing zich met 6-10% verder zeewaarts aan de horizon af zal tekenen ten opzichte van de huidige Maasvlakte. Het effect van de verminderde openheid vanaf met name Goeree is zeer beperkt. Dit zal geen of nauwelijks gevolgen voor de beleving van recreanten vanaf het strand op Goeree hebben. Hierdoor is geen negatieve invloed op de recreatiesector te verwachten. In haar toetsingsadvies heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage op 5 december 2007 geconcludeerd dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-44-1	Gemeente Westvoorne	<p>De gemeente Westvoorne maakt zich zorgen over de toename van zowel het vracht- als personenverkeer op de A15, temeer daar zij constateerden dat de opwaardering van de A15 pas gereed is in 2015 en dat desondanks de capaciteit vijf jaar later problemen zullen optreden. Dit zal een verdere verslechtering gaan betekenen voor de bereikbaarheid niet alleen voor Westvoorne maar ook voor geheel Voorne-Putten. Het antwoord in de nota van beantwoording heeft deze zorg niet bij de gemeente Westvoorne weg kunnen nemen, het tegendeel is het geval.</p> <p>Het gegeven dat in de diverse beleidskaders zoals rijksnota's, PKB's en ook in de regionale netwerkanalyse rekening wordt gehouden met de komst van Maasvlakte 2 acht de gemeente Westvoorne niet geruststellend, zeker gezien het feit dat bij de beoordeling van de bereikbaarheids problematiek rekening wordt gehouden met conservatieve aannamen over de vervoersstromen. De huidige verkeerssituatie indachtig blijft de gemeente Westvoorne derhalve een tweede westelijke oeververbinding ter ontlasting van de A15 corridor bepleiten.</p> <p>Reclamant maakt zich grote zorgen over het feit dat er als gevolg van recente ontwikkelingen in de jurisprudentie vertragingen zijn ontstaan bij de voorbereidingen van het trace besluit voor de A15. Reclamant vraagt zich af wat gevolgen hiervan zijn voor de planning van het besluitvormings- en uitvoeringstraject voor het bestemmingsplan van Maasvlakte 2. Het kan immers niet zo zijn dat er met de aanleg en ingebruikneming van Maasvlakte 2 een start wordt gemaakt terwijl de situatie rond een van de belangrijkste aan- en afvoerwegen nog niet geregeld is. Dit zal gevolgen hebben voor het onderliggend wegennet. De doorstroming op de N57 en de Groenekruisweg acht reclamant van groot belang; reclamant is dan ook belangstellend naar de resultaten van de planstudie die thans</p>	<p>Wij achten de toename van de congestie die in de toekomst mogelijk zou kunnen optreden vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar. Wij hebben in deze afweging betrokken de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Maasvlakte 2, zoals onderbouwd in de PKB PMR (2006) en de hierna genoemde toekomstige maatregelen. De A15 is de hoofdtransportas voor het havengebonden wegverkeer. Deze oost-west route verbindt de haven met de rijkswegen in het achterland, zoals de A4 en A16. Het beleid van het Rijk en regionale overheden is voor de korte en lange termijn gericht op het versterken en optimaal benutten van de hoofdroute via de A15. Een goede, duurzame en veilige bereikbaarheid staat daarbij centraal. Doordat de wegbereikbaarheid in de autonome ontwikkeling onder druk komt te staan, zijn voor de korte termijn maatregelen in voorbereiding in het kader van het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte Vaanplein. In dit verband is een Bestuursvereenkomst gesloten die op 3 maart 2008 door de minister van V&W, de omliggende gemeenten, Stadsregio en Provincie en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. is ondertekend. Alle partijen hebben zich verplicht om al het mogelijke te doen om die doorstroming op peil te houden. De overeenkomst besteedt ook aandacht aan de doorstroming van het verkeer tijdens de bouw (gepland 2010-2015). Daarnaast is er een intentieverklaring 'Bereikbare Haven' ondertekend door diverse overheden en het bedrijfsleven om samen te werken aan maatregelen die op korte termijn al bewerkstelligen dat de hoeveelheid verkeer in met name de spitsuren op de A15 afneemt en daarmee de doorstroming toeneemt. Voor de lange termijn komen opties in beeld, zoals de A4-Zuid, een nieuwe westelijke oeververbinding en een containertransferium. Deze projecten zijn evenals de verbreding van de A15 MaVa, opgenomen in het onlangs gepresenteerde Urgentieprogramma Randstad (UpR). De maatregelen zullen de wegbereikbaarheid van de regio en Mainport Rotterdam sterk verbeteren.</p> <p>Vanuit het streven naar een duurzame bereikbaarheid worden gerichte maatregelen genomen om het regionale wegennet wat betreft havengebonden vrachtverkeer zoveel mogelijk te ontlasten. Het verbeteren van de doorstroming op de N57 is in dit verband van belang. Voor de korte termijn zijn de volgende maatregelen in uitvoering</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>daarnaar wordt verricht en de maatregelen die daar uit voortvloeien.</p> <p>Reclamant acht de bereikbaarheid van Westvoorne momenteel bijzonder van belang; dit geldt temeer omdat hetzelfde wegennet moet gaan fungeren als vluchtroute in geval van calamiteit.</p>	<p>of in ontwikkeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanleg van rotondes in de N57 (in uitvoering) • voornemen tot reconstructie van de Harmsenbrug. Na de reconstructie beschikt het autoverkeer over 2 rijstroken per richting en maken fietsers gebruik van een nieuwe fietsbrug. De planning is dat dit gereed is voordat Maasvlakte 2 in gebruik gaat. • planstudie naar ongelijkvloerse kruising N57/N218 <p>De doorstromingsmaatregelen op de N57 passen bij het beleid om de verkeersdruk op de overige lokale wegen te verminderen.</p> <p>Onderdeel van het verkeersbeleid is het monitoren van de feitelijke ontwikkeling van het verkeer. De voort te zetten monitoring van het vrachtverkeer op de wegen op Voorne-Putten is daarvan een goed voorbeeld. Daar waar nieuwe aandachtspunten in beeld komen, vindt binnen de regio overleg plaats met de betrokken wegbeheerders om tot passende maatregelen te komen.</p>	
ZW-44-2	Gemeente Westvoorne	<p>De gemeente Westvoorne geeft aan dat een grote bron van hinder voor Westvoorne wordt veroorzaakt door het geluid. De geluidseffecten worden veroorzaakt door de spoorlijn en met name de Suurhoffbrug; het wegverkeerslawaaï van de A15 en het industrielawaai. De gemeente Westvoorne pleit voor het nemen van bovenwettelijke maatregelen, omdat zij heeft begrepen dat er in wettelijk opzicht in alle gevallen binnen wettelijke normen zal worden gebleven. Reclamant is van mening dat hieraan in de nota van beantwoording volledig voorbij is gegaan. Reclamant is ervan overtuigd dat geluid voor overlast in de gemeente zal blijven zorgen. Daarom wil zij nogmaals de aandacht hiervoor.</p> <p>Het vormslijpen van de rails op de Suurhoffbrug heeft niet alleen een onverwacht goed resultaat opgeleverd in de bestrijding van de geluidsoverlast; ook in de gemeente Westvoorne heeft het gezorgd voor de nodige "goodwill". Reclamant is ervan overtuigd dat bij een groot project als Maasvlakte 2 het kweken van "goodwill" bij de direct omwonenden zondermeer noodzakelijk is en verzoekt niet binnen alle formeel gestelde wettelijke normen met name op gebied van geluid te blijven temeer daar de complexe geluidsproblematiek niet altijd in normen is te vatten.</p>	<p>Zoals reclamant aangeeft voldoet het bestemmingsplan aan de wettelijke vereisten met betrekking tot geluid. De extra inspanning waar reclamant, los van het bestemmingsplan, aandacht voor vraagt, heeft ook de aandacht van de gemeente Rotterdam.</p> <p>In het kader van het bestuurlijk overleg tussen de gemeentebesturen van Westvoorne en Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. zijn gezamenlijke aandachtspunten en projecten geformuleerd die kunnen bijdragen aan het (verder) verminderen van hinder ten gevolge van (bestaande) activiteiten in het Haven en Industrieel Complex. Zo wordt in kader van het project Geluid in Beeld - met medewerking van de betreffende bedrijven - momenteel onderzoek gedaan naar geluidsbronnen bij deze bedrijven op de huidige Maasvlakte en Europoort en de overdracht van geluid richting Oostvoorne. De kennis en aandachtspunten hieruit kunnen meegenomen bij de verdere ontwikkeling van het Haven en Industrieel Complex, waaronder Maasvlakte 2. Met het Havenbedrijf zijn wij van mening dat dergelijke projecten kunnen bijdragen aan een goede wederzijdse verstandhouding. Waar mogelijk willen wij het opzetten van dit soort projecten in de toekomst blijven stimuleren.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-44-3	Gemeente Westvoorne	De gemeente Westvoorne betreurt het dat het aspect geurhinder niet is meegenomen. De motivering dat geurhinder een sterk lokaal probleem is dat vooral binnen een straal van 1 km van de bron speelt, en dat Maasvlakte 2 verder komt te liggen, acht de reclamant gezien de stankhinder die van de huidige Maasvlakte in de gemeente wordt ondervonden onvoldoende. Bovendien vraagt de reclamant zich af wat dit voor de kwaliteit voor de geboden recreatieve mogelijkheden op Maasvlakte 2 zal betekenen.	Gezien de aard van de te verwachte bedrijvigheid op Maasvlakte 2, in belangrijke mate containerterminals, valt geen geurhinder te verwachten. Bij de vestiging van (chemische) bedrijven zal geurhinder hoogstens binnen een straal van 1 kilometer kunnen worden waargenomen. Dit aspect zal uiteraard bij de vergunningverlening op grond van de Wet milieubeheer worden beoordeeld. Een en ander is voor de bevoegd gezagen aanleiding geweest om dit aspect niet in de MER Bestemming te betrekken. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft destijds bij haar advies over de Richtlijnen geen aanleiding gezien om hierover een afwijkend standpunt in te nemen. Geurhinder vanwege bedrijfsactiviteiten op Maasvlakte 1 zijn onder meer onderwerp van overleg in het Platform Hinder en Veiligheid, waarbij zowel gemeente Westvoorne en het Havenbedrijf Rotterdam betrokken zijn. Door bedrijven op Maasvlakte 1 zijn in het verleden (bovenwettelijke) maatregelen getroffen om geur (en stof) hinder te beperken. Geurhinder als gevolg van activiteiten op Maasvlakte 1 valt echter buiten het beoordelingskader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-44-4	Gemeente Westvoorne	De gemeente Westvoorne verzoekt aandacht te schenken aan de visuele aspecten van de tweede Maasvlakte. Met respect voor de milieuoverwegingen die daaraan ten grondslag liggen heeft de reclamant ronduit met teleurstelling kennisgenomen van het feit dat er op de nieuwe plankaart voor het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 aangegeven is dat er nu op de zachte zeeoewering ook windturbines geplaatst kunnen worden. Reclamant vreest hierdoor visuele hinder vanuit Westvoorne.	De gemeenteraad van Rotterdam heeft zich uitgesproken voor het plaatsen van windturbines op Maasvlakte 2. Ook diverse maatschappelijke partijen hebben zich in positieve zin uitgesproken over het uitbreiden van de mogelijkheden om windturbines te plaatsen. In het ontwerpbestemmingsplan is de ruimtelijke mogelijkheid daarom geschapen om, naast de plaatsing van windturbines op de harde zeeoewering, ook plaatsing op de zachte zeeoewering toe te staan. Daarvoor is een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 15 WRO in de voorschriften van het bestemmingsplan opgenomen. In dit kader is het van belang dat de windturbines niet zijn toegestaan ter plaatse van het intensieve strand dat ten westen van de Sluffer is	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			gesitueerd. Op de Noordzeeboulevard die rond de Slufter is gesitueerd zijn momenteel reeds windturbines aanwezig. Dat betekent dat de op de zachte zeewering van Maasvlakte 2 te plaatsen windturbines vanuit Westvoorne aan het oog worden onttrokken door (en bovendien op grotere afstand liggen dan) de windturbines rond de Slufter.	
ZW-44-5	Gemeente Westvoorne	De gemeente Westvoorne acht het plaatsen van windturbines op de zachte zeewering een ongewenste ontwikkeling gezien het feit dat de windturbines alsdan gesitueerd kunnen worden direct grenzend aan het intensief recreatie strand voor badgasten op de zuidwest punt van Maasvlakte 2 en de negatieve invloed die dat tot gevolg zal hebben voor de recreatieve mogelijkheden aldaar. Bovendien staat dit nieuwe initiatief volgens de gemeente Westvoorne haaks op de eerdere mededeling dat op dit deel van de zachte zeewering een extensief sportstrand zal worden ingericht voor kitesurfers, vliegers en dergelijke. Reclamant vreest dat deze recreatieve mogelijkheden hierdoor in gevaar zullen komen hetgeen zij extra betreurt doordat de mogelijkheden die het strand in Oostvoorne hiervoor biedt zullen worden beperkt.	De windturbines zullen op enige afstand van het strand worden gesitueerd. Het extensieve strand kan dus voor de daar bedoelde vormen van recreatie worden gebruikt. Bij de wijzigingsprocedure die vereist is om een windturbine te plaatsen kan voldoende rekening worden gehouden met veiligheidseisen.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-44-6	Gemeente Westvoorne	Tijdens de aanleg van Maasvlakte 2 zal het huidige Slufterstrand gedurende een periode van 2 of 3 jaar worden afgesloten. De gemeente Westvoorne heeft al eerder verzocht compenserende cq alternatieve mogelijkheden voor deze tussenliggende periode in de directe nabijheid te bieden. In de nota van beantwoording bij het ontwerp bestemmingsplan is aangegeven dat de verwachting is dat de recreanten zich dan over de stranden van Hoek van Holland, Goeree en Voorne zullen verspreiden. Op piekdagen gaat het daarbij om zo'n 1400 auto's. De gemeente Westvoorne wijst erop dat met name op piekdagen de parkeercapaciteit voor de Westvoornse stranden en in het bijzonder het badstrand bij Rockanje niet is berekend.	Verwacht wordt dat recreanten die normaal gesproken gebruik maken van het strand op de huidige Maasvlakte zich in deze periode van sluiting van het strand zullen spreiden over de stranden bij Voorne, Goeree en Hoek van Holland. De toename van de bezoekersaantallen op deze locaties zal door de versnippering van recreanten op piekdagen beperkt zijn. Negatieve gevolgen door een toenemend aantal bezoekers op de stranden in de omgeving van de Maasvlakte worden dan ook niet verwacht. Voor de bereikbaarheid van de alternatieve stranden per auto gaat dezelfde vergelijking op. Tijdens de tijdelijke sluiting van het Slufterstrand zullen de recreanten zich verspreiden over de stranden van Voorne, Goeree en Hoek van Holland. Het is bekend dat ondanks de bevindingen in het MER Bestemming reclamant zich zorgen maakt over de mogelijke gevolgen, met name op piekdagen. Het Havenbedrijf heeft toegezegd om belanghebbende partijen bij de uitwerking van het inrichtingsplan voor Maasvlakte 2 te betrekken. Hierin worden ook de gevolgen van de tijdelijke sluiting van het Slufterstrand meegenomen. Reclamant zal voor dit overleg worden uitgenodigd.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-44-7	Gemeente Westvoorne	De gemeente Westvoorne neemt aan dat zij op de hoogte wordt gesteld door wie en op welke wijze de monitoringstrajecten worden ingesteld. Dit geldt met name voor de nulmetingen.	De gemeenteraad van Rotterdam is bevoegd gezag voor het MEP Bestemmingsplan Maasvlakte 2. De DCMR Milieudienst Rijnmond zal in opdracht van de gemeenteraad het MEP Bestemmingsplan Maasvlakte 2 uitvoeren. Daartoe behoort ook de informatievoorziening aan betrokken overheden en maatschappelijke organisaties. Reclamant zal bij het MEP bestemmingsplan worden betrokken.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-45-1	J.W.F. van Gastel en M.A. Eijgenraam	J.W.F. van Gastel en M.A. Eijgenraam stellen dat in verband met de beoogde planhorizon, een bestemmingsplan ingevolge artikel 33 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ten minste eenmaal in de tien jaren dient te worden herzien. De wetgever staat nadrukkelijk een planperiode van tien jaar voor ogen. Het is volgens de reclamanten niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening dat in een plan bestemmingen worden vastgesteld die pas na afloop van de tienjarige planperiode zullen worden verwezenlijkt. Blijkens het MER, de plantoelichting en de verder ter inzage gelegde stukken zal de verwezenlijking van een groot deel van het plan eerst plaatsvinden na de planperiode van tien jaar. Ook bij de beoordeling van het aantal vervoers- en verkeersbewegingen veroorzaakt door Maasvlakte 2, de activiteiten op Maasvlakte 2 zelf en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit en geluid belasting (waaronder ook trillingen) is uitgegaan van verwezenlijking van een groot deel van het plan na die planperiode. Hierbij zijn blijkens de stukken - vanaf 2020 de onderzoeksuitkomsten slechts geëxtrapoleerd. De in de stukken genoemde uitgangspunten zijn blijkens het onderzoek naar de milieugevolgen van het plan van doorslaggevend belang, nu voor zowel de activiteiten op Maasvlakte 2 zelf als voor een toereikende afwikkeling van de vervoers- en	De aanleg en ingebruikname van Maasvlakte 2 zullen circa 25 jaar in beslag nemen. De planhorizon voor de volledige ontwikkeling loopt van 2008 tot 2033 en sluit aan op die van de PKB PMR 2006. Weliswaar heeft de PKB PMR 2006 een looptijd van 15 jaar, maar de tijdshorizon voor de ontwikkeling van het gehele project reikt ook in de PKB tot 2033. Zowel bij de Strategische Milieu Beoordeling voor de PKB PMR 2006 als het MER Maasvlakte 2 is daarom 2033 als planhorizon gehanteerd. De effecten zijn dus voor de gehele ontwikkelingsperiode van 25 jaar in beeld gebracht. De planhorizon van de PKB PMR 2006 en het bestemmingsplan liggen daarmee verder dan de 10-jaars herzieningstermijn van het bestemmingsplan. De redenen daarvoor zijn in het ontwerpbestemmingsplan uitvoerig uiteengezet. Deze betreffen samengevat: <ul style="list-style-type: none">• De schaal van deze ruimtelijke ontwikkeling• Ruimtebeslag en noodzaak van aanleg van de buitencontour in één keer• Economische effectiviteit• Uitvoerbaarheid door een sluitende exploitatie op lange termijn• Integraal inzicht in en zekerheid over de effecten op lange termijn De feitelijke aanleg van de landaanwinning als geheel duurt tot 2020. Het bouwrijp maken en in gebruik nemen van in totaal 1.000 ha netto haven- en industrieterrein zal in 2013 van start gaan en nemen naar verwachting een periode van ca. 20 jaar in beslag (2013 - 2033). In nauwe samenhang daarmee worden complexe en grootschalige natuurcompensaties en infrastructurele werken gerealiseerd. De voor	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>verkeersbewegingen ten gevolge van het gehele plan zeer omvangrijke infrastructurele werken nodig zijn, waarvan de complete verwezenlijking eerst zeer lang na de planperiode van 10 jaar is voorzien (te weten rond 2033).</p> <p>Hoewel in de planvoorschriften zelf niet is voorzien in een gefaseerde uitvoering van het plan en het plan in zoverre in beginsel niet aan verwezenlijking binnen de planperiode in de weg staat, kan de gemeente zich, gelet op het vorenstaande en gelet op de in de plantoelichting en overige stukken veronderstelde feitelijke aanleg van de landaanwinning tot 2020 en het daarop volgende bouwrijp maken en de ingebruikname tot 2033, niet in redelijkheid op het standpunt stellen dat het plan binnen de planperiode zal worden verwezenlijkt.</p> <p>Vriendelijk verzoeken de reclamanten om het plan met bijbehorende stukken zodanig aan te passen dat uitsluitend bestemmingen worden vastgesteld die binnen de tienjarige planperiode zullen worden verwezenlijkt.</p>	<p>dergelijke ontwikkelingen benodigde kosten en daarmee samenhangende risico's zijn alleen te verantwoorden, indien voor een voldoende lange termijn en voldoende schaal zekerheid wordt geboden over de ontwikkelingsmogelijkheden. Dit neemt niet weg dat de ontwikkelingen op basis van actuele informatie tussentijds met planherziening kunnen worden bijgestuurd, binnen de randvoorwaarden van de PKB PMR 2006 en dan geldende regelgeving.</p> <p>Omdat de planontwikkeling van Maasvlakte 2 zich niet kan beperken tot een periode van 10 jaar, dient inzicht en zekerheid te worden gegeven over de ontwikkeling op langere termijn, ook voor andere belanghebbenden in het gebied. Zonder dat inzicht en die zekerheid kan ook de projectomgeving geen adequate beslissingen voor de toekomst nemen. Daarvoor is duidelijkheid en zekerheid noodzakelijk.</p> <p>Juist vanwege die lange termijn zijn in het MER Maasvlakte 2 de effecten voor de gehele ontwikkelingsperiode van 25 jaar in beeld gebracht. De uitvoerbaarheid van activiteiten en maatregelen is onderzocht en - waar wettelijk nodig - geborgd.</p> <p>Overigens geldt er voor het bestemmingsplan een wettelijke actualiseringplicht.</p>	
ZW-45-2	J.W.F. van Gastel en M.A. Eijgenraam	<p>J.W.F. van Gastel en M.A. Eijgenraam zijn van mening dat ten gevolge van het ontwerpbestemmingsplan hun woongenot zal verminderen door de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in de stukken genoemde aantasting van natuur, milieu en water; • verminderde bereikbaarheid door de toenemende verkeersdruk; • afnemende veiligheid vanwege de op en tengevolge van Maasvlakte 2 geplande activiteiten; • landschapsschade (uitzicht op havenactiviteiten in plaats van zee en strand). <p>Dit wordt onder andere veroorzaakt door de (negatieve) effecten welke door het door het ontwerpbestemmingsplan beoogde gebruik worden veroorzaakt - op luchtkwaliteit, geluidsoverlast, lichtoverlast, depositie, toename fijnstof en stikstof, extra verkeersbewegingen.</p> <p>Blijkens de stukken is er een verwachte overschrijding van de grenswaarden van zowel het Besluit Luchtkwaliteit als de Wet Geluidhinder. Vriendelijk verzoeken de reclamanten alsnog de juiste onderzoeken uit te voeren en juiste berekeningen te maken en het bestemmingsplan zodanig te wijzigen dat geen overschrijding van de grenswaarden meer zal plaatsvinden en er geen negatieve effecten voor hun woongenot meer zullen zijn.</p>	<p>De effecten van de Maasvlakte waar reclamanten op wijzen zijn uitgebreid onderzocht in het kader van de milieueffectrapportages die aan dit bestemmingsplan ten grondslag zijn gelegd. Bij de effectbepaling en -beoordeling is bovendien steeds uitgegaan van een worstcase-situatie. Van de door reclamanten gevreesde overschrijding van grenswaarden als gevolg van Maasvlakte 2 zal dan ook geen sprake zijn. Bovendien zijn in of krachtens het ontwerpbestemmingsplan voldoende waarborgen opgenomen ter beperking en compensatie van de effecten op milieu, natuur en water. Ook de bereikbaarheid van Voorne-Putten blijft met de aanleg en ingebruikneming van Maasvlakte 2 voldoende gegarandeerd. De vrees van reclamanten voor afnemende veiligheid vanwege op Maasvlakte 2 geplande (bedrijfs)activiteiten is evenmin gegrond. In het MER Bestemming is gekeken naar de risicocontouren van containerterminals en chemische industrie. Binnen de op basis daarvan bepaalde risicocontour bevinden zich - afgezien van het strand - geen kwetsbare objecten. De bedrijfsactiviteiten op Maasvlakte 2 zullen vanuit de woningen van reclamanten niet waarneembaar zijn, omdat deze zich achter de Slufter en de bestaande Maasvlakte zullen bevinden en bovendien op grotere afstand zijn gelegen. Ter plaatse van de woningen van reclamanten is geen sprake van een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) ten gevolge van industriële activiteiten. Ook wordt ter plaatse van deze woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden ten gevolge van wegverkeer en de voorkeursgrenswaarde van 55 dB Lden ten gevolge van spoorwegverkeer niet overschreden. Er is daarom geen sprake van een aantasting van het woonklimaat. Nader onderzoek naar de geluidbelasting ten aanzien van hun woningen is derhalve niet aan de orde.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>
ZW-45-3	J.W.F. van Gastel en M.A. Eijgenraam	<p>J.W.F. van Gastel en M.A. Eijgenraam geven aan dat blijkens de stukken de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2 significante gevolgen voor de natuurwaarden in Natura-2000 gebied Voornes Duin. Op grond van de Natuurbeschermingswet en de Habitatrictlijn wordt dit kwaliteitsverlies in het algemeen belang verplicht gecompenseerd.</p> <p>Reclamanten kunnen in de stukken echter nergens terugvinden hoe met hun particuliere belang rekening zal worden gehouden dan wel hoe dit particuliere belang wordt gecompenseerd. Vriendelijk verzoeken zij om in het bestemmingsplan zodanige wijzigingen aan te brengen dat alsnog met het particuliere belang rekening wordt gehouden.</p>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan (par 11.2) is aangegeven dat belanghebbenden die van mening zijn dat zij vanwege de verwezenlijking van het bestemmingsplan onevenredige schade lijden een verzoek kunnen indienen tot schadevergoeding op grond van de planschade- en nadeelcompensatieregeling PMR.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>
ZW-46-1	J.W.F. van Gastel en M.A. Eijgenraam			<p>Deze zienswijze heeft betrekking op het door de gemeente Westvoorne vast te stellen bestemmingsplan Zeegebied. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren</p>

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
				en het plan niet te wijzigen.
ZW-47-1	Recreatieschap Voorne-Putten - Rozenburg	Recreatieschap Voorne-Putten – Rozenburg wil graag onder de aandacht brengen om tijdelijke recreatie op opgespoten gronden van Maasvlakte 2, die (nog) niet uitgegeven zijn, in het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 tot de mogelijkheden te laten behoren. Reclamant is zich ervan bewust, en ziet ook de mogelijkheden daartoe, dat tijdelijke recreatieve benutting de ontwikkeling dan wel veiligheid van industriële vestigingen niet mag beperken. Overigens kan tijdelijke uitgifte van opgespoten gronden voor recreatieve doeleinden ook bijdragen aan het op bladzijde 35 genoemde 'beheersen van tijdelijke natuur'.	Maasvlakte 2 wordt, zoals reclamant ook naar voren brengt, aangelegd voor havenactiviteiten. Zoals in het huidige havengebied reeds het geval is, wordt creatief gezocht naar mogelijkheden voor tijdelijke recreatieactiviteiten. Echter omdat het hier om een tijdelijke invulling gaat is dit aspect niet opgenomen in het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Overigens zal het Havenbedrijf voor de tijdelijke invulling van het gebied afstemmen met belanghebbenden, waaronder het Recreatieschap Voorne-Putten-Rozenburg.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-47-2	Recreatieschap Voorne-Putten - Rozenburg	Op de plankaart, horende bij het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2, staat aangegeven dat op het extensieve deel van het strand, dat onderdeel is van 'waterstaatkundige doeleinden 2', de plaatsing van windturbines is toegestaan. Op de kaart is te zien dat plaatsing van windturbines mogelijk is tot aan de waterlijn. Dit vind reclamant niet wenselijk omdat plaatsing van windturbines op het strand, in plaats van op de daadwerkelijke zeevering, meerdere vormen van recreatief gebruik, waaronder kitesurfen, daar zeer onveilig maken. Reclamant vraagt hier in de toekomstige vergunningverlening voor plaatsing van windturbines rekening mee te houden.	De windmolens hebben geen effect op de veiligheid op het extensieve strand. Bij de wijzigingsprocedure die vereist is om een windturbine te plaatsen kan voldoende rekening worden gehouden met veiligheidseisen.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-48-1	Mol R.	De heer / mevrouw R. Mol acht Maasvlakte 2 een goede ontwikkeling, maar is van mening dat met het plan een fundamentele keuze gemaakt moet worden: Rijnmond, Voorne-Putten en Maasvlakte worden vooral bestemd als industrie en de bestemming wonen wordt afgebouwd. Reclamant geeft in zijn brief een aantal signalen weer die op deze keuze wijzen. Reclamant is verontrust dat deze fundamentele keuze niet expliciet wordt gemaakt. Het blijft kortom een woongebied met een zware industriële belasting.	In de PKB PMR 2006 is voor de regio Rijnmond een dubbele doelstelling geformuleerd die niet uitgaat van óf industrie óf woningbouw, maar van zowel de economische ontwikkeling van de Mainport Rotterdam als de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daartoe heeft het kabinet drie deelprojecten geformuleerd met elke een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdams Gebied. Daarnaast zijn er projecten om de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten. Het gaat om het deelproject 750 ha natuur- en recreatiegebied met twee projecten aan de Noordrand van Rotterdam (150 ha) en een project van 600 ha in de gemeente Albrandswaard. Het programma Bestaand Rotterdams Gebied bestaat uit tal van leefbaarheidsprojecten op het gebied van milieu, natuurontwikkeling en de verbetering van de recreatieve mogelijkheden. Voorbeelden hiervan zijn het project Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer en de herinrichting van de Landtong Rozenburg. Met de formulering van deze drie deelprojecten acht het kabinet een verdere groei van de Mainport Rotterdam in relatie tot de leefkwaliteit in de Rijnmond verantwoord. Wij onderschrijven de in de PKB PMR 2006 neergelegde visie. Uit de aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende onderzoeken blijkt dat de industriële activiteiten en woonfuncties in het gebied met elkaar verenigbaar zijn.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-48-2	Mol R.	De heer / mevrouw R. Mol geeft aan dat in reactie op zijn / haar inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 is opgenomen dat er weinig te doen is aan normering voor zeeschepen omdat dit internationaal geregeld moet worden. Reclamant vindt dit een onlogische redenering. Er zijn namelijk zoveel dingen die buiten de normering gedaan kunnen worden, terwijl de luchtverontreiniging door zeeschepen een reëel punt is dat bovendien relatief eenvoudig aangepakt kan worden. Reclamant is van mening dat als extra zeeschepen tot meer vervuiling leiden, een uitbreiding die het aantrekken van meer zeeschepen mogelijk maakt zonder voorbehoud, niet toelaatbaar is.	De aanleg van Maasvlakte 2 zal geen invloed hebben op de omvang van het wereldwijde transport over zee naar Noordwest Europa. In dit verband kan worden verwezen naar paragraaf 8.2.4 en 8.2.6 van het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2. Ingezoomd op de Rijnmond geeft het uitgevoerde luchtonderzoek de effecten van de zeescheepvaart bij realisatie van Maasvlakte 2 precies weer. Waar overschrijding van normen zal optreden is in het bestemmingsplan en de daarmee verbonden Overeenkomst luchtkwaliteit afdoende compensatie voorzien in het gepresenteerde maatregelenpakket. Voor de aanpak van de zeescheepvaart bij de bron beschikt de gemeente Rotterdam, als bevoegde instantie voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2, niet over effectieve instrumenten. De aanpak vindt in internationaal verband plaats. Nederland spant zich in Europees verband in voor een brongerichte aanpak van de internationale zeescheepvaart. Wel is door de maatregelen die worden genomen op grond van de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 verzekerd dat de effecten van de zeescheepvaart met bestemming Maasvlakte 2 worden gecompenseerd.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-48-3	Mol R.	De heer / mevrouw R. Mol wil dat snelheidsmatiging van binnenvaartschepen als maatregel in het bestemmingsplan wordt opgenomen. Als het kennelijk mogelijk is de emissie van binnenvaartschepen door deze maatregel te beperken, verplicht daartoe dan zo snel mogelijk. De in het ontwerpbestemmingsplan genoemde tijdstrajecten voor het beperken van emissies van	In de eerste plaats verwijzen wij naar de reactie op de zienswijze van Milieudefensie (50-21). Het traject voor de snelheidsbeperking en de tijdsperiode waarin die gaat gelden zijn afgestemd op de bijdrage van de binnenvaart aan de luchtkwaliteit. Bij de besluitvorming over het bestemmingsplan voor Maasvlakte 2 geldt dat de compensatie gericht is op het tegengaan van de normoverschrijding die de realisatie van Maasvlakte 2 meebrengt. Indien nog meer maatregelen maatschappelijke	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		binnenvaartschepen geven volgens reclamant niet aan dat de signalen over de luchtkwaliteitsituatie ernstig worden genomen. Verbeteringen moeten sneller.	gewenst zouden zijn, is daar een besluit voor nodig dat los staat van het bestemmingsplan.	
ZW-48-4	Mol R.	De heer / mevrouw R. Mol geeft aan dat de reactie op zijn / haar inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 zaken naar voren worden gehaald die reclamant in dit korte tijdsbestek niet kan peilen. Reclamant vindt het voor een normale burger haast ondoenlijk om uit de wirwar van documenten wijs te worden. Reclamant vindt dit jammer.	Voor een omvangrijk en complex project als de aanleg van Maasvlakte 2 dient in de huidige wettelijke systematiek een groot aantal procedures te worden doorlopen. Juist om de transparantie en de onderlinge afstemming te bevorderen is ervoor gekozen om de stadia van de verschillende procedures zoveel als mogelijk parallel geschakeld en gecoördineerd vorm te geven. Daarom zijn alle ontwerpbesluiten (overeenkomstig de voorontwerpbesluiten) gelijktijdig door de bevoegde gezagen ter inzage gelegd. Hierdoor is het anderzijds onvermijdelijk dat gedurende een inzagetermijn veel informatie beschikbaar is. Met behulp van een website met zoekfunctie en voorlichtingsmateriaal zoals de zogeheten Zienswijzer is getracht overzicht aan belanghebbenden te bieden.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-49-1	Stichting natuurbescherming Vlinderstrik	Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik maakt bezwaar tegen de aanleg van de Tweede Maasvlakte omdat gelijktijdige realisatie van de 750 ha openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied oa. in de Vlinderstrik en Schiezone, zoals bedoeld in de beslissingen van wezenlijk belang nr 23 en 25, niet gegarandeerd is. Reclamant geeft aan dat het vastgestelde budget van 30,5 miljoen voor de realisatie 50 ha Schiezone en en 100 ha Vlinderstrik gezamenlijk inclusief beheerkosten en verdeeld over 15 jaar, aantoonbaar volkomen ontoereikend om eventuele uitkoop via minnelijke weg of via onteigening mogelijk te maken.	De dubbele doelstelling uit de PKB PMR (2006) omvat drie deelprojecten met elk een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdams Gebied. Mede door het Bestuursakkoord inzake uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de daarop gebaseerde Uitwerkingsovereenkomsten is integrale realisatie verzekerd. De zienswijze van de reclamant heeft betrekking op een onderdeel van de 750 ha natuur- en recreatiegebied, te weten de Vlinderstrik (100 ha). Reclamant heeft de zienswijze echter ingebracht bij de procedure voor het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2. Bij deze procedure voor Maasvlakte 2 kunnen uw suggesties en bezwaren niet worden beoordeeld en afgewogen. Voor de Vlinderstrik doorlopen de gemeenten Rotterdam en Lansingerland een afzonderlijke procedure. Bij die procedure krijgt een ieder de gelegenheid een reactie in te brengen.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-49-2	Stichting natuurbescherming Vlinderstrik	Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik steunt en verwijst naar de zienswijzen van Milieudefensie. Reclamant verzoekt de inhoud ervan als ingelast en herhaald te beschouwen. De stelling in het MER dat tengevolge van de aanleg van de Tweede Maasvlakte de leefomgevingskwaliteit in het Rijnmondgebied niet significant zal verslechteren, komt ook de reclamant ongeloofwaardig voor.	Verwezen kan worden naar de beantwoording van de zienswijze van Milieudefensie op dit punt.	Wij stellen u voor kennis te nemen van deze zienswijze.
ZW-50-1	Milieudefensie	Milieudefensie meent dat de planhorizon (de termijn waarbinnen het plan moet kunnen zijn gerealiseerd) van het bestemmingsplan "Maasvlakte 2" ten onrechte niet tien jaar is zoals wettelijk voorgeschreven, maar veel langer, minstens 30 jaar. Alleen al om deze reden kan dat plan niet worden goedgekeurd.	De aanleg en ingebruikname van Maasvlakte 2 zullen circa 25 jaar in beslag nemen. De planhorizon voor de volledige ontwikkeling loopt van 2008 tot 2033 en sluit aan op die van de PKB PMR 2006. Weliswaar heeft de PKB PMR 2006 een looptijd van 15 jaar, maar de tijdshorizon voor de ontwikkeling van het gehele project reikt ook in de PKB tot 2033. Zowel bij de Strategische Milieu Beoordeling voor de PKB PMR 2006 als het MER Maasvlakte 2 is daarom 2033 als planhorizon gehanteerd. De effecten zijn dus voor de gehele ontwikkelingsperiode van 25 jaar in beeld gebracht. De planhorizon van de PKB PMR 2006 en het bestemmingsplan liggen daarmee verder dan de 10-jaars herzieningstermijn van het bestemmingsplan. De redenen daarvoor zijn in het ontwerpbestemmingsplan uitvoerig uiteengezet. Deze betreffen samengevat: <ul style="list-style-type: none"> • De schaal van deze ruimtelijke ontwikkeling • Ruimtebeslag en noodzaak van aanleg van de buitencontour in één keer • Economische effectiviteit • Uitvoerbaarheid door een sluitende exploitatie op lange termijn • Integraal inzicht in en zekerheid over de effecten op lange termijn De feitelijke aanleg van de landaanwinning als geheel duurt tot 2020. Het bouwrijp maken en in gebruik nemen van in totaal 1.000 ha netto haven- en industrieterrein zal in 2013 van start gaan en nemen naar verwachting een periode van ca. 20 jaar in beslag (2013 - 2033). In nauwe samenhang daarmee worden complexe en grootschalige natuurcompensaties en infrastructurele werken gerealiseerd. De voor dergelijke ontwikkelingen benodigde kosten en daarmee samenhangende risico's zijn alleen te verantwoorden, indien voor een voldoende lange termijn en voldoende schaal zekerheid wordt geboden over de ontwikkelingsmogelijkheden. Dit neemt niet	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			<p>weg dat de ontwikkelingen op basis van actuele informatie tussentijds met planherziening kunnen worden bijgestuurd, binnen de randvoorwaarden van de PKB PMR 2006 en dan geldende regelgeving.</p> <p>Omdat de planontwikkeling van Maasvlakte 2 zich niet kan beperken tot een periode van 10 jaar, dient inzicht en zekerheid te worden gegeven over de ontwikkeling op langere termijn, ook voor andere belanghebbenden in het gebied. Zonder dat inzicht en die zekerheid kan ook de projectomgeving geen adequate beslissingen voor de toekomst nemen. Daarvoor is duidelijkheid en zekerheid noodzakelijk.</p> <p>Juist vanwege die lange termijn zijn in het MER Maasvlakte 2 de effecten voor de gehele ontwikkelingsperiode van 25 jaar in beeld gebracht. De uitvoerbaarheid van activiteiten en maatregelen is onderzocht en - waar wettelijk nodig - geborgd.</p> <p>Overigens geldt er voor het bestemmingsplan een wettelijke actualiseringplicht.</p>	
ZW-50-2	Milieudefensie	<p>Milieudefensie geeft aan dat Nederland zichzelf een reductie van de CO2-emissie van 30% in 2020 ten doel heeft gesteld. Deze ambitie wordt ondergraven door activiteiten op de Tweede Maasvlakte. De scheepvaart veroorzaakt een grote uitstoot van het broeikasgas CO2. De ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte maakt het klimaatbeleid van de Nederlandse regering en de Europese Unie onhaalbaar. Het is bovendien in tegenspraak met de ambities van het "Rotterdam Climate Initiative".</p> <p>Reclamant wijst op een bericht in de Volkskrant met een uitgelekt VN-rapport waaruit blijkt dat de CO2 uitstoot van scheepvaart mondiaal meer dan het dubbele uitstoot dan waar tot nu toe door klimaatwetenschappers bij IPCC of EU mee rekening gehouden is. Het Milieu- en Natuurplanbureau berekende voor een aantal economische groeiscenario's de toekomstige emissies van koolstofdioxide (CO2) door het goederenvervoer in Nederland. De CO2-uitstoot van het zwaardere vrachtverkeer over de weg stijgt met 35 tot 55% in de periode 2000-2020. De CO2-uitstoot van de zeescheepvaart stijgt in dezelfde periode met 29 tot 59%. Deze cijfers bevatten nog nauwelijks de effecten van de tweede Maasvlakte.</p> <p>Volgens het IPCC dienen in 2050 de CO2-emissies in de geïndustrialiseerde wereld 80% lager te zijn dan nu. Dit om de rampzalige gevolgen van klimaatverandering, met name voor arme landen, te voorkomen.</p> <p>In het rapport "Een prijs voor elke reis" dat drie adviesraden van de regering onlangs uitbrachten, wordt erop gewezen dat "...om de Europese klimaatdoelen voor 2050 te halen, een veel krachtiger CO2-beleid voor de transportsector moet voeren. De doelen zijn alleen haalbaar als een trendbreuk wordt geforceerd in de groei van CO2-emissies van het verkeer en vervoer. Reclamant trekt de volgende conclusie: Deze miljardeninvestering in uitbreiding van de transportsector is volstrekt in tegenspraak met de klimaatdoelstellingen.</p> <p>Voorts wijst reclamant er op dat de bijdrage van de landaanwinning aan de CO2 uitstoot geen 2,5 tot 5 megaton per jaar zijn maar inclusief de uitstoot van de zeeschepen op weg naar de Tweede Maasvlakte 12 tot 17 megaton CO2 per jaar. Dat is 5 tot 8% van de totale Nederlandse CO2 uitstoot. Daarbovenop faciliteert de havenuitbreiding de import van CO2 die is uitgestoten tijdens de fabricage van de producten die worden aangevoerd.</p> <p>De tweede Maasvlakte maakt een verdubbeling van het</p>	<p>In het Rotterdamse haven- en industriegebied wordt ca. 16% van de totale hoeveelheid CO2 geëmitteerd die in Nederland wordt uitgestoten. Daarvan komt het overgrote deel (88.4% in 2005) voor rekening van industrie als energiebedrijven en raffinaderijen die producten maken die merendeels elders in Nederland en Europa worden gebruikt. Voor dergelijke grote inrichtingen bestaan CO2-emissierestricties in het Europees emissie handel systeem. Deze grote inrichtingen dienen emissierechten te bezitten, waarvan de jaarlijks uit te geven hoeveelheid gaandeweg wordt beperkt. Door dit beperken geldt dat alle grote industriële emittenten samen jaarlijks minder CO2 zullen uitstoten.</p> <p>Scheepvaart in en rond de Rotterdamse haven was in 2005 verantwoordelijk voor 2.9% van de CO2-emissies binnen de gemeentegrenzen van Rotterdam en droeg daarmee voor ca 0.5% bij aan de totale CO2 -uitstoot van Nederland.</p> <p>Het HbR en de gemeente Rotterdam erkennen dat het terugdringen van de uitstoot van CO2 een hoge maatschappelijke prioriteit heeft en zetten zich er voor in om meer te doen dan strikt juridisch noodzakelijk. Er worden onder meer de volgende maatregelen getroffen:</p> <p>Het Rotterdam Climate Initiative is opgericht, dat tot doel heeft de uitstoot van CO2 in Rotterdam in 2025 terug te dringen tot 50% van wat er in 1990 werd geëmitteerd. Deze doelstelling is verdergaand dan die van het kabinet (30% reductie in 2020), die van de Europese Unie (20% in 2020) en die van Green4Sure, het samenwerkingsverband van milieuorganisaties en vakbonden. In de Rotterdamse reductiedoelstelling en de uitwerking ervan is totstandkoming van Maasvlakte 2 meegenomen in de berekeningen. Bij de aanleg- en exploitatiefase van Maasvlakte 2 is met de drie daartoe benodigde transitietrajecten (energie-efficiency, grootschalige inzet van duurzame energie en schone toepassingen van fossiele brandstoffen door middel van afvang van CO2) rekening gehouden. Wanneer de doelstelling wordt behaald zorgt de Rotterdamse haven voor een groot deel voor het behalen van de CO2-reductiedoelstelling van Nederland.</p> <p>Onder leiding van het Havenbedrijf Rotterdam en met ondersteuning van de gemeente Rotterdam, het Rotterdam Climate Initiative, de C40 Large Cities Climate Leadership Group en de Clinton Foundation worden met een groot aantal werelddhavens in juli 2008 afspraken gemaakt over het gezamenlijk reduceren van de uitstoot van CO2. Het maatregelenpakket dat zal worden vastgesteld richt zich niet alleen op havens zelf, maar juist ook op de logistieke stromen van en naar de haven, zoals ook de mondiale scheepvaart. Voorbesprekingen met 14 van de grootste havens ter wereld in november zijn succesvol verlopen. Naar verwachting zal een groot deel van de kleine en middelgrote havens zich (vrijwillig) aansluiten in juli 2008.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>containertransport via Rotterdam mogelijk van 16 miljoen TEU naar 32 miljoen TEU. Uit de statistieken van het Havenbedrijf blijkt dat 25% van de totale doorvoer (in tonnen) uit containertransport bestaat. Als we aannemen dat dit ook betekent dat de containerschepen 25% van de in Rotterdam gebunkerde brandstof voor hun rekening nemen is de daaraan gerelateerde uitstoot 12 megaton CO₂. (Het MNP voorspelt voor 2010 een totale uitstoot t.g.v. bunkerbrandstof door de zeescheepvaart van 48.025 kTon₂) Op deze schatting valt natuurlijk veel af te dingen. Duidelijk is echter wel dat het MER de klimaateffecten ten gevolge van een Tweede Maasvlakte schromelijk onderschat. Een aanvulling op het MER is ons inziens noodzakelijk.</p>		
ZW-50-3	Milieudefensie	<p>Het maatschappelijk belang van de aanleg van de Tweede Maasvlakte wordt gerechtvaardigd door te stellen dat het afzien daarvan zou leiden tot een geringer marktaandeel voor de Rotterdamse haven, mede gezien de felle concurrentieslag. Dit is echter een relatieve en daarmee irrelevante vergelijking. Naburige havens kunnen harder groeien als er geen Tweede Maasvlakte komt, maar voor Rotterdam gaat er concreet, behalve aanzien en prestige, niets verloren.</p> <p>De uitbreiding van de Maasvlakte, door een vestigingsplaats te bieden voor grootschalige industrie en logistieke dienstverlening, gaan dienen als aanjager van economische ontwikkelingen. Het maatschappelijk belang van nog meer grootschalige chemische industrie en transport is echter omstreden.</p> <p>Daarnaast wordt gewezen op de bijdrage die de Tweede Maasvlakte zou leveren aan het Europees beleid dat gericht is op het invullen van missing links en multimodale bereikbaarheid. Dit is een vreemd argument als het gaat om de grootste haven van Europa. De haven is geen missing link maar juist per schip al uitstekend bereikbaar. Dat de haven nu een belangrijke rol speelt, betekent niet dat het van groot maatschappelijk belang is om die functie in de toekomst nog verder te laten doorgroeien.</p>	<p>In de PKB PMR 2006 is het planologisch kader neergelegd voor de aanleg van Maasvlakte 2, in het zeegebied ten zuidwesten van bestaande Maasvlakte. Aan dit besluit liggen kosten-batenanalyses, marktverkenningen en milieueffectstudies ten grondslag. In de PKB PMR (2006) heeft het kabinet onderbouwd dat er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn om het Rotterdamse haven- en industrieterrein uit te breiden met maximaal netto 1000 ha haventerrein op een landaanwinning. De versterking van de Mainport Rotterdam levert een belangrijke bijdrage aan het Europese beleid voor het Trans-Europees Netwerk Transport. Hiermee wordt verder een nationaal en regionaal economisch belang op de lange termijn gediend. Uit uitgevoerd alternatievenonderzoek is gebleken dat alternatieve oplossingen ontbreken. De Europese Commissie heeft in haar toetsingsadvies de dwingende redenen van groot openbaar belang onderschreven. Ook de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in januari 2005 biedt op verschillende gebieden steun aan de in de PKB neergelegde beleidskeuzes.</p> <p>Tweede en Eerste Kamer hebben eind 2006 ingestemd met de PKB en de onderbouwing daarvan.</p> <p>De beslissingen van wezenlijk belang uit de PKB PMR 2006 zijn aan het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ten grondslag gelegd. Wij onderschrijven de onderbouwing van nut en noodzaak van Maasvlakte 2.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-4	Milieudefensie	<p>Milieudefensie is van mening dat de aanleg van de Tweede Maasvlakte een forse toename van de luchtvervuiling veroorzaakt en daarom niet voldoet aan de algemene voorwaarden die zijn gesteld aan het toepassen van saldering.</p>	<p>De uitvoering van de beoogde maatregelen leidt ertoe dat de luchtkwaliteit in overschrijdingssituaties per saldo verbetert. De maatregelen grijpen aan op de locaties waar grenswaarden voor PM10 en NO₂ worden overschreden en gebruik van Maasvlakte 2 kan leiden tot een toename van de concentraties van deze stoffen.</p> <p>Uit de berekeningen blijkt dat met de uitvoering van de maatregelen op enkele overschrijdingslocaties langs de snelwegen in het studiegebied een beperkte toename van de concentraties NO₂ en PM10 kan optreden. Uit de berekeningen blijkt ook dat de verbeteringen op overschrijdingslocaties elders langs de snelwegen groot genoeg zijn om deze toename te compenseren. Deze verbeteringen doen zich bovendien vooral voor langs snelwegen in directe omgeving van woonlocaties. Per saldo zullen de maatregelen leiden tot een afname van het oppervlak van het overschrijdingsgebied en een afname van de gemiddelde concentratie.</p> <p>Hiermee wordt voldaan aan de algemene voorwaarde in de Wet milieubeheer (artikel 5.16, lid 1 b 2o) dat een beperkte toename van de concentraties als gevolg van Maasvlakte 2 is toegestaan, wanneer de luchtkwaliteit per saldo verbetert.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-5	Milieudefensie	<p>Milieudefensie is van mening dat in een te groot gebied wordt gesalderd.</p>	<p>Het salderingsgebied is het totale gebied waar zich de effecten van een project voordoen (in de praktijk vaak aangeduid met de term studiegebied) alsmede het gebied waar de maatregelen worden getroffen en hun effecten hebben (bron: toelichting Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007). Het gebied waarbinnen saldering plaats vindt is niet groter dan het gebied waarbinnen Maasvlakte 2 gevolgen kan hebben voor de luchtverontreiniging:</p> <ul style="list-style-type: none"> De maatregelen worden getroffen binnen het gebied waar de effecten van het project zich voordoen (studiegebied). 	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			<ul style="list-style-type: none"> De maatregelen hebben effect op locaties waar de grenswaarden voor PM10 en NO2 worden overschreden en gebruik van Maasvlakte 2 kan leiden tot een toename van de concentraties van deze stoffen. <p>De grootte van het salderingsgebied voldoet daarmee aan de algemene voorwaarden die zijn gesteld aan het toepassen van saldering.</p>	
ZW-50-6	Milieudefensie	Milieudefensie merkt op dat door te werken met gemiddelden voor heel Rijnmond, in plaats van met waarden voor het westelijk havengebied en de transportassen een te positief beeld wordt geschetst van de luchtkwaliteit.	<p>De berekening van de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2 voldoet aan de bepalingen in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.</p> <p>Om inzicht te krijgen in de autonome bijdrage van lokale bronnen en de bijdrage van Maasvlakte 2, zijn gedetailleerde concentratieberekeningen uitgevoerd (op grids van 10 bij 10 meter) waarbij rekening is gehouden met de locatiespecifieke omstandigheden.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-7	Milieudefensie	De luchtkwaliteitsrapporten zelf inclusief de latere aanvullingen zowel voor de aanleg en het gebruik zijn ten onrechte niet ter inzage gelegd zodat veel punten met betrekking tot de luchtkwaliteit onduidelijk zijn en daarop in het kader van deze zienswijze nog niet kan worden ingegaan. Zo is onder meer niet altijd duidelijk op welke manier en met welke gegevens precies de luchtkwaliteit is berekend. Deze rapporten moeten dan ook alsnog moeten worden overgelegd.	<p>In de periode 20 april - 31 mei 2007 heeft het MER (hoofdrapporten en bijlage luchtkwaliteit) samen met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. In de periode 4 januari - 14 februari 2008 hebben het actualisatierapport (Luchtonderzoek Maasvlakte 2, Actualisatie 2007) samen met het eerder gepresenteerde MER, een toelichting daarop aan de Commissie voor de m.e.r. én het toetsingsadvies van deze Commissie ter inzage gelegen. In deze rapporten is de relevante informatie te vinden waarop het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd. Daarmee hebben de onderbouwende luchtkwaliteitsrapporten, inclusief de latere aanvullingen over aanleg en gebruik, wel degelijk ter inzage gelegen.</p> <p>Verder liggen de inputgegevens, de outputgegevens en de wijze van modellering ter inzage bij de gemeente Rotterdam (dS+V).</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-8	Milieudefensie	<p>De toename van het verkeer, waaronder het auto- en vrachtwagenverkeer wordt onderschat. Veel verkeer dat moet worden toegerekend aan de aanleg en het gebruik van de Tweede Maasvlakte wordt ten onrechte toegerekend aan de autonome groei. Dit leidt tot een onderschatting van de effecten.</p> <p>Zo worden bijvoorbeeld vrachtwagenbewegingen direct veroorzaakt door aan- en afvoer van containers via de Tweede Maasvlakte ten onrechte als onderdeel van de 'autonome ontwikkeling' gezien. In de berekeningen in het MER en de aanvullende bijlagen Verkeer en Lucht is een deel van de aan de Tweede Maasvlakte gerelateerde uitstoot dus niet correct verwerkt. Dit blijkt in het verkeersmodel doordat een groot deel van de transportbewegingen in het westelijk havengebied het label "gevolg van Tweede Maasvlakte" verliest en onder de autonome ontwikkeling wordt geschoven.</p> <p>Voorgerekend wordt dat van de 18.800 vrachtauto's die het havengebied inrijden slechts 12.400 het gebied ook weer uitrijden. 6.400 (aanvoer en afvoer) ofwel 3200 (aanvoer) vrachtauto's verdwijnen in het havengebied. Kortom, 34% van het vrachtverkeer van en naar de Tweede Maasvlakte verdwijnt volgens het MER in het westelijk havengebied (inclusief Oost-Voorne).</p> <p>Uit tabel 3.8 blijkt dat (in het containerscenario) 90% van het verkeer naar de Maasvlakte de containerterminals en distributiecentra bezoekt. Dit betekent dat dagelijks 2.800 vrachtwagenladingen, grotendeels containers, in het havengebied verdwijnen. In werkelijkheid is dit natuurlijk niet het geval en worden deze goederen verder getransporteerd, vaak verdeeld over meer vrachtwagens dan waarin ze werden aangevoerd. Het Havenbedrijf stelt zich op het standpunt dat deze transportbewegingen in het verkeersmodel zijn opgenomen in de autonome groei. Dit zou betekenen dat de autonome groei te hoog wordt ingeschat en de groei ten gevolge van de activiteiten op de Tweede Maasvlakte te laag en in verhouding tot de te hoge autonome groei relatief dus zelfs veel te laag.</p>	<p>Reclamant stelt vraagtekens bij de verkeersberekeningen in het MER en in het vervolg daarop bij de omvang van de effecten op de luchtkwaliteit.</p> <p>In het MER is met een gevalideerd regionaal verkeersmodel (Regionale Verkeersmilieukaart, RVMK) de volledige bijdrage van Maasvlakte 2 aan de verkeersbewegingen berekend. De hoeveelheid nieuwe distributieactiviteiten is een rechtstreeks gevolg van de omvang van de aanvoer van containers naar Maasvlakte 2. In de modellen zijn deze nieuwe distributieactiviteiten gepositioneerd op de maximale omvang van de voor distributie bestemde delen van Maasvlakte 2. Dat wil zeggen dat alle daarbij behorende verkeersbewegingen van Maasvlakte 2 vanwege de distributieactiviteiten volledig meegenomen zijn in het verkeersmodel. Op basis daarvan zijn volgens de wettelijke systematiek de effecten op de luchtkwaliteit bepaald. Het is dus niet zo dat het verkeer vanaf distributiecentra in de verkeersberekeningen buiten beschouwing is gelaten.</p> <p>Niettemin blijft er omdat er met modellen wordt gewerkt, die een abstractie zijn van de werkelijkheid, altijd een bepaalde mate van onzekerheid. In dit geval betekent dit dat dit model, evenmin als andere modellen, in staat is om op voertuigniveau uitsluitend te geven over de precieze verkeersbewegingen. Feitelijk richt reclamant zich op de verdelingssystematiek in het RVMK model, dat een gevalideerd en beproefd model is. Vaststaat dat in het RVMK model geen voertuigbewegingen verdwijnen. Als input worden alle ritten ingevoerd waaraan het RVMK model op basis van een vastgesteld verdelingsmechanisme een bestemming koppelt.</p> <p>Het pakket aan compenserende maatregelen in de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 is overigens zo ruim gekozen dat vaststaat dat ook indien het verkeer vanaf de distributiecentra in het huidige havengebied hoger zou worden ingeschat ten gevolge van Maasvlakte 2 het maatregelenpakket voldoende is.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		Het aantal vrachtwagenbewegingen op de A15 ter hoogte van Rotterdam ligt dus minimaal 2800 bewegingen hoger dan waarvan in het MER wordt uitgegaan. Hoewel niet duidelijk is wat de invoergegevens voor de luchtkwaliteitsstudie zijn geweest, zijn dit waarschijnlijk de verkeersgegevens die uit het verkeersmodel afkomstig zijn. Hierdoor is er sprake van een forse onderschatting van (de luchtvervuiling door) het vrachtverkeer in het studiegebied.		
ZW-50-9	Milieudefensie	Dat uitgegaan wordt van een te kleine toename van de scheepvaart blijkt bijvoorbeeld uit het volgende. Er is onvoldoende rekening gehouden met de geplande groei van de binnenvaart. De zeescheepvaart groeit volgens de MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage verkeer Annex 6 van 103 bezoeken in 2003 naar 164 in 2033. De binnenvaart groeit volgens de MER Bestemming Maasvlakte 2, bijlage verkeer Annex 5 van op de Oude en Nieuwe Maas landinwaarts van 492 in 2003 naar 579 in 2033 (Planalternatief Containerscenario). Nog daargelaten of deze cijfers kloppen, blijkt dus dat de aanvoer per zeeschip stijgt met 59%, maar de afvoer per binnenschip met slechts 18%. Dit is vreemd aangezien er geen grote daling van het aandeel van de binnenvaart in het transport wordt voorzien. Ook ligt het niet voor de hand dat de afmetingen van de binnenvaartschepen sneller groeien dan de zeeschepen. Er wordt op gerekend dat de Betuwelijn tot een daling van het marktaandeel van de binnenvaart van enkele procenten leidt. De afvoer per binnenschip zou dus ook met bijna 60% moeten stijgen. In tonnen uitgedrukt gaat het MER er vanuit dat het vervoer per binnenvaartschip toeneemt van 130 naar 205 ton.	<p>De stelling dat onvoldoende rekening is gehouden met de groei van de binnenvaart is onjuist en mag niet worden afgeleid van een door reclamant veronderstelde vaste verhouding tussen groei van de zeevaart en de binnenvaart. Bovendien gebruikt reclamant in een aantal gevallen cijfers die geen betrekking hebben op het voorkeursalternatief. Een vaste verhouding treedt niet op zoals uit de onderstaande informatie blijkt (uit het effectrapport van het MER par. 12).</p> <ul style="list-style-type: none"> • De call size van binnenvaartschepen groeit relatief sterker (81 TEU/call in 2003 naar 160 TEU/call in 2033) dan van zeeschepen (1000 TEU/call in 2003 naar 1.600 TEU/call in 2033). • Bij de containerstromen moet worden bedacht dat ruim een kwart van de containers (27% in 2033) het achterland niet bereikt, omdat dit overzees wordt overgeslagen (transshipment). Van de overige containers wordt slechts een deel met de binnenvaart aan-/afgevoerd. • Van de aanvoer over zee geldt dat alleen containers en bulk worden afgevoerd met de binnenvaart. Groei van de totale aanvoer leidt dus niet een-op-een tot evenveel groei van de binnenvaart. Bij distributie en MT's (waar 15% van de containers naar toe gaan) is het wegtransport de belangrijkste modaliteit. Voor chemie geldt dat veel achterlandtransport per buisleiding gaat. <p>Voor 2003 is uitgegaan van een binnenvaartdoorzet van 4 miljoen TEU op de Maasvlakte. Voor 2033 is dat 27,8 miljoen TEU (beide Maasvlaktes samen). De aangehouden schaalvergroting in de binnenvaart (gemiddeld 81 TEU/bezoek in 2003 naar gemiddeld 160 TEU/bezoek in 2033) zorgt in de autonome ontwikkeling voor een afname van het aantal vaarbewegingen op de vaarwegen in het achterland. Als gevolg van de komst van Maasvlakte 2 stijgt het aantal binnenvaarttransporten echter wel; van 442 in 2003 Autonome ontwikkeling naar 559 in 2033 container max. Dit verkeer verdeelt zich over de diverse achterlandverbindingen, waardoor op individuele vaarwegen de stijging minder groot is.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-10	Milieudefensie	<p>Milieudefensie heeft twijfel over de ontwikkeling van de modal split en de beladingsgraad.</p> <p>Het is nog maar zeer de vraag of de modal split verbetering, van 49% trucking nu, naar 35% in 2033, waar in het voorkeursalternatief (VKA) van wordt uitgegaan, echt wordt bereikt. De voorspellingen in het MER zijn gebaseerd op de inschattingen van vertegenwoordigers van de spoor- en binnenvaartsector. Vooralsnog gaat van alle containers die vanuit de Rotterdamse haven verder over land gaan, 60% per vrachtauto. Bijna de helft van al die containers gaat linea recta naar het buitenland. Voor een betere modal split is volgens de bijlage verkeer bovendien een depot voor lege containers nodig in het achterland. Of dit depot er ook daadwerkelijk gaat komen blijkt nergens.</p> <p>De beladingsgraad van de vrachtwagens op weg van en naar de Maasvlakte stijgt in het Voorkeursalternatief van 2,3 nu naar 2,6 in 2020 en 2,8 in 2033. Dit wordt nauwelijks onderbouwd. Efficiëntere belading dankzij schaalvergroting is geen overtuigend argument, want het containervervoer in Rotterdam is momenteel ook al grootschalig. Het inzetten van langere vrachtwagens zal niet snel leiden tot een forse verhoging van de beladingsgraad, want juist het lange afstandsvervoer, waarvoor de langere vrachtwagens kunnen worden ingezet zal in het scenario van het voorkeursalternatief via het spoor en de binnenvaart gebeuren. Als de beladingsgraad op</p>	<p>Reclamant richt zich in zijn zienswijze op de onderzoeken die in het kader van het MER zijn gedaan en die via de verkeerscijfers van invloed kunnen zijn op de berekening van de effecten op de luchtkwaliteit.</p> <p>Het huidige aandeel van 60% transport over de weg heeft betrekking op containers in het hele havengebied. Het aandeel op de huidige Maasvlakte bedraagt nu 49%, hetgeen representatief is voor Maasvlakte 2. De modal shift van 49% transport over de weg nu naar 35% in 2033 wordt door de biedingen van de klanten voor de containerterminals ondersteund. Deze geven aan dat deze modal shift goed haalbaar is. Een aandeel van maximaal 35% vervoer over de weg in 2033 wordt vastgelegd in het contract met de klanten op Maasvlakte 2.</p> <p>Toekomstige gebruikers van Maasvlakte 2 geven aan te verwachten dat een beladingsgraad van trucks (het aantal TEU dat per bezoek geladen en gelost wordt) van 3,2 TEU/call realistisch is. Dit als gevolg van efficiëntere afhandeling van het achterlandtransport door schaalvergroting in de containeroverslag als gevolg van Maasvlakte 1 en 2. Daarnaast streven zij ernaar het aandeel leegrijden (om economische redenen) steeds verder terug te brengen. Hoewel voor 2033 een beladingsgraad verwacht wordt van 3,2 TEU/call is dit op dit moment niet afdwingbaar. Daarom is in het voorkeursalternatief en het bestemmingsplan uitgegaan van een conservatieve beladingsgraad van 2,8 TEU/call.</p> <p>De ontwikkeling van de beladingsgraad zoals aangehouden voor het voorkeursalternatief en het bestemmingsplan is overigens dezelfde als aangehouden voor de autonome ontwikkeling. Van gunstige effecten op de modal split als gevolg</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		bijvoorbeeld 2.4 blijft steken, rijden er (2,8-2,4)/2,8 maal zoveel, ofwel 14% meer vrachtwagens.	van Maasvlakte 2 is niet uitgegaan.	
ZW-50-11	Milieudefensie	In de berekeningen van de emissies door personenauto's en vrachtauto's wordt uitgegaan van het schoner worden van het wagenpark. In de praktijk blijkt dat ondanks het schoner worden van het wagenpark de lucht in de grote steden niet schoner wordt. In het MER wordt er van uitgegaan dat het schoner worden van automotoren (60% minder NOx en 80% minder SO2 in 2015) zich, vervangingstermijnen van auto's in aanmerking genomen, rechtstreeks vertaalt in afname van de emissies en een schonere lucht. Factoren die ook meespelen: groter worden van personenauto's, grotere motoren in vrachtwagens, etc. worden buiten beschouwing gelaten.	In lijn met de bepalingen in de regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (artikel 66 en 67) is in de berekeningen van de emissies (onder andere NOX, SO2 en PM10) door personenauto's en vrachtauto's uitgegaan van de emissiefactoren die door de Minister van VROM bekend zijn gemaakt. De emissiefactoren die VROM bekend maakt, zijn vastgesteld door de Taakgroep Verkeer en Vervoer van het project Emissieregistratie. In de taakgroep zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: Milieu en Natuur Planbureau, TNO, CBS, RIZA en Rijkswaterstaat. De emissiefactor is een factor voor de gemiddelde uitstoot van een luchtverontreinigende stof per afgelegde kilometer door een voertuig. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende voertuigcategorieën, zoals personenauto's en vrachtauto's. Bij de totstandkoming van de emissiefactoren in toekomstige jaren (2015, 2020) is rekening gehouden met ontwikkelingen in de samenstelling en de kenmerken van het wagenpark binnen elke voertuigcategorie.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-12	Milieudefensie	De berekende emissies door binnenvaartschepen en het effect van stimuleringsregelingen op de installatie van schonere motoren zijn gebaseerd op aannames die op geen enkele manier worden onderbouwd.	De subsidieregeling voor schone motoren in de binnenvaart maakt onderdeel uit van een pakket aan maatregelen voor de binnenvaart. Centraal staan het toegangsverbod tot de haven voor schepen die niet beschikken over een schone motor en de snelheidsbeperking voor de binnenvaart op een aantal trajecten. Deze beide maatregelen zorgen voor een afdoende compensatie van de effecten van Maasvlakte 2 op de luchtkwaliteit langs de vaarwegen. Flankerend en stimulerend zijn de beide maatregelen met financiële prikkels: de verhoging van het havengeld voor schepen die niet over een schone motor beschikken en de subsidieregeling voor schone scheepsmotoren.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-13	Milieudefensie	Volgens het MER gaat in de chemische industrie de productie per hectare omhoog en stijgt zelfs het energiegebruik per hectare licht, maar de NOx uitstoot zou desondanks met meer dan 50% dalen en de SO2 uitstoot zelfs met 80%. Of daaraan effectief vastgesteld overheidsbeleid of voorzienbare technologische ontwikkelingen aan ten grondslag liggen is onduidelijk. Alle voorspellingen lijken gebaseerd te zijn op een verkennend rapport uit 1999. Hoe dan ook kan niet met deze niet vaststaande cijfers worden gerekend.	In de Annex I van de Bijlage luchtkwaliteit van MER-Bestemming is gemotiveerd dat het energiegebruik per ha min of meer gelijk blijft door enerzijds de toenemende productiviteit per ha en anderzijds de afnemende hoeveelheid energie per product (toename energie-efficiëntie). Opgemerkt moet worden dat vooralsnog uitgegaan is van de realisatie van energie-intensieve industrie (bijvoorbeeld een kraker-installatie). Vervolgens is op grond van de in het kader van geldende IPPC-regelgeving en de huidige best beschikbare techniek (BBT), zoals vastgelegd in de zogenaamde BBT-referentiedocumenten (BREF's), gemotiveerd wat de emissiefactor per eenheid energie zal zijn voor SO2, NOx en fijn stof. Voor NOx is uitgegaan van de geldende NOx-emissiehandelwetgeving met een verdere aanscherping van de prestatie-eis na 2010. Ook hiervoor geldt dat deze aanscherping aansluit op de informatie uit de BREF's. Zie hiervoor bijvoorbeeld ook de in opdracht van het Ministerie van VROM uitgevoerde onderzoek 'De toekomst van emissiehandel: Emissiefactoren en PSR's' van maart 2007. Het is niet correct, zoals reclamant aangeeft, dat alle voorspellingen zijn gebaseerd op een verkennend rapport uit 1999. In de Bijlage Luchtkwaliteit van het MER, Annex I Milieukentallen (onderdeel C, blz 10 - 17) is onderbouwd hoe de emissiekentallen tot stand zijn gekomen. <ul style="list-style-type: none"> • allereerst is uitgegaan van een energiegebruik voor chemische industrie per hectare (150 - 200 TJ/ha/jaar). • vervolgens is voor de energiegerelateerde emissies (CO2, SO2, Fijn stof en NOx) een emissiekental per hoeveelheid energiegebruik bepaald. Dit is onderbouwd aan de hand van vigerende wet- en regelgeving en informatie uit de zogenaamde Best Beschikbare Technieken Referentiedocumenten. Tabel I.16 geeft het resultaat van deze berekening en vergelijkt dit met het door reclamant geciteerde rapport uit 1999.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-14	Milieudefensie	In de berekening is de capaciteitsuitbreiding van ECT, dat is gevestigd op het al bestaande deel van de Maasvlakte, "... niet meegenomen in de berekeningen, omdat dit niet erg realistisch bleek te zijn" Die uitbreiding van 2,8 miljoen TEU/jaar (groei ECT van circa 9,1 naar 11,9 miljoen TEU/jaar), komt overeen met een kwart van de verwachte containeroverslagcapaciteit van de terminals op de Tweede Maasvlakte (2,8/(4+4,5+2,5)=0,25). De	In de autonome ontwikkeling is in eerste instantie een lagere groei in de overslag op de ECT terminal meegenomen. In de loop van het opstellen van het MER werd duidelijk dat rekening gehouden moest worden met een extra groei van 2,8 miljoen TEU/jaar door de aanleg van een bargeterminal bij ECT. Deze extra groei in doorzet is in een gevoeligheidsanalyse in het MER meegenomen (MER Bestemming, Effectrapport, Hoofdstuk 12.5). Uit deze gevoeligheidsanalyse blijkt dat door deze extra groei bij ECT geen nieuwe bereikbaarheidsknelpunten ontstaan in het	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		luchtkwaliteit ten gevolge van de autonome groei, zal dus veel slechter zijn dan in het hoofdrapport wordt aangenomen. In de gevoeligheidsanalyse zijn de effecten hiervan op de luchtkwaliteit niet beoordeeld.	achterland. Verder blijkt uit de gevoeligheidsanalyse dat in deze situatie de toename van het verkeer op knelpuntlocaties zeer beperkt is (maximaal 1%). De effecten op luchtkwaliteit zijn wel meegenomen in tegenstelling tot wat reclamant stelt. De toename in doorzet leidt tot een zeer beperkte autonome toename van de oppervlakte van de overschrijdingsgebieden luchtkwaliteit. Dit heeft echter geen gevolgen voor de omvang van de in de Overeenkomst Luchtkwaliteit opgenomen maatregelen. Met deze maatregelen wordt voldaan aan de Wet milieubeheer.	
ZW-50-15	Milieudefensie	De verkeersgevolgen van het verkeer dat door de uitbreiding van de haven gaat rijden in het achterland zijn onvoldoende in beeld gebracht. Ook hier geldt dat een groot deel van het verkeer buiten beeld blijft omdat ze onterecht onder autonome groei worden meegeteld.	Binnen het MER studiegebied van 20 x 40 kilometer (de verkeerruit van Rotterdam) kunnen de effecten van Maasvlakte 2 redelijk worden bepaald en toegerekend. Op grotere afstand van Maasvlakte 2 is het verkeer van en naar Maasvlakte 2 niet meer te onderscheiden van het daar heersende verkeersbeeld, omdat de rijroutes minder goed bekend zijn, de relatieve bijdrage aan het verkeersbeeld afneemt en het in feite om verkeer gaat dat anders ook, maar dan vanuit andere havensteden de betrokken regio's zou aandoen. Dit verkeer kan dus niet aan Maasvlakte 2 worden toegerekend.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-16	Milieudefensie	<p>In de berekening van de uitstoot door zeeschepen is een groot deel van de buitengaats uitstoot niet meegerekend. Wij zijn van mening dat ten minste de uitstoot op vaartraject van 10 tot 30 kilometer buitengaats, de vaartroute naar de Maasvlakte naar de doorgaande route, in de emissieberekeningen moet worden opgenomen. Emissies zijn tot 10 km buitengaats (slow cruise) meegenomen terwijl de vaartroute naar Rotterdam zich al 30 km buitengaats afsplitst van de doorgaande route. Er moet dus nog 20 km (full cruise) in de berekening in beschouwing worden genomen.</p> <p>Uit overheidscijfers¹³ blijkt dat een veel groter deel van de scheepvaart op het Nederlands Continentaal Plat dan in het MER wordt gesteld is te relateren aan verkeer met de Tweede Maasvlakte. 70% van het verkeer op het NCP is aan een Nederlandse haven gerelateerd.</p> <p>Bovendien zijn de emissieberekeningen gemaakt op basis van incorrecte gegevens over de brandstof die wordt gebruikt. Zeeschepen stoten veel zwaveloxiden die fijnstof en verzuring veroorzaken, stikstofoxiden en fijn stof uit. De emissiecijfers die in het MER worden gebruikt zijn een te optimistische inschatting.</p> <p>Door Maasvlakte 2 groeit de zeevaart. Deze groei gaat gepaard met extra emissies van luchtvervuilende stoffen. De luchtkwaliteitsstudie maakt niet precies duidelijk welke van de extra emissies meegenomen zijn voor het bepalen van de concentraties luchtvervuiling na aanleg van Maasvlakte 2 en het bepalen van de verslechtering van de luchtkwaliteit door Maasvlakte 2.</p> <p>Het aandeel van de zeescheepvaart aan de schadelijke concentraties fijnstof in de Nederlandse lucht groeit tussen 2006 en 2020 enorm, voorspelt het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP). Het aandeel in de door menselijke bronnen veroorzaakte concentraties fijnstof groeit van 7% in 2006 naar bijna 12% in 2020. Volgens het Milieu- en Natuurplanbureau is ook sprake van een absolute groei in de concentraties. Gemiddeld zat er in 2006 op Nederlands leefniveau 0,94 microgram/m³ fijnstof in de lucht, veroorzaakt door de internationale zeescheepvaart. In 2020 zou de hoeveelheid groeien naar 1,02 microgram/m³.</p> <p>Uit de fijnstofcijfers van het MNP over de zeescheepvaart blijkt dat de luchtvervuiling door zeescheepvaart zich wijd verspreidt. De achtergrondconcentraties volgens de gebruikte GCN-kaarten van het MNP, zijn gebaseerd op de bestaande situatie. De stijging van de concentraties luchtvervuilende stoffen ten gevolge van de scheepvaart naar de nog niet bestaande Tweede Maasvlakte is dus ook niet meegenomen in de achtergrondconcentratie. Overigens is</p>	<p>In de achtergrondgegevens (GCN) is rekening gehouden met de grootschalige effecten van de groei van de zeescheepvaart. Daar waar het scheepvaartverkeer expliciet aan Maasvlakte 2 is toe te wijzen is deze vanaf 10 km buiten de havenmonding bovendien apart opgenomen in de berekeningen van het MER en het Actualisatierapport. Dit leidt tot een overschatting van de absolute concentraties die zijn berekend in het studiegebied.</p> <p>De 10 km is gekozen op grond van de indeling van het Emissie Monitoring Systeem (EMS)-protocol. De overgang tussen 'Varen Zee' en 'Varen Haven' is gelijk gekozen met het punt waar de loods aan boord komt. Dit is bij Rijnmond 6 mijl (ongeveer 10 km) uit de kust. De overgang 'Varen Haven' naar 'Manoeuvreren' is het punt waar de vaart uit het schip gehaald wordt om vervolgens het havenbekken in te varen, rond te gaan etc. tot aan het vastmaken.</p> <p>Zelfs als in de luchtberekeningen rekening wordt gehouden met scheepvaart vanaf 50 km uit de kust – dat is het punt waar de schepen feitelijk hun koers verleggen naar de haven in Rotterdam – is het maatregelenpakket uit de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 afdoende om de daaraan toe te rekenen emissies te compenseren.</p> <p>In de berekeningen is niet uitsluitend uitgegaan van een veel schonere brandstof. Voor varen binnengaats is als volgt uitgegaan van zware stookolie (HFO) voor tankers (90%), bulkcarrier (70%) en containerschepen (60%). Voor de rest is uitgegaan van het gebruik van het schonere MDO. Voor emissie van o.a. NOx is de emissiefactor indifferent van het type brandstof. Voor PM10 en SO2 is er wel een verschil in emissiefactor.</p> <p>Voor de emissiefactor binnengaats is in het actualisatieonderzoek en het MER is een fijnere methode toegepast dan door het MNP in de WLO-studie. Daarbij is expliciet rekening gehouden met hogere emissiefactoren dan het MNP hanteert tijdens 'slow cruise' en 'manoeuvreren' en de lagere emissiefactoren tijdens 'hotelling'. Deze fijnere methode is ontleend aan de EMS-protocollen die gebruikt worden voor de nationale emissieregistratie (www.emissieregistratie.nl). Op dit moment is dit de best beschikbare methode om emissies van scheepvaart te kunnen bepalen. Uitsluitend om te beoordelen of de emissiefactoren uit het MER/actualisatieonderzoek in dezelfde range liggen als het MNP-WLO is voor binnengaats een niet gewogen gemiddelde berekend van de drie vaarmodi (hotelling, slow cruise en manoeuvreren).</p> <p>Daarbij moet dan wel worden opgemerkt dat voor de situatie 2020 en 2033 geen afname van de emissiefactoren van PM10 is aangehouden. Vanwege technische ontwikkelingen, schonere brandstof (minder zwavel) kan worden verwacht dat de emissiefactoren voor PM10 afnemen.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		de achtergrondconcentratie ter plekke van de Tweede Maasvlakte, zoals die wordt vermeld op de GCN-kaarten, verrassend laag. Het is onduidelijk hoe betrouwbaar deze kaarten zijn voor gebieden die nu nog tot de Noordzee behoren.		
ZW-50-17	Milieudefensie	<p>Op bladzijde 45 van het voorontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2 (17) wordt kort ingegaan op de luchtkwaliteitseffecten die tot 2013 optreden vanwege de aanleg van de Maasvlakte 2. Deze effecten blijken te zijn onderzocht met modelberekeningen voor slechts drie referentiepunten: Hoek van Holland; bestaande Maasvlakte; Voornes Duin.</p> <p>Uit MER aanleg Maasvlakte 2 blijkt dat recente inzichten nodig waren om de luchtkwaliteit tot onder de norm te brengen. In eerste instantie zou door de aanleg een toename van maximaal 1 dag op een totaal van 48 dagen tot gevolg hebben. 18 Het doorvoeren van deze recente inzichten resulteert in een lagere inschatting van het aantal overschrijdingsdagen in 2010 te Hoek van Holland, namelijk 33 in plaats van 48. De achtergrondconcentraties voor PM10 in de GCN-kaarten van het RIVM van mei 2006 zouden zijn overschat. Op basis hiervan heeft DCMR een aanpassing van het GCN doorgerekend. Recente inzichten (januari 2007, Peutz) zouden aantonen dat de emissiefactoren voor de bulkoverslag in de berekening van de GCN van mei 2006 inderdaad zijn overschat.</p> <p>Het rapport van Peutz noch de aanpassing door de Milieudienst Rijnmond (DCMR) zijn bijgevoegd. De nieuwe cijfers zijn dus allerminst inzichtelijk en verifieerbaar. Het is ook niet duidelijk of het dispuut met de rijksrekenmeesters van het RIVM inmiddels is bijgelegd.</p>	<p>De wijze waarop de bijdrage van de aanleg van Maasvlakte 2 is beschreven is weergegeven in het Luchtonderzoek Maasvlakte 2, Actualisatie 2007 paragraaf 5.2. De bijdrage van de aanleg van Maasvlakte 2 is getoetst aan de hoogste achtergrondconcentraties in het studiegebied.</p> <p>De onderbouwing van de verandering in de fijn stofconcentraties nabij Hoek van Holland is beschreven in paragraaf 5.4 van bovenstaand rapport. Hierbij is gewerkt met cijfers van het MNP waarin de cijfers van het PEUTZ-rapport zijn verwerkt en dus een formele status hebben gekregen (zie de NMP concentratiekaarten voor grootschalige luchtvervuiling, rapportage 2007). Het Peutz-rapport ligt bij de gemeente Rotterdam (dS+V) ter inzage.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-18	Milieudefensie	Uit het MER blijkt niet of de vuilste punten in ogenschouw zijn genomen als referentiepunten. De overheid moet aantonen dat overall aan de grenswaarden wordt voldaan en dat er door het besluit geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt. Langs de N211 die dwars door Hoek van Holland gaat ligt bijvoorbeeld een overschrijding van de normen voor de hand en langs deze weg treedt door Maasvlakte 2 ook een verslechtering op, dit deel is echter niet in ogenschouw genomen bij de berekeningen. De locatie van punten op de Maasvlakte zelf is niet onderbouwd. Voor grote stukken van het westelijk havengebied en op de Maasvlakte is geen referentiepunt uitgerekend. Het onderzoek is derhalve buitengewoon onzorgvuldig en onvolledig.	De gehanteerde methode van het luchtonderzoek gaat, conform de voorschriften uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, uit van de bijdrage aan de luchtkwaliteit van de voorgenomen activiteit van Maasvlakte 2 in toevoeging op de achtergrondconcentratie in gridcellen (GCN-waarden). Om te bezien of voldaan wordt aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit wordt de op deze wijze verkregen totaalconcentratie vergeleken met de grenswaarde. Dit is zowel in Hoek van Holland als op de bestaande Maasvlakte gebeurd.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-19	Milieudefensie	In de berekeningen nog in de autonome situatie is rekening gehouden met uitstoot door de geplande twee grote nieuwe kolencentrales op de Eerste Maasvlakte. De uitstoot van deze centrales direct naast Maasvlakte 2 zal echter de concentraties zwavel- en stikstofdioxide en fijnstof aanmerkelijk doen toenemen.	<p>De uitstoot van nieuwe elektriciteitscentrales is in zijn algemeenheid meegenomen in de autonome ontwikkeling die het MNP gebruikt in de vaststelling van de Grootschalige Concentratiekaart Nederland (GCN) voor de toekomstige jaren. Voor de verwachtingen voor de toekomstige jaren gebruikt het MNP een specifieke groeifactor voor elke sector. De groei in zo'n sector wordt dan voor de verspreidingsberekeningen gelokaliseerd ter plaatse van de reeds bestaande bronnen. Dat betekent dus dat er voor de groei van de elektriciteitssector een groei van de emissies is aangehouden voor de omgeving van de huidige Maasvlakte. De in de MER Maasvlakte 2 gebruikte achtergrondconcentraties voor de verschillende zichtjaren zijn dus inclusief een groei van de kolencentrales.</p> <p>Ten overvloede wordt opgemerkt dat bij de vergunningen voor de nieuwe eenheid van de E.ON centrale en de nieuwe centrale van Electrabel wordt getoetst aan de eisen uit de Wet milieubeheer.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-20	Milieudefensie	Het is volstrekt onduidelijk hoe de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2 zich verhoudt tot het NSL en op grond waarvan dit project als "autonome ontwikkeling" in het NSL ingebracht zou kunnen worden. Hierom en om een aantal volgende redenen meent reclamant dat er sprake is van strijdigheid met de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer en de NEC-	Het bestemmingsplan wordt, zoals in paragraaf 8.2.1. van het plan is toegelicht, op het punt van de luchtkwaliteit getoetst aan de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Daarbij is onderbouwd dat het bestemmingsplan voldoet aan de in deze wet geboden mogelijkheid van projectsaldering. Naast projectsaldering voorziet de Wet milieubeheer tevens in een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit NSL is in voorbereiding. Gezien de volgorde van besluitvorming kan het	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>emissieplafonds.</p> <p>Als gevolg van de EG richtlijn Nationale Emissie Plafonds (de NEC richtlijn) gelden in Nederland met ingang van 2010 nationale plafonds voor de stoffen SO₂, NO_x, VOS en ammoniak. Nederland zal volgens de verkenningen van het MNP20 voor SO₂ en mogelijk ook voor NO_x in 2010 niet aan de richtlijn voldoen. Hoewel de emissies door de zeescheepvaart zelf buiten deze regeling vallen, zullen de activiteiten op Maasvlakte 2, de uitbreiding van binnenvaart en treintransport en de uitstoot van schepen in de haven leiden tot overschrijding van deze Europese norm.</p> <p>Uit het aanvullend luchtonderzoek blijkt verder dat de richtwaarde van Benzoappreen ten gevolge van het plan mogelijk wordt overschreden.</p>	<p>bestemmingsplan nog geen gebruik maken van het NSL, maar kan het NSL wel rekening houden met de totstandkoming van Maasvlakte 2. Derhalve is in de plantoelichting vermeld dat Maasvlakte 2 tot de autonome ontwikkeling hoort, die ten grondslag ligt aan het NSL.</p> <p>In hoofdstuk 2 van de bijlage luchtkwaliteit is ingegaan op de situatie met betrekking tot de NEC-richtlijn. MER Bestemming Maasvlakte 2 gaat uit van maatregelen die reeds op landelijk niveau getroffen zijn om de NEC-doelstellingen te halen (bijvoorbeeld NO_x-emissiehandel, het voldoen aan de best beschikbare technieken zoals bepaald in de IPPC richtlijn, stimuleren van maatregelen om NO_x te reduceren bij binnenvaart e.d.) zijn uitgangspunt geweest bij het bepalen van de effecten van Maasvlakte 2.</p> <p>Metingen van DCMR in het Rijnmondgebied laten zien dat de concentraties benzo(a)pyreen in het Rijnmondgebied in de laatste tien jaar duidelijk zijn gedaald (bron: DCMR. Lucht in cijfers 2006. De luchtkwaliteit in Rijnmond. Juni 2007). In 2006 is in het Rijnmondgebied een jaargemiddelde concentratie benzo(a)pyreen gemeten van 0,08 ng/m³. Dit ligt ruim onder de richtwaarde van 1 ng/m³ die van kracht wordt in 2013. Op grond van de dalende trend in de concentraties is het aannemelijk dat ook bij gebruik van Maasvlakte 2 geen overschrijdingen zullen optreden van de richtwaarde voor benzo(a)pyreen. De in het Actualisatiebericht vermelde concentratie van 1,63 ng/ m³ is derhalve onjuist, de richtwaarde wordt niet overschreden.</p>	
ZW-50-21	Milieudefensie	<p>Er wordt in de luchtkwaliteitsrapporten rekening gehouden met privaatrechtelijke contracten (de private contracten met betrekking tot de modal shift en de luchtkwaliteitsovereenkomst). Het is echter nog maar de vraag of de luchtkwaliteitsproblematiek mede op deze manier in het kader van publiekrechtelijke plannen mag worden 'opgelost, of deze contracten mochten worden gesloten en of met deze contracten in de berekeningen/ de plannen rekening mocht worden gehouden. Hoe dan ook hebben derden er geen enkele invloed op dat de overeenkomsten uiteindelijk worden nagekomen. Daarnaast geldt nog het volgende.</p> <p>Het Havenbedrijf heeft in private contracten met de containerterminals afspraken gemaakt die er toe moeten leiden dat een groot deel van de van containers per trein of binnenvaartschip wordt afgevoerd. Zo moeten veel vrachtwagenritten en daarmee gepaard gaande verontreiniging worden voorkomen. Deze contracten zijn echter niet openbaar gemaakt zodat niet duidelijk is wat precies is afgesproken en hoe de afspraken worden gewaarborgd. Milieudefensie betwijfelt of contracten met terminaleigenaren dit kunnen borgen.</p> <p>Eigenaar is ofwel de verzender (carrier-based, zo'n 20%, bijvoorbeeld een rederij) ofwel de ontvanger (merchantbased, 80%, bijvoorbeeld een DHL, Philips). Omdat de terminal geen eigenaar van de lading is, kan zij ook geen eisen stellen aan het vervolgvervoer. Indien de terminal wél een bepaalde 'modal-shift' zou willen opleggen, kunnen de eigenaars gemakkelijk naar de rechter stappen dat de terminal daar niets over te zeggen heeft. Het MER (21) meldt terecht: "in de praktijk zijn het de vervoerders die de modal split bepalen". De terminals kunnen de modal-shift eis dus niet handhaven.</p> <p>Het Havenbedrijf kan mededingingstechnisch geen eisen over modal-shift stellen. Het Havenbedrijf is een monopolist. Zij kan daarom niet zomaar voorwaarden aan haar diensten verbinden zonder instemming van de NMA. Het is niet ondenkbaar dat de NMA de gekozen constructie verbiedt. Uit angst voor claims achteraf zal het Havenbedrijf in de verleiding komen de modal-shift eis laten varen.</p>	<p>Milieudefensie uit haar zorg over de nakoming van de Overeenkomst luchtkwaliteit, over de uitvoering van de daarin opgenomen maatregelen en daarmee over het voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit bij realisatie van Maasvlakte 2.</p> <p>Het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 gaf in de toelichting weer welke effecten Maasvlakte 2 naar verwachting op de luchtkwaliteit zal hebben en welke maatregelen voorzien zijn om te voldoen aan de normen van de Wet luchtkwaliteit. De uitvoering van de maatregelen wordt zeker gesteld met een Overeenkomst luchtkwaliteit waarin Rijk, gemeente Rotterdam, de Havenmeester van Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam afspraken maken over de uitvoering van afdoende maatregelen.</p> <p>Desondanks acht reclamant deze aanpak onvoldoende zeker. In vervolg op onder meer deze zienswijze is met de invoering van een nieuw artikel 17 in de voorschriften van het bestemmingsplan daarom tevens ten overvloede een publiekrechtelijke borging van de in de Overeenkomst bedoelde luchtkwaliteitsmaatregelen aangebracht. Verwezen zij naar de in dit verband aangebrachte aanpassingen in het plan en de plantoelichting.</p>	<p>Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en het plan als volgt te wijzigen:</p> <p>A. Wat betreft paragraaf 8.2 Luchtkwaliteit</p> <p>Op pag 72 onder 8.2.8. derde tekstblok, vijfde regel</p> <ul style="list-style-type: none"> tussen de gemeente Rotterdam, het Rijk, de Havenmeester van Rotterdam en het HbR <p>Op pag 74</p> <p>Onder A.1. i</p> <ul style="list-style-type: none"> Om zeker te stellen dat in het Hartelkanaal, de Oude Maas en de Nieuwe Maas <p>Aan het einde van A.1</p> <ul style="list-style-type: none"> De maatregelen ii, iii en iv zijn flankerend voor i. Dit betekent dat de binnenvaart wordt voorbereid op het aanstaande verbod en dat zij wordt gestimuleerd om tijdig over te stappen op emissiearme dieselmotoren. <p>Onder A.2</p> <ul style="list-style-type: none">Botlekbrug (in beide richtingen), op het Hartelkanaal tussen de Botlekbrug en Harmsenbrug (in beide richtingen) en op de Nieuwe Maas tussen kilometerraai 998 en 1002 (eveneens in beide richtingen). Ook hier zullen uitvoering..... <p>Op pag. 74, onder C toevoegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> In aanvulling op de maatregelen genoemd onder A en B hierboven worden schermen geplaatst bij de tunnelmonden, zoals nader aangegeven in de bijlage bij de Overeenkomst Luchtkwaliteit.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>Achterliggende vraag is: in hoeverre mag en kan het Havenbedrijf een marktverschuiving forceren middels haar machtspositie (afnemers hebben immers geen alternatief), en in hoeverre is dit discriminatie van (bepaalde) sectoren? Een bedrijf of koepelorganisatie kan in de toekomst (na onherroepelijk worden van alle vergunningen) bezwaar maken tegen de eis van de modal-shift. Dergelijke processen kunnen vele jaren duren.</p> <p>De inhoud van de samenwerkingsovereenkomst is nogal vaag en biedt veel ruimte voor afwijkingen en wijzigingen van de overeenkomst. Dát de maatregelen daadwerkelijk zullen worden genomen is met deze overeenkomst dan ook niet gewaarborgd. Onduidelijk is verder hoe overheden kunnen worden aangesproken op uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst Lucht. Verder is onduidelijk wat er gebeurt indien bepaalde maatregelen niet het gewenste effect hebben. Dan moeten er immers aanvullende maatregelen worden genomen die niet door alle overheden met even groot enthousiasme ter hand zullen worden genomen. Dat deze aanvullende maatregelen worden genomen is niet gewaarborgd.</p> <p>Conclusie: de contracten tussen private partijen en tussen overheden en de ruimtelijke besluiten bieden onvoldoende zekerheid voor het realiseren van de gewenste luchtkwaliteit.</p>		<ul style="list-style-type: none"> Hierna (par. 8.2.9) wordt ingegaan op de terugvaloptie van schermen die deel uitmaken van de Overeenkomst Luchtkwaliteit. <p>De huidige tekst onder C komt te vervallen, met uitzondering van de laatste zin, die wordt toegevoegd op pag. 76, aan het slot van de paragraaf 'terugvaloptie'.</p> <p>Op pag 77, onder 8.2.10 onder Borging maatregelen, eerste tekstblok</p> <ul style="list-style-type: none"> Daartoe heeft de gemeente Rotterdam met het Havenbedrijf Rotterdam NV, met de Havenmeester van Rotterdam en met de Staat der Nederlanden een <p>Op pag 77, onder 8.2.10, par. Borging, bij aanduiding Pakket A , na "snelheidsbeperking en" toevoegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> de flankerende maatregel <p>Op pag 77, onder 8.2.10, par Borging maatregelen, na 1e tekstblok invoegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Naar aanleiding van de zienswijzen is met de invoeging van artikel 17 in de voorschriften tevens een publiekrechtelijke borging van de in de Overeenkomst bedoelde luchtkwaliteitsmaatregelen aangebracht. <p>B. Wat betreft paragraaf "9.3.3. Aanvullende bepalingen"</p> <p>Op pagina 98 toevoegen na de subparagraaf "Gebruiksbeperking":</p> <p>Borging maatregelen luchtkwaliteit</p> <p>In paragraaf 8.2.8 wordt ingegaan op de maatregelen zoals die worden getroffen om de negatieve luchtkwaliteiteffecten van de gebruiksfase van Maasvlakte 2 per saldo ruimschoots teniet te doen respectievelijk te compenseren. De bedoelde maatregelen zijn vastgelegd in de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2, die als bijlage bij dit plan is opgenomen. Daarmee is met zekerheid geborgd dat de maatregelen ook daadwerkelijk en tijdig zullen worden uitgevoerd. Verwezen zij naar paragraaf 8.2.10.</p> <p>In een aantal zienswijzen wordt evenwel betwijfeld of met de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 met name ook voor derden in voldoende mate verzekerd is dat de benodigde maatregelen zullen worden uitgevoerd. Gezien het dwingende karakter van de Overeenkomst wordt deze twijfel door de betrokken overheidsinstanties, niet gedeeld. De Overeenkomst dwingt de ondertekenaars daarvan (de minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf en de Havenmeester van Rotterdam) tot het treffen van maatregelen.</p>

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
				<p>De gemeenteraad acht het desalniettemin niet bezwaarlijk om ook zorg te dragen voor een publiekrechtelijke borging van de in de Overeenkomst bedoelde luchtkwaliteitsmaatregelen en aldus een koppeling aan te brengen tussen enerzijds de verlening van bouwvergunningen op grond van het bestemmingsplan en anderzijds de effectuering van de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2. Om die reden is aan de planvoorschriften een nieuw artikel 17 toegevoegd. Dit voorschrift heeft het karakter van een voorwaardelijke verplichting, hetgeen inhoudt dat de bouwvergunningverlening afhankelijk wordt gemaakt van het tijdig hebben getroffen van nader aangeduide maatregelen uit de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2. De mogelijkheid om in bestemmingsplanvoorschriften voorwaardelijke verplichtingen op te nemen is uitdrukkelijk door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State toelaatbaar geacht (AbRS 22 maart 2006, nr. 200502510/1).</p> <p>De koppeling ziet overigens niet op alle in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen. Zij ziet op de drie hoofdbestemmingen, te weten de bestemmingen "Haven- en Industriegebied - Containers", "Haven- en Industriegebied - Chemie", en "Haven- en Industriegebied - Distributie". Bovendien heeft de koppeling betrekking op de volgende doeleinden van deze bestemmingen: deepsea gebonden op- en overslag van containers, havengebonden zakelijke dienstverlening, verkooppunten van motorbrandstoffen, kantoor- en horecavoorzieningen (Containers), deepsea gebonden chemische industrie, havengebonden zakelijke dienstverlening, verkooppunten van motorbrandstoffen, utilitycentra en kantoor- en horecavoorzieningen (Chemie) en deepsea gebonden logistieke dienstverlening, havengebonden zakelijke dienstverlening, verkooppunten van motorbrandstoffen en kantoor- en horecavoorzieningen (Distributie). De buiten de koppeling vallende bestemmingen en doeleinden kunnen zonder meer worden uitgevoerd zonder daarbij in strijd te komen met de luchtkwaliteitseisen.</p> <p>Onderdeel van het maatregelenpakket zijn twee flankerende maatregelen, te weten de verhoging van het binnenhavengeld voor schepen zonder emissiearme dieselmotor in de periode 2010-2024 en de VERS-subsidieregeling voor het uitrusten van binnenvaartschepen met een emissiearme dieselmotor. Deze maatregelen zijn louter ondersteunend voor het uiterlijk op 1 januari 2025 van kracht zijnde verbod op grond waarvan binnenvaartschepen die niet zijn voorzien van een emissiearme dieselmotor de Rotterdamse haven niet meer mogen aandoen. Met deze twee maatregelen wordt de binnenscheepvaart voorbereid op het aanstaande verbod en wordt zij gestimuleerd om tijdig over te stappen op emissiearme dieselmotoren. Verwezen zij verder naar paragraaf 8.2.8.</p> <p>C. Wat betreft de Planvoorschriften</p> <p>Op pag 130 en 131, Onder ARTIKEL 1</p>

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
				<p>Begripsbepalingen toevoegen:</p> <p>Bijlage Luchtkwaliteit</p> <p>De bijlage luchtkwaliteit bij het Milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2 Effectrapport d.d. 5 april 2007.</p> <p>Emissiearme dieselmotor</p> <p>Dieselmotor voor een binnenvaartschip, die voldoet aan de emissiewaarden van fase II van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van de Centrale Commissie voor de Binnenvaart of voldoet aan het bepaalde in Richtlijn 97/68/EG, dan wel aan het bepaalde in eventuele opvolgende richtlijnen.</p> <p>Euronorm</p> <p>De Europese normen voor de emissies van verontreinigde gassen en deeltjes door vrachtautomotoren met compressieontsteking.</p> <p>Haven</p> <p>De haven, zoals gedefinieerd in de Havenverordening Rotterdam 2004</p> <p>Havenbedrijf</p> <p>De naamloze vennootschap Havenbedrijf Rotterdam N.V., statutair gevestigd in Rotterdam, aldaar kantoorhoudende aan de Wilhelminakade 909.</p> <p>Havenmeester van Rotterdam</p> <p>De door het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam aangewezen Havenmeester van Rotterdam aan wie door het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam en door de minister van Verkeer en Waterstaat havenmeesterbevoegdheden zijn of worden opgedragen op grond van het bepaalde in de artikelen 1 en 2 van het Havenmeester-convenant Rotterdam (Staatscourant 6 januari 2004, nr. 2, p. 7).</p> <p>Overeenkomst Lucht</p> <p>De Overeenkomst Luchtkwaliteit zoals op(datum).... gesloten tussen de minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf en de Havenmeester van Rotterdam, die als bijlage bij dit plan is opgenomen.</p> <p>Op pagina 138, Onder ARTIKEL 15 Algemene wijzigingsbevoegdheid, toevoegen:</p> <p>k. indien een bestemming wordt gewijzigd in "Haven- en Industriegebied - Containers", "Haven- en Industriegebied - Chemie", en/of "Haven- en Industriegebied - Distributie", moet het bepaalde in artikel 17 van overeenkomsten</p>

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
				<p>toepassing worden verklaard.</p> <p>Op pagina 139, de nummering van de artikelen 17, 18 en 19 wijzigen in 18, 19 en 20 en toevoegen:</p> <p>Artikel 17 Borging maatregelen luchtkwaliteit</p> <p>1. Het bouwen op gronden die zijn aangewezen voor "Haven- en Industriegebied - Containers", "Haven- en Industriegebied - Chemie", en/of "Haven- en Industriegebied - Distributie" mag ongeacht de overige toepasselijke voorschriften uit dit plan uitsluitend plaatsvinden met inachtneming van het volgende:</p> <p>a. een bouwvergunning mag tot 1 januari 2025 slechts worden verleend indien ten tijde van de bouwvergunningverlening een door de Havenmeester van Rotterdam genomen besluit van kracht is, op grond waarvan met ingang van 1 januari 2013 een beperking van de vaarsnelheid van binnenvaartschepen in beide richtingen op het Hartelkanaal tussen de Botlekbrug en Harmsenbrug, in beide richtingen op de Nieuwe Maas tussen kilometerraai 998 en 1002 en in beide richtingen op de Oude Maas tussen de Beerenplaat en de Botlekbrug geldt, waardoor de gemiddeld gewogen representatieve snelheid van deze binnenvaartschepen als omschreven in Annex VI van de Bijlage Luchtkwaliteit met twintig procent ten opzichte van de situatie ten tijde van de vaststelling van dit plan wordt gereduceerd.</p> <p>b. een bouwvergunning mag slechts worden verleend indien ten tijde van de bouwvergunningverlening een door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld besluit van kracht is, op grond waarvan met ingang van 1 januari 2025 binnenvaartschepen die niet zijn voorzien van een emissiearme dieselmotor de haven niet mogen aandoen.</p> <p>c. een bouwvergunning mag slechts worden verleend indien ten tijde van de bouwvergunningverlening door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam genomen verkeersbesluiten van kracht zijn ingevolge waarvan op de N15 vanaf X-coördinaat 66209 en Y-coördinaat 439051 (ter hoogte van de eerste afslag na de Suurhoffbrug in westelijke richting) met ingang van 1 januari 2013 alleen vrachtauto's worden toegelaten waarvan de dieselmotor aan Euronorm V voldoet, en met ingang van 1 januari 2016 alleen vrachtauto's worden toegelaten waarvan de dieselmotor aan Euronorm VI voldoet</p> <p>d. een bouwvergunning mag vanaf 1 januari 2020 slechts worden verleend indien ten tijde van de bouwvergunningverlening schermen zijn geplaatst dan wel aanwezige schermen zijn aangepast overeenkomstig de tabel uit Bijlage A bij de Overeenkomst Lucht.</p> <p>2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op de verlening van bouwvergunningen voor uitsluitend één of meer doeleinden als bedoeld in artikel 4 lid 1, sub c tot en met i, artikel 5 lid 1, sub b tot en met sub h en sub i en</p>

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
				artikel 6, sub c tot en met j van dit plan. 3. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 1 indien anderszins is verzekerd dat aan de dan geldende wettelijke vereisten wordt voldaan.
ZW-50-22	Milieudefensie	De geplande extra compensatiemaatregelen, zoals schermen langs wegen, zijn geen oplossing voor de aantasting van de volksgezondheid, mede omdat deze de vervuiling slechts verspreiden over een groter gebied.	Bij de selectie van maatregelen voor compensatie van de concentratietoename door Maasvlakte 2 is prioriteit gegeven aan bronmaatregelen. Dit zijn maatregelen die voorkomen dat luchtverontreinigende stoffen worden geëmitteerd. De geplande maatregelen die aangrijpen op de binnenvaart leiden bijvoorbeeld tot een daling van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen per schip. Daarmee wordt voorkomen dat de toename van het aantal scheepvaartbewegingen door Maasvlakte 2 leidt tot een toename van de totale emissies door de binnenvaart op die locaties met een (dreigende) overschrijding van de normen. Ook bij de geplande maatregelen die aangrijpen op het wegverkeer ligt de prioriteit bij bronmaatregelen. Met het instellen van een milieuzone wordt bereikt dat voor het wegtransport naar de Maasvlakte relatief schone vrachtauto's worden gebruikt. De plaatsing van schermen is alleen nodig op de knelpuntlocaties (tunnelmonden) waar bronmaatregelen alleen niet voldoende zijn om de luchtkwaliteit voldoende te verbeteren. De plaatsing van schermen is effectief omdat daarmee betere verspreiding van de emissies plaatsvindt. Daardoor worden concentraties verlaagd. In het luchtonderzoek is gekeken naar de gevolgen van gebruik van Maasvlakte 2 voor het aantal blootgestelden (het aantal mensen dat woonachtig is in het gebied waar grenswaarden worden overschreden). Uit de resultaten blijkt dat Maasvlakte 2, ook zonder compenserende maatregelen, niet zal leiden tot een toename van het aantal blootgestelden.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-23	Milieudefensie	Milieudefensie is van mening dat in het MER geen rekening is gehouden met geplande elektriciteitscentrales en niet met uitstoot door zeeschepen verder dan 10 KM buitengaats en bovendien wordt geen inzicht gegeven in de ontwikkeling van de SO2 uitstoot met als argument dat hiervoor geen goede voorspellingen bestaan en zwaveldepositie niet bepalend zou zijn voor de verzuring en vermisting van natuurgebieden. (Het Milieu van de Natuur SNM 2000) De effecten op de natuur zullen daarmee groter zijn dan in de bijlage natuur is bepaald.	In reactie op deze zienswijze kan in de eerste plaats worden verwezen naar Hoofdstuk 3 van de Nadere toelichting op vragen en opmerkingen Commissie-m.e.r. Ten aanzien van de zeescheepvaart kan worden vastgesteld dat de omvang van het duincompensatiegebied zodanig ruim is gekozen dat, ook indien de effecten van zeeschepen verder dan 10 km buitengaats in beschouwing zouden worden genomen, deze compensatie voldoende is.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-24	Milieudefensie	Milieudefensie geeft aan dat rond en op de Maasvlakte beschermde natuurgebieden zijn gelegen, die schadelijke effecten zullen ondervinden van de aanleg en het gebruik van de Tweede Maasvlakte. Milieudefensie stelt dat ten onrechte niet alle schadelijke gevolgen voor deze gebieden zijn betrokken bij de ter inzage gelegde ontwerpbesluiten en -plannen. Dit komt onder andere doordat - ten onrechte - alleen de gevolgen van de aanleg van de Tweede Maasvlakte zijn beoordeeld en niet ook het gebruik. Door het 'opknippen' van de gevolgen is onduidelijk wat de schadelijke effecten van het gehele project zullen zijn voor beschermde gebieden en soorten. Ook de beoordeling van de soort en de omvang van maatregelen, nodig om de schade aan natuurgebieden te compenseren, is volgens Milieudefensie ten onrechte in de ontwerpvergunning op grond van de Natuurbeschermingswet alleen gerelateerd aan de negatieve effecten van de aanlegfase. Hierdoor is het Milieudefensie onduidelijk of alle schade van de Tweede Maasvlakte voldoende zal worden gecompenseerd. Ook in de gevolgen van licht, geluid, de uitstoot van schadelijke stoffen, waaronder verzurende stoffen, naar de lucht en het water en de lozing van warmte bestaat onvoldoende inzicht. Ook hierdoor blijft onduidelijk of alle schadelijke gevolgen daadwerkelijk voldoende zullen worden gecompenseerd.	Anders dan reclamant stelt zijn de effecten van het gebruik beschreven in de passende beoordeling ten behoeve van de plandoelstellingen ex artikel 19j Nb-wet 1998 voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Er bestaat dus een integraal beeld van effecten van zowel aanleg, aanwezigheid als toekomstig gebruik. Het concrete toekomstig gebruik zal te zijner tijd op projectniveau worden beoordeeld bij de aanvragen van de individuele initiatiefnemers c.q. gebruikers in het kader van de Nb-wet 1998. Overigens is in de vergunning op grond van de Nb-wet 1998 voor de aanleg van Maasvlakte 2 additioneel een voorschrift opgenomen gericht op de tijdig realiseren van de duincompensatie. Ten aanzien van de tijdige compensatie van de effecten van verzurende stoffen als gevolg van gebruik op Habitattypen 2130 en 2190 verwijzen wij naar onze reactie op zienswijze 37-5.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-25	Milieudefensie	a. Milieudefensie plaatst vraagtekens bij de stelling dat een bodembeschermingsgebied in de Voordelta de schade aan habitatype H1110 voldoende zal compenseren. Ook van compensatie van andere habitattypen dan voornoemd habitatype		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>blijkt volgens Milieudefensie onvoldoende uit de ter inzage gelegde stukken.</p> <p>b. Vanwege het feit dat de binnen dit bodembeschermingsgebied in te stellen rustgebieden nog niet zijn aangewezen, is onduidelijk welke beschermde soorten in welke mate door deze maatregel zullen worden gecompenseerd. De compensatie van leefgebieden van (strikt) beschermde soorten is dan ook onzeker.</p> <p>c. Dit geldt onder meer voor de gewone zeehond, waarvoor in het ontwerp-aanwijzingsbesluit op grond van de Habitatrichtlijn voor de Voordelta, dat vanaf 9 januari 2007 ter inzage heeft gelegen, als instandhoudingsdoelstelling is opgenomen dat de omvang en de kwaliteit van het leefgebied dienen te worden verbeterd.</p>		en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-26	Milieudefensie	Milieudefensie stelt dat ook voor trekvis het gebied rond de Maasvlakte van groot belang is. Via dit gebied zijn in zoet water gelegen paai- en opgroeigebieden bereikbaar. Milieudefensie is van mening dat onvoldoende is onderzocht welke schade aan deze soorten zal worden toegebracht door geluid, licht, verandering in stroomgebieden, vertroebeling van water en lozingen van warmte en verontreinigende stoffen.		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-27	Milieudefensie	Milieudefensie merkt op dat door een toename van verzurende deposities leefgebieden van (strikt) beschermde soorten in omvang zullen afnemen; het betreft onder andere de leefgebieden van de nauwe korfslak, de woelmuis, en de groenknolorchis. Milieudefensie vindt dat niet uit de stukken blijkt hoe en in welke mate deze afname zal worden gecompenseerd.	Alle mogelijke effecten van aanleg, aanwezigheid en gebruik van Maasvlakte 2 op natuurwaarden zijn in kaart gebracht en beschreven in het rapport Habitattoets, passende beoordeling en uitwerking ADC-criteria (Alternatieven, Dwingende reden, Compensatie). Dit rapport vormt de onderbouwing van de aanvraag om vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet - waar het gaat om effecten van aanleg en aanwezigheid - en van dit bestemmingsplan, waar het gaat om de effecten van gebruik van Maasvlakte 2. In dit kader zijn de effecten van de toename van verzurende depositie op de duinen onderzocht. Uit het onderzoek komt naar voren dat er geen sprake is van negatieve effecten op de Nauwe korfslak en de Noordse Woelmuis als gevolg van toename van de depositie. Er is voor deze soorten dan ook geen sprake van een compensatieopgave. Er is wel sprake van significante negatieve effecten op de Groenknolorchis en dus van een compensatieopgave. In het bovengenoemde rapport is eveneens beschreven hoe deze compensatie in de Duinen van Delfland zal plaatsvinden.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-28	Milieudefensie	De geluidscontour van de Tweede Maasvlakte van 50 dB(A) is naar het oordeel van Milieudefensie onvoldoende om te voorkomen dat beschermde soorten, zoals zeehondenpopulaties en vogels, schade zullen ondervinden. In de ontwerpvergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 is volstaan met de overweging dat de versterking van deze soorten 'dient te worden beperkt tot wat strikt onvermijdbaar is'. Dit biedt naar het oordeel van Milieudefensie geen enkele garantie dat significante effecten door geluid worden voorkomen.		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-29	Milieudefensie	In de oorspronkelijke PKB was sprake van de gefaseerde aanleg van de Tweede Maasvlakte, waardoor bij eventuele niet voorziene ontwikkelingen, bijvoorbeeld op de natuur, de plannen tijdens de aanleg konden worden aangepast of op andere wijze kon worden ingegrepen, voordat de aanleg van het gehele gebied een feit was. Milieudefensie is van oordeel dat gelet op de gevaren en risico's voor beschermde gebieden en soorten en de leemtes in de kennis over de gevolgen van de aanleg en landwinning niet had mogen worden gekozen voor een aanleg van de buitenrand van de Tweede Maasvlakte zonder fasering.	In de oorspronkelijke PKB is aangegeven dat fasering mede bedoeld is om (onnodige) aantasting van natuurwaarden te voorkomen, door geen terreinen aan te leggen die economische nog niet nodig zijn, en bijstelling mogelijk te maken. Fasering is dus geen doel op zich. In de PKB PMR (2006) zijn de voorwaarden bepaald voor de aanleg van de buitencontour in één keer, zonder fasering. Uit het MER en de aanvragen voor de benodigde vergunningen voor de landaanwinning, blijkt dat het direct aanleggen van de zeewering op de definitieve plaats, voor de gehele aanlegperiode, niet nadeliger is voor de beschermde natuur dan het per fase verleggen van de zeewering. Mochten de effecten toch groter blijken te zijn, of gerealiseerde compensatie binnen het bodembeschermingsgebied kleiner dan noodzakelijk dan is er de mogelijkheid de natuurcompensatie te intensiveren met aanvullende maatregelen of het intensiveren van maatregelen, of het bodembeschermingsgebied te vergroten binnen de grenzen van het daarvoor in de PKB PMR (2006) daarvoor aangewezen gebied in de Voordelta. De toegangsbepaalkingsbesluiten en het beheerplan bieden voldoende flexibiliteit en juridische waarborgen voor de uitvoerbaarheid van dergelijke bijstellingen. Aldus is ook aan de tweede in de PKB PMR (2006) gestelde voorwaarde voor ongefaseerde	Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit en wordt door het Ministerie van LNV behandeld. Aangezien de zienswijze indirect betrekking heeft op het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is de beantwoording ter informatie opgenomen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			aanleg van de buitencontour voldaan. De Europese Commissie is in mei 2007 geïnformeerd over de ontwikkelingen in het project, waaronder de wijzigingen in de fasering van de buitencontour van de aan te leggen Maasvlakte 2. Op basis van deze informatie werd tijdens de Commissie geconcludeerd dat er geen aanleiding bestaat het eerder door de Commissie gegeven advies te heroverwegen of aan te passen. Verwezen zij naar de brief van de Europese Commissie van 15 oktober 2007.	
ZW-50-30	Milieudefensie	Het gebied rond de Maasvlakte is van groot belang voor vele (strikt) beschermde soorten, waaronder vissen, amfibieën, (zee)zoogdieren en planten. Uit de door het Rotterdams Havenbedrijf ingediende aanvraag blijkt bijvoorbeeld dat vele soorten broedvogels van de Maasvlakte gebruik maken als vaste rust-, verblijf- en broedplaats. Uit de ter inzage gelegde ontwerpontheffing op grond van de Flora- en faunawet blijkt volgens Milieudefensie niet dat is onderzocht welke negatieve effecten de ingebruikname van de Tweede Maasvlakte voor deze soorten zal hebben. Ook de cumulatie van effecten van de Tweede Maasvlakte met andere toekomstige ontwikkelingen op en rond de Maasvlakte zijn volgens Milieudefensie onvoldoende onderzocht.	<p>De mogelijke effecten van het toekomstig gebruik van Maasvlakte 2 op beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet zijn onderzocht in het kader van de milieueffectrapportage en beschreven in het MER Bestemming, bijlage Natuur, ten behoeve van de voorbereiding van het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Eventuele cumulatieve effecten van zowel aanleg als gebruik op beschermde soorten en natuurwaarden zijn, op het passende niveau, beoordeeld in zowel het MER Bestemming als het MER Aanleg ten behoeve van de desbetreffende besluiten, en in de passende beoordeling bij de aanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.</p> <p>Uit het MER Bestemming (bijlage Natuur) blijkt dat de in het plan voorziene ontwikkelingen, voor zover deze in dit stadium kunnen worden beoordeeld, de gunstige staat van instandhouding van een aantal soorten in gevaar kan brengen. Het betreft met name soorten hogere planten (tabel 2 en 3-soorten), die alle gebonden zijn aan habitatype 2190 (Natte duinvallei). De verwachte effecten op deze soorten hangen sterk samen met de effecten op soorten en habitats op de Natura 2000-gebieden Voornes duin en Solleveld en Kapittelduinen. De "compensatie" voor de tabel 2 en 3-soorten overlapt daarmee in principe geheel met die in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Het compensatieplan Duinen Delfland voorziet in afdoende compensatiemogelijkheden bij de betreffende soorten.</p> <p>Wij concluderen dat naar huidig inzicht de voorziene effecten op beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet ons, gezien de mogelijke maatregelen en voornemens om deze effecten te compenseren, geen aanleiding geven voor de veronderstelling dat toekomstige aanvragen om ontheffing niet zullen worden verleend.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze gegrond te verklaren en de tekst in de plandoelichting in par. 8.4.4 als volgt te wijzigen:</p> <p>De mogelijke effecten van het toekomstig gebruik van Maasvlakte 2 op beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet zijn onderzocht in het kader van de milieueffectrapportage en beschreven in het MER Bestemming, bijlage Natuur, ten behoeve van de voorbereiding van het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Eventuele cumulatieve effecten van zowel aanleg als gebruik op beschermde soorten en natuurwaarden zijn, op het passende niveau, beoordeeld in zowel het MER Bestemming als het MER Aanleg ten behoeve van de desbetreffende besluiten, en in de passende beoordeling bij de aanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.</p> <p>Uit het MER Bestemming (bijlage Natuur) blijkt dat de in het plan voorziene ontwikkelingen, voor zover deze in dit stadium kunnen worden beoordeeld, de gunstige staat van instandhouding van een aantal soorten in gevaar kan brengen. Het betreft met name soorten hogere planten (tabel 2 en 3-soorten), die alle gebonden zijn aan habitatype 2190 (Natte duinvallei). De verwachte effecten op deze soorten hangen sterk samen met de effecten op soorten en habitats op de Natura 2000-gebieden Voornes duin en Solleveld en Kapittelduinen. De "compensatie" voor de tabel 2 en 3-soorten overlapt daarmee in principe geheel met die in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Het compensatieplan Duinen Delfland voorziet in afdoende compensatiemogelijkheden bij de betreffende soorten.</p> <p>Wij concluderen dat naar huidig inzicht de voorziene effecten op beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet ons, gezien de mogelijke maatregelen en voornemens om deze effecten te compenseren, geen aanleiding geven voor de veronderstelling dat toekomstige aanvragen om ontheffing niet zullen worden verleend.</p>
ZW-50-31	Milieudefensie	<p>a. Naar de mening van Milieudefensie is onvoldoende onderzocht welke veranderingen in stromingen en schade aan natuurgebieden en (strikt) beschermde soorten in de Noordzee en de Waddenzee door geomorfologische en bodemkundige processen als gevolg van de aanleg en het gebruik van de Tweede Maasvlakte zullen ontstaan, met mogelijk ernstige gevolgen voor beschermde habitats, bijvoorbeeld voor permanent of bij eb droogvallende platen die van essentieel belang zijn voor beschermde soorten, waaronder zeehonden en vogels.</p> <p>b. Ook de verandering in getijslag kan negatieve gevolgen hebben voor rond de Maasvlakte gelegen beschermde natuurgebieden en kan leiden tot een afname van de omvang beschermde habitats. Ook hiernaar is volgens Milieudefensie onvoldoende onderzoek</p>		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>gedaan.</p> <p>c. De Waddenzee is één van de weinige Europese gebieden met een nagenoeg ongestoorde waterdynamiek, zo blijkt uit de Passende beoordeling van 5 april 2007. Het onderzoek naar de mogelijke gevolgen van de aanleg en het gebruik van de Tweede Maasvlakte voor de Waddenzee, zowel op zichzelf bezien, als in relatie tot de verdere toekomstige ontwikkelingen, waaronder de bestaande bodemdaling in deze gebieden is naar het oordeel van Milieudefensie onvoldoende geweest.</p> <p>d. Uit de passende beoordeling van 5 april 2007 blijkt verder dat de invloed van de landaanwinning en de zandwinning op grondwatersystemen - ten onrechte - niet is onderzocht.</p>		
ZW-50-32	Milieudefensie	<p>a. Milieudefensie vreest voor onherstelbare schade aan beschermde habitats en soorten ten gevolge van de zandwinning, waardoor bestaande stromingen kunnen wijzigen en slib in het water vrijkomt. Bij het winnen van zand in de Voordelta kunnen bovendien schadelijke neveneffecten optreden als gevolg van het vrijkomen van verontreinigde stoffen in de bodem. Uit de Passende beoordeling van 5 april 2007 blijkt dat het onderzoek naar verontreinigingen in de zeebodem zich heeft beperkt tot het bemonsteren van slechts zeven locaties binnen het gebied dat voor de zandwinning is voorzien. Hierdoor is onvoldoende uitgesloten dat verontreiniging van het zeewater door de zandwinning op zal treden.</p> <p>b. Uit de stukken blijkt daarnaast dat de locatie waar zand zal worden gewonnen nog steeds niet precies bekend is. Hierdoor is het onmogelijk om te bepalen wat de gevolgen van deze activiteiten voor beschermde gebieden en soorten zullen zijn en of en zo ja, hoe deze gevolgen kunnen worden gecompenseerd. Dat de locatie van zandwinning zodanig moet worden gekozen dat het slibgehalte niet meer dan 2,5% bedraagt, biedt geen garantie dat schadelijke gevolgen worden voorkomen, omdat onvoldoende meetpunten zijn gehanteerd in het onderzoek naar zandwinlocaties. Hierdoor kan niet worden vastgesteld in welk gebied het slibgehalte lager is dan het voornoemde percentage.</p>		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-33	Milieudefensie	In de Voordelta zijn stiltegebieden aangewezen, waar het geluidniveau tot 40 dB(A) moet worden beperkt. Milieudefensie vindt het onduidelijk of de geluidcontour van de Tweede Maasvlakte en de bestaande Maasvlakte van 50 dB(A) ertoe zal leiden dat dit geluidniveau niet wordt overschreden. Verder zijn naar het oordeel van Milieudefensie in de bestreden ontwerpbesluiten en -plannen ten onrechte geen garanties opgenomen dat het in de stiltegebieden toegestane geluidsniveau niet zal worden overschreden.	Het provinciaal beleid is gericht op het beschermen van het stiltegebied, waarbij een waarde van 40 dB(A) als richtlijn wordt gebruikt. In de huidige situatie, zonder Maasvlakte 2, kent een deel van het stiltegebied Voornes Duin een hogere geluidbelasting dan 40 dB(A). Bij de vergunningverlening aan de bedrijven op Europoort en de huidige Maasvlakte wordt gepoogd om deze bestaande geluidbelasting te beperken. Het geluidonderzoek voor Maasvlakte 2 heeft aangetoond dat Maasvlakte 2 een beperkte uitbreiding van dit gebied met zich meebrengt. Deze uitbreiding leidt niet tot een toename van de verstoring van relevante natuurwaarden (soorten) en mensen in het gebied. De geluidcontour, zoals die op grond van de Wet geluidhinder rond het industrieterrein van Maasvlakte 2 wordt vastgelegd, begrenst ook de geluidbelasting op het stiltegebied tot het aangegeven niveau. De geluidproductie van Maasvlakte 2 zal in de loop van de jaren geleidelijk toenemen en is maximaal wanneer Maasvlakte 2 in het jaar 2033 geheel in gebruik is. Afhankelijk van de invulling van Maasvlakte 2 kan op dat moment blijken dat de berekende geluidruimte niet geheel hoeft te worden benut. Per saldo achten wij die beperkte uitbreiding van het gebied waar de 40 dB(A) wordt overschreden, niet onaanvaardbaar. Wij hebben in deze afweging de belangen die zijn gemoeid met de ontwikkeling van Maasvlakte 2, zoals onderbouwd in de PKB PMR 2006, betrokken.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-50-34	Milieudefensie	Milieudefensie merkt op dat de aanleg en het gebruik van de Tweede Maasvlakte naar verwachting grote gevolgen hebben voor wateren die de functies vis- en schelpdierwater hebben. Ook hiermee is naar het oordeel van Milieudefensie bij het opstellen van de ontwerpbesluiten en -plannen ten onrechte geen rekening gehouden.	Voor het opstellen van de ontwerpbesluiten, waaronder het ontwerpbestemmingsplan, is uitgebreid onderzoek gedaan naar de gevolgen van de aanleg en de bestemming van Maasvlakte 2 (MER Aanleg en MER Bestemming). Dit geldt ook voor de zeenaatur, waaronder vissen, schelp- en bodemdieren (zie hiervoor onder andere de bijlage Natuur behorend bij het MER Aanleg). Wij zijn dan ook van oordeel dat de effecten als gevolg van Maasvlakte 2 voor vis- en schelpdieren en de wateren waarin	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			zij leven volledig in beeld zijn gebracht.	
ZW-50-35	Milieudefensie	De mogelijke schadelijke effecten van calamiteiten die zich tijdens de aanleg of bij het gebruik van de Tweede Maasvlakte kunnen voordoen en de gevolgen daarvan voor beschermde gebieden en soorten zijn naar het oordeel van Milieudefensie in de bestreden ontwerpbesluiten en -plannen onvoldoende inzichtelijk gemaakt.	De mogelijke effecten van calamiteiten in de gebruiksfase zijn in MER Bestemming onderzocht door het uitwerken van scenario's die zouden kunnen leiden tot meer of minder grote effecten op natuurwaarden (§ 7.8 bijlage Natuur MER Bestemming Maasvlakte 2). Voor de aanleg geldt dat er geen specifiek aan de aanleg gerelateerde calamiteiten scenario's zijn, met schadelijke effecten op de beschermde soorten en gebieden. Het geringe aantal scheepsbewegingen (bagger- en werkschepen) ten opzichte van het reguliere scheepvaartverkeer geeft geen wezenlijk hoger risico op aanvaringen. De werkzaamheden op zich kunnen niet tot dergelijke calamiteiten leiden. Voor wat betreft het reguliere gebruik van de haven tijdens en na de aanlegactiviteiten zijn de risico's vergelijkbaar met die in de huidige situatie. Mocht zich een calamiteit voordoen, dan zijn de bestaande procedures voor de bestrijding daarvoor afdoende. Het ministerie van V&W is verantwoordelijk voor de rampenbestrijding en er gelden procedures voor incidenten en rampenbestrijding op de Noordzee. De wettelijke basis hiervoor is de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee. De procedures zijn gebaseerd op het "Rampenplan voor de Noordzee 1996" en zijn mede gericht op de beperking van schade voor het mariene milieu en de kust.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-51-1	Hoogerbrugge-Nagelhout P. en M.	Reclamanten geven een aantal bezwaren ten aanzien van de 750 ha Natuur en recreatiegebied.	De dubbele doelstelling uit de PKB PMR (2006) omvat drie deelprojecten met elk een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdams Gebied. Mede door het Bestuursakkoord inzake uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de daarop gebaseerde Uitwerkingsovereenkomsten is integrale realisatie verzekerd. De bezwaren van de reclamant tegen het beoogde 600 ha natuur- en recreatiegebied in Midden IJsselmonde hebben geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 en kunnen in dit kader niet worden beoordeeld en afgewogen. Voor de planontwikkeling op Midden IJsselmonde wordt thans een m.e.r.-procedure doorlopen en een bestemmingsplan voorbereid. Het MER zal tezamen met het voorontwerpbestemmingsplan voor inspraak ter inzage worden gelegd. Eenieder is dan in de gelegenheid om opmerkingen en bezwaren daarover aan het bevoegd gezag, de gemeente Albrandswaard, kenbaar te maken.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-52	Recreatiepark De Klepperstee			Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-53-1	Recreatiepark De Klepperstee	Op grond van het bepaalde in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (Wm) is de gemeenteraad gehouden bij het vaststellen van een bestemmingsplan de grenswaarden voor luchtkwaliteit in acht te nemen. Als uit onderzoek op dit gebied naar voren komt dat de wettelijke normen worden overschreden of bestaande normoverschrijding wordt vergroot, mag het bestemmingsplan alleen worden vastgesteld als door met het plan samenhangende maatregelen de luchtkwaliteit <i>per saldo</i> verbeterd. Om <i>per saldo</i> aan de doelstellingen voor luchtkwaliteit te kunnen voldoen is gekozen een Overeenkomst luchtkwaliteit Maasvlakte 2 aan te gaan. Reclamant is van oordeel dat een privaatrechtelijke overeenkomst niet als instrument kan worden ingezet om te garanderen dat aan bindende wettelijke normen wordt voldaan. Hiervoor is een aantal redenen: <ul style="list-style-type: none"> • Er is geen enkele zekerheid dat de maatregelen die in de overeenkomst worden vastgelegd zullen worden nagekomen. Partijen hebben zich weliswaar tot nakoming verbonden, dat neemt niet weg dat op het niet nakomen geen enkele sanctie is gesteld. • Alleen die partijen zijn bij het contract betrokken die daarbij ook een rechtstreeks inhoudelijke belang hebben. Het gevolg is dat derden de nakoming van de overeenkomst niet kunnen afdwingen. Omgekeerd geldt dat de partijen geen enkel belang 	Reclamant uit zijn zorg over de publieke nakoming van de privaatrechtelijke Overeenkomst luchtkwaliteit. Het ontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2 gaf in de toelichting weer welke effecten Maasvlakte 2 naar verwachting op de luchtkwaliteit zal hebben en welke maatregelen voorzien zijn om te voldoen aan de eisen van de Wet luchtkwaliteit. De uitvoering van de maatregelen wordt zeker gesteld met een Overeenkomst luchtkwaliteit waarin Rijk, gemeente Rotterdam, Rijkshavenmeester en Havenbedrijf Rotterdam afspraken maken over tijdige uitvoering van afdoende maatregelen. Desondanks acht reclamant deze aanpak onvoldoende zeker. In vervolg op onder meer deze zienswijze is met de invoering van een nieuw artikel 17 ten overvloede in de voorschriften van het bestemmingsplan daarom tevens een publiekrechtelijke borging van de in de Overeenkomst bedoelde luchtkwaliteitsmaatregelen aangebracht. Verwezen zij naar de in dit verband aangebrachte aanpassingen in het plan en de plantoelichting.	Wij stellen u voor deze zienswijze gegrond te verklaren en het plan als volgt te wijzigen: hiervoor wordt verwezen naar zienswijze 50-21.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>hebben om bij niet-nakoming van het contract tegen een van de andere partijen een actie in te stellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering en handhaving zijn niet goed geregeld. Handhaving vindt plaats door het Havenbedrijf Rotterdam, een van de partijen uit de overeenkomst. Daardoor is het zeer de vraag of een derde, die om handhaving zou vragen, wel objectief wordt benaderd en zijn verzoek zonder vooringenomenheid wordt beoordeeld. 		
ZW-53-2	Recreatiepark De Klepperstee	Recreatiepark de Klepperstee stelt dat de inhoud van de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 boterzacht is. Zo is vastgelegd dat het Rijk de geldende Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen zal voortzetten tot 1 januari 2025 of een vergelijkbare regeling zal instellen. Het is echter zeer de vraag of over een tijdsbestek van bijna 20 jaar afspraken kunnen worden vastgelegd die tot subsidiering verplichten. Er is in ieder geval geen enkele waarborg dat de subsidieregeling daadwerkelijk zal blijven bestaan. Ook hier blijkt volgens reclamant de zwakte van het instrument: als de subsidieregeling niet het gewenste effect sorteert, is er geen enkele garantie dat de vereiste maatregelen op het gebied van de luchtkwaliteit worden gehaald.	De subsidieregeling voor schone motoren in de binnenvaart maakt onderdeel uit van een pakket aan maatregelen voor de binnenvaart. Centraal staan het toegangsverbod tot de haven voor schepen die niet beschikken over een schone motor en de snelheidsbeperking voor de binnenvaart op een aantal trajecten. Deze beide maatregelen zorgen voor een afdoende compensatie van de effecten van Maasvlakte 2 op de luchtkwaliteit langs de vaarwegen. Flankerend en stimulerend zijn de beide maatregelen met financiële prikkels: de verhoging van het havengeld voor schepen die niet over een schone motor beschikken en de subsidieregeling voor schone scheepsmotoren.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-53-3	Recreatiepark De Klepperstee	Recreatiepark de Klepperstee is van mening dat de aanleg van Maasvlakte 2 zich niet verdraagt met de Europese normen op het gebied van de luchtkwaliteit. Het is algemeen bekend dat Nederland in sterk vervuilde gebieden zoals het Rotterdamse havengebied, niet aan deze normen kan voldoen. Reclamant betwijfelt daarom of de Europese regelgeving wel op een correcte wijze in Nederlandse wetgeving is omgezet. Voor zover dat niet het geval is, stelt reclamant zich op het standpunt dat Maasvlakte 2 vanwege strijd met deze Europese bepalingen, niet kan worden aangelegd en in gebruik genomen. Overigens is het bestemmingsplan ook in strijd met de nationaalrechtelijke regelgeving op het gebied van de luchtkwaliteit.	Met het pakket aan maatregelen, zoals aangekondigd in het bestemmingsplan en de daaraan verbonden Overeenkomst luchtkwaliteit wordt bereikt dat Maasvlakte 2 niet leidt tot een toename van eventueel in het Rotterdamse havengebied optredende overschrijdingen van normen voor luchtkwaliteit. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke vereisten, zoals die in Nederland van kracht zijn en die volgen uit de Europese richtlijnen ter zake. In andere kaders werkt de gemeente Rotterdam mee aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de regio. In samenwerking tussen de regionale overheden wordt een pakket aan maatregelen tot stand gebracht om de regionale luchtkwaliteit te verbeteren. Deze aanpak mondt uit in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, dat op grond van de Wet milieubeheer (milieukwaliteitseisen) tot stand wordt gebracht. Die inspanningen staan los van de besluitvorming over het bestemmingsplan.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-53-4	Recreatiepark De Klepperstee	Recreatiepark de Klepperstee stelt dat het aantal gehinderden in absolute aantallen vermindert ten opzichte van de autonome ontwikkeling, maar dat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer langs de A15 op tal van plaatsen wordt overschreden. Reclamant kan zich niet verenigen met de beslissing om de toename van de geluidsbelasting op de A15 - maar ook op andere toevoerwegen, zoals de N57 en het verderop gelegen (hoofd)wegennet - niet bij Maasvlakte 2 te betrekken, maar dit punt vooruit te schuiven naar de toekomstige reconstructie van de A15. Vast staat immers dat de aanleg van Maasvlakte 2 het verkeer op de A15 en de zojuist genoemde andere wegen zal doen toenemen. Vast staat ook dat de reconstructie van deze weg direct verband houdt met de uitbreiding van het havengebied, in het bijzonder Maasvlakte 2. Onder deze omstandigheden hadden de effecten op het gebied van het wegverkeerslawaaï in een groter gebied moeten worden onderzocht dan nu het geval is. In zoverre is het bestemmingsplan in strijd met inhoud en strekking van de Wet geluidhinder.	In het kader van de Wet geluidhinder dient voor wegverkeerslawaaï alleen dáár te worden getoetst waar een nieuwe weg wordt aangelegd (of een weg wordt gereconstrueerd). In het MER Bestemming is daarom alleen voor de nieuw aan te leggen wegen op Maasvlakte 2 getoetst aan het wettelijk kader. Daar treden geen knelpunten op, aangezien op Maasvlakte 2 geen geluidgevoelige objecten mogelijk worden gemaakt. Voor de wegdelen in het achterland zijn wel de effecten in beeld gebracht overeenkomstig de Wet geluidhinder (zie bijlage geluid MER Bestemming). Een formele toetsing overeenkomstig de Wet geluidhinder is echter niet vereist. Ten aanzien van de A15 nog het volgende. Gelijktijdig met het project Maasvlakte 2 wordt door Rijkswaterstaat het project MaVa (Maasvlakte Vaanplein) voorbereid. Onderdeel van dit project is de reconstructie van de A15, die ook zonder Maasvlakte 2 zal plaatsvinden. Hiervoor wordt thans een procedure op grond van de Tracéwet doorlopen. Binnen dit kader verricht Rijkswaterstaat een akoestisch onderzoek waarbij nadrukkelijk de effecten worden beschouwd. De verkeersintensiteiten die als uitgangspunt voor MaVa gelden bieden voldoende ruimte om de vervoersstromen die door Maasvlakte 2 ontstaan af te wikkelen. In het Tracébesluit worden de noodzakelijke geluidwerende voorzieningen vastgelegd.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-53-5	Recreatiepark De Klepperstee	De aanleg van Maasvlakte 2 zal tot gevolg hebben dat de kustlijn, waargenomen vanaf de stranden langs Goeree-Overflakkee, ingrijpend zal veranderen. Recreatiepark de Klepperstee is van oordeel dat deze ingreep dermate groot is dat het project niet op de geplande locatie aangelegd behoort te worden. In ieder geval zouden op dit punt compenserende of verzachtende maatregelen moeten worden getroffen. Als onderbouwing voor deze stelling geldt het volgende: Het natuurlijke beeld van de kust dat nu nog bestaat, zal worden aangetast door massale en hoge industriële bebouwing. Door de	De zichtbaarheid van Maasvlakte 2 vanaf de stranden in de omgeving komt aan de orde bij het thema landschap in het MER Bestemming. Figuur 10.2 van het Effectrapport laat zien dat het visuele effect vanaf het strand van Goeree groter is dan van de dichterbij gelegen stranden. Vanuit dichterbij gelegen zichtpunten op Voorne valt Maasvlakte 2 geheel weg achter de huidige Maasvlakte. Visualisaties zijn opgenomen in de Bijlage Landschap. Maasvlakte 2 met bijbehorende industriële bebouwing zal vanaf Goeree uitsluitend in noordelijke richting en op een afstand van circa 10 kilometer zichtbaar zijn. In de praktijk betekent dit dat Maasvlakte 2 en bijbehorende bebouwing zich met 6-10% verder zeewaarts aan de horizon af zal tekenen ten opzichte van de huidige Maasvlakte. Dit zal geen of nauwelijks gevolgen voor de beleving van recreanten vanaf het strand op Goeree hebben. Hierdoor is	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>geplande ligging van Maasvlakte 2, die als het ware in zuidwestelijke richting zeewaarts wordt gesitueerd, komt deze bebouwing visueel voor de kust van Goeree-Overflakkee te liggen. De ruimtelijke uitstraling richting het eiland en daarmee ook in de richting van het bedrijf van de reclamant, zal aanzienlijk zijn.</p> <p>In het ontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2 zijn deze effecten niet of onvoldoende onderkend. Het is opvallend dat in paragraaf 8.5 alleen het zicht vanaf het strand van Hoek van Holland in kaart gebracht is. De effecten vanaf de zuidkant zijn echter vele malen groter. Reclamant legt een montagefoto over, genomen vanaf het Flaauwe Werk, in de richting van de huidige Maasvlakte. Daarop valt duidelijk te zien dat de lengte van het industriegebied bijna wordt verdubbeld.</p> <p>De reclamant vindt dit niet aanvaardbaar. De reclamant is afhankelijk van toeristen die naar Goeree-Overflakkee komen vanwege strand- en watersportrecreatie. De reclamant voorziet dat extra en zware industrie op relatief korte afstand ten koste van de recreatie zal gaan. Bovendien zal de spreekwoordelijke rust en ruimte waarmee Goeree-Overflakkee wordt geassocieerd, in betekende mate worden aangetast. Onder deze omstandigheden voldoet het bestemmingsplan niet aan het beginsel van een goede ruimtelijke ordening in de zin van artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.</p>	<p>geen negatieve invloed op de recreatiesector te verwachten. In haar toetsingsadvies heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage op 5 december 2007 geconcludeerd dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is.</p>	
ZW-53-6	Recreatiepark De Klepperstee	Reclamant stelt zich op het standpunt dat de gekozen compensatie onevenredige zware nadelen teweeg brengt voor de recreatiesector Goeree-Overflakkee	<p>Artikel 3:4 Awb verplicht een bestuursorgaan dat een besluit neemt, de bij dat besluit betrokken belangen af te wegen. De nadelige gevolgen van dat besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Deze belangenafweging heeft in het kader van dit bestemmingsplan onder meer plaatsgevonden door de toetsing van het project op de aanwezigheid van een dwingende reden van groot openbaar belang. Wij hebben vastgesteld dat er inderdaad dwingende redenen van groot openbaar belang zijn om de aanleg van Maasvlakte 2 doorgang te laten vinden.</p> <p>Voor de aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2 is een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 verleend. Voor de effecten op beschermde natuur en de in dat kader te treffen maatregelen verwijzen wij naar die vergunning en daarin gegeven motivering, die wij onderschrijven. Wij achten de consequenties van de te treffen maatregelen voor het bestaande gebruik in de Voordelta, gelet op de belangen van Maasvlakte 2, zoals onderbouwd in de PKB PMR (2006), niet onaanvaardbaar.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-54-1	Stichting Duinbehoud	Stichting Duinbehoud is van mening dat een definitief 'Afsprakenkader Borging PMR' moet worden ondertekend door alle betrokken bevoegde gezagen en maatschappelijke organisaties.	Bij de totstandkoming van het Afsprakenkader Borging PMR zijn naast het Havenbedrijf Rotterdam de zeven bevoegde gezagen van het PMR-project betrokken, alsmede een aantal maatschappelijke organisaties waaronder Milieufederatie Zuid-Holland, Natuurmonumenten, Het Zuid-Hollands Landschap, Stichting Duinbehoud en Stichting de Noordzee. Reclamant heeft derhalve rechtstreeks invloed op de realisering van haar wens.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-54-2	Stichting Duinbehoud	In het kader van de natuurcompensatie moet er volgens stichting Duinbehoud conform de Natuurbeschermingswet 1998 een Aanwijzingsbesluit Voordelta met beheersplan komen. De natuurdoelen en het beheersplan moeten worden vastgelegd.		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-54-3	Stichting Duinbehoud	Stichting Duinbehoud geeft aan dat de duineffecten worden gecompenseerd bij Delfland. Er moet volgens reclamant een besluit of beheersplan komen waarin de natuurcompensatie is gekwalificeerd, gekwantificeerd en geborgd. Dat zou bijvoorbeeld in het aanwijzingsbesluit voor het Natura 2000 gebied Solleveld en Kapittelduinen kunnen, maar dan moet dat besluit wel genomen zijn voordat het bestemmingsplan voor de Tweede Maasvlakte wordt vastgesteld. Ook dient, gekoppeld aan de besluitvorming, de duincompensatie te worden geregeld in een beheersplan. Dit is nog niet het geval.	De besluitvorming over de effecten op de beschermde natuurwaarden van de betrokken Natura 2000-gebieden en de compensatie daarvan vindt plaats via twee sporen. De besluitvorming over de effecten van aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2 vindt plaats via de vergunningverlening ingevolge artikel 19d Nb-wet 1998. Hoewel het toekomstig gebruik van Maasvlakte 2 als zodanig geen deel uitmaakt van de vergunningaanvraag, heeft de Minister van LNV – op basis van de informatie uit de Passende Beoordeling bij de vergunningaanvraag – bezien of gebruik van Maasvlakte 2 in de toekomst op grond van de Nb-wet 1998 vergund kan worden. Teneinde op een goede manier te waarborgen dat de duincompensatiemaatregelen tijdig worden getroffen, zodat Maasvlakte 2 na aanleg	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			ook daadwerkelijk op korte termijn zal kunnen worden gebruikt, is in de Nb-wet vergunning voor aanleg en aanwezigheid ook een voorschrift opgenomen om conform paragraaf 15.1 van de Passende Beoordeling duinen aan te leggen ter compensatie van de effecten van het toekomstig gebruik. Daarnaast moet het bevoegd gezag voor het bestemmingsplan de plantoets ex artikel 19j Nb-wet 1998 uitvoeren. In de plantoelichting bij dit bestemmingsplan wordt in paragraaf 8.4.2 meer expliciet op de (wijze van) borging van de duincompensatie ingegaan.	
ZW-54-4	Stichting Duinbehoud	Stichting Duinbehoud geeft aan dat de Voordelta op de plankaart de bestemming 'zee' heeft gekregen. Omdat de Voordelta een Natura 2000 gebied wordt, verzoekt reclamant om de benaming te wijzigen in 'zeenatuur' of 'gebied met internationale natuurbescherming'.	Het streek- en structuurplan RR2020 kent de legenda-eenheid "Gebied met (inter-) nationale natuurbescherming". Dit is een aanduiding die op de plankaart is vastgelegd voor het zeegebied voor de kust van Voorne, alsmede voor de daaraan grenzende duingebieden. Op de streekplankaart is tevens een legenda-eenheid "demarcatielijn" opgenomen. Ten noorden van deze lijn is op de plankaart alleen de legenda-eenheid "Overig, Water" vastgelegd. Het zeegebied dat in het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is opgenomen en dat direct grenst aan Maasvlakte 2 kent dus niet de legenda-eenheid waar reclamant aan refereert. Dat neemt niet weg dat in dit zeegebied aanwezige natuurwaarden van belang zijn. De bescherming daarvan vindt plaats in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-54-5	Stichting Duinbehoud	Stichting Duinbehoud geeft aan dat door de klimaatverandering vele planten- en diersoorten hun leefgebied in noordelijke richting zien verschuiven. Goede ecologische noord-zuidverbindingen zijn daarom van levensbelang voor deze soorten. Het huidige havengebied vormt al een barrière en de aanleg van Maasvlakte 2 maakt die barrière volgens reclamant alleen maar groter. Bij de inrichting van Maasvlakte 2 moet rekening gehouden worden met stapstenen voor de natuur. Reclamant ziet graag dat deze stapstenen worden ingericht, duurzaam worden beheerd en planologisch worden veiliggesteld.	Voor soorten van kustwateren zal Maasvlakte 2 geen belemmering vormen omdat deze soorten zich via het water (al of niet met behulp van getijstromen) uitstekend blijken te kunnen verspreiden. Voor soorten van land, met name van duinen, zal Maasvlakte 2 geen (extra) belemmering vormen als gevolg van de sterk zeewaartse ligging van de de landaanwinning. Voor zover sprake is van barrièrewerking wordt deze veroorzaakt door de eerdere aanleg van Maasvlakte 1 en van Europoort. Om te voldoen aan de compensatieopgave ten gevolge van het gebruik van Maasvlakte 2 zijn stapstenen derhalve niet noodzakelijk en is ook de gevraagde planologische veiligstelling vanuit deze optiek niet noodzakelijk. Stapstenen kunnen wel bijdragen aan het verminderen van de barrièrewerking van het huidige havengebied (Europoort en huidige Maasvlakte), zoals eerder beschreven in het Havenplan 2020. Het Havenbedrijf heeft inmiddels de inpassing van ecologische stapstenen op de huidige Maasvlakte, namelijk op het Krabbeterrein en de Papegaaienbek, goedgekeurd. De verdere planvorming, inrichting en uitvoering van deze ecologische stapstenen wordt geïntegreerd in de havenrealisatieprojecten van deze gebieden. Hiervoor zullen gedurende 2008 inrichtings- en beheerplannen worden opgesteld. Dit valt echter buiten het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-54-6	Stichting Duinbehoud	Stichting Duinbehoud geeft aan dat provincie Zuid-Holland op 20 april 2007 een vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 heeft verleend aan Rijkswaterstaat Zuid-Holland voor het project "Duincompensatie Delflandse Kust". In deze vergunning zijn twee voorschriften (14 en 15) opgenomen over de kwaliteit van het toe te passen zand. Naar aanleiding van een bezwaar van Rijkswaterstaat Zuid-Holland zijn deze voorschriften vervolgens aangepast. Op deze (aangepaste) voorschriften maakt reclamant haar zienswijzen bekend. Reclamant benadrukt dat het gebruik van de juiste kwaliteit zand van belang is voor de ontwikkeling van de gewenste habitattypen en vegetaties en dus voor het slagen van de duincompensatie, die op haar beurt weer een voorwaarde is voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte.	Deze zienswijze heeft betrekking op een onherroepelijke vergunning in het kader van het project 'Duincompensatie Delflandse kust'. De daarvoor gevoerde procedure staat los van de bestemmingplanprocedure. De bedoelde aanpassing in de vergunning strekt ertoe enige flexibiliteit te bieden en daarmee de beschikbaarheid van zand van voldoende kwaliteit zeker te stellen. Door verstuivingseffecten zal de geschikte zandkwaliteit naar de bovenste lagen migreren.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-54-7	Stichting Duinbehoud	Stichting Duinbehoud ondersteunt de zienswijze van Natuurmonumenten en Landschap, dat ook geringe cumulatieve en tijdelijke effecten worden meegeteld bij de compensatieopgave.		Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen Nb-wet-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-54-8	Stichting Duinbehoud	Stichting Duinbehoud geeft aan zich voor het overige aan te sluiten bij de reacties van de Milieufederatie Zuid-Holland, de Vereniging Natuurmonumenten en de Stichting Het Zuid-Hollands Landschap.	De zienswijzen van de genoemde reclamanten komen aan de orde bij zienswijze nummer 26, 37 en 38.	Wij stellen u voor kennis te nemen van deze zienswijze.
ZW-55-1	Polder W. van de	Compensatie voor natuur en milieu binnen en rondom de gemeente Westvoorne komt volgens de heer W. van de Polder niet ten goede aan de gemeente Westvoorne, ondanks het feit dat ze het dichtste bij wonen.	De dubbele doelstelling uit de PKB PMR (2006) omvat drie deelprojecten met elk een eigen realisatietraject. Het gaat om de landaanwinning (Maasvlakte 2 en verplichte natuurcompensatie), de 750 ha natuur- en recreatiegebied en een reeks projecten in Bestaand Rotterdams Gebied (BRG).	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			De verplichte natuurcompensatie bij de landaanwinning wordt uitgevoerd om het verlies aan natuurwaarden door aanleg en gebruik van Maasvlakte 2 te compenseren. Het gaat om de instelling van een bodembeschermingsgebied in de Voordelta (voor de kust van Maasvlakte 2) en een duingebied met een omvang van bruto 34 ha ter hoogte van de Delflandse kust (tussen Hoek van Holland en Ter Heijde). Daarnaast zijn er projecten om de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten. Deze projecten vormen geen onderdeel van de verplichte natuurcompensatie voor Maasvlakte 2, maar voegen - overeenkomstig de dubbelde doelstelling uit de PKB PMR - extra kwaliteit toe aan de regio. Het gaat om de aanleg van 750 ha natuur- en recreatiegebied in de regio. Daarnaast bestaat het programma Bestaand Rotterdams Gebied uit tal van leefbaarheidsprojecten op het gebied van natuurontwikkeling en de verbetering van de recreatieve mogelijkheden. Sommige daarvan hebben een lokaal karakter en zijn (mede) gericht op de inwoners van Voorne-Putten, zoals de BRG-projecten Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer, de herinrichting van de Landtong Rozenburg en het project Dorpshuis de Man in Rockanje.	
ZW-55-2	Polder W. van de	<p>Met betrekking tot de voorlichting rondom Maasvlakte 2 is de heer W. van de Polder ontevreden over:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het gekozen tijdstip (in vakantieperiode terwijl het halve dorp met vakantie is); • de (onduidelijke) uitleg over wat de gemeente krijgt voor alle stof, stank, herrie en slechte lucht; • het tijdstip van aankondiging van de voorlichtingsbijeenkomst en de weinig aandacht die in de week voorafgaand aan de bijeenkomst eraan is besteed. <p>De heer W. van de Polder wenst een nieuwe informatieavond voor alle Oostvoornenaars.</p>	De bevoegde overheden hebben gepoogd om de betrokkenen zo goed mogelijk in kennis te stellen van de voorgenomen besluiten. De periode voor de ter inzage is juist na de kerstperiode gepland om de overlap met een vakantieperiode zo beperkt mogelijk te maken. Van de bijeenkomsten is uitvoerig kennis gegeven in advertenties in landelijke en regionale kranten. Het was ook mogelijk om buiten die bijeenkomsten om een nadere toelichting te vragen aan de bevoegde overheden. De informatie was op tal van plekken in te zien en was beschikbaar op de website van de bevoegde overheden. Daarop is alle relevante informatie te vinden over onder meer de milieugevolgen van Maasvlakte 2.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-55-3	Polder W. van de	Volgens de heer W. van de Polder is het bekende autostrand van de Oostvoornenaars afgepakt met als mededeling dat er een goede vervanging aanwezig zou zijn op de Maasvlakte. Reclamant hoort tot grote schrik dat ook dit strand gaat verdwijnen en het jaren zal duren tot er een vervangende locatie is. Reclamant acht het een goede oplossing als de Oostvoornenaars hun autostrand weer terug krijgen tot dit nieuwe strand klaar is. Al is het maar gedeeltelijk.	Bij ons is geen belofte bekend over een vervangende locatie van het autostrand op Maasvlakte 2. Het strand langs de zachte wering is gezien de beoogde recreatieve doeleinden en aangrenzende rustgebieden voor vogels en zeehonden niet geschikt als autostrand en zal hierom niet voor auto's toegankelijk zijn. In het kader van het onderhavige bestemmingsplan kunnen wij geen uitspraak doen over het strand in Westvoorne.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-56-1	Vereniging Tegen Milieubederf	<p>De Vereniging Tegen Milieubederf stelt dat het terecht is om zienswijzen tegen de 750 ha natuur- en recreatiegebied te betrekken bij de procedures voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Deze stelling onderbouwt reclamant met verwijzing naar de PKB PMR (2006), waartegen door het ontbreken van concrete beleidsbeslissingen geen beroep mogelijk was. Ondanks dat er geen sprake is van een concrete beleidsbeslissing zijn de deelprojecten, de doelstellingen en ook de inspraak- en bezwaarprocedures onlosmakelijk met elkaar verbonden. Reclamant haalt aan dat de uitbreiding van de haven daarom pas kan plaatsvinden als ook de natuurprojecten en leefbaarheidsplannen doorgaan. Gaat een natuur- of leefbaarheidsproject niet door, dan gaat de aanleg van Maasvlakte 2 eveneens niet door, vanwege de koppeling.</p> <p>Reclamant neemt vervolgens stelling tegen de negatieve gevolgen van de plannen voor wat betreft de 750 ha natuur- en recreatiegebied: de aantasting van het cultuurlandschap, de leefomgevingskwaliteit van de bewoners en de ontkenning van het belang van de agrarische sector. Deze stellingname wordt toegelicht met tal van argumenten.</p>	<p>De PKB biedt het ruimtelijk kader op rijksniveau voor de versterking van de mainport Rotterdam en de verbetering van kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. De PKB bevat de ruimtelijke reserveringen, de randvoorwaarden voor nadere inrichting en de uitgangspunten voor realisatie voor een drietal deelprojecten, te weten de landaanwinning en natuurcompensatie voor Maasvlakte 2, de 750 ha natuur- en recreatiegebied en de projecten in Bestaand Rotterdams Gebied. De keuze voor de deelgebieden van 750 ha natuur- en recreatiegebied zijn in kader van de PKB PMR (2006) op (milieu)effecten onderzocht en de diverse belangen, waaronder die van de agrarische ondernemers, zijn bij de besluitvorming afgewogen. Bij de PKB is een strategische milieubeoordeling opgesteld, waarin ook de cumulatie van effecten vanwege de drie deelprojecten is beschreven. De procedure voor de PKB is met de besluitvorming in het parlement eind 2006 afgerond. De PKB bevat geen concrete beleidsbeslissingen. De uitvoering van de drie deelprojecten vindt plaats in afzonderlijke trajecten, volgens de daarvoor geëigende procedures en met een daarbij passend tijdschema. De PKB benoemt wel sterke waarborgen voor een tijdige en samenhangende uitvoering door te wijzen op de goede samenwerking tussen Rijk en de regionale PMR-partners, de aanpassingen die al in diverse ruimtelijke plannen zijn opgenomen, het Bestuursakkoord en de Uitwerkingsovereenkomsten met afspraken over de realisatie en op de instrumenten van doorzetkracht op basis van de bestaande en nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening. Over de voortgang in de uitvoering van de PKB rapporteert de minister van Verkeer en Waterstaat elk half jaar aan de Tweede Kamer. In de Derde Voortgangsrapportage PMR, van maart 2008, is geconstateerd dat de voortgang van de diverse deelprojecten geen aanleiding geeft om instrumenten van doorzetkracht in te zetten.</p> <p>De rechtsbescherming van belanghebbenden komt tot zijn recht bij de besluiten in de</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
			drie deelprojecten, die meer concrete mogelijkheden bieden om te reageren op duidelijke initiatieven dan de PKB. De planvorming en de besluiten in het deelproject 750 ha natuur- en recreatiegebied, waaraan reclamant in haar zienswijze vooral aandacht besteedt, hebben geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 en kunnen in dit kader niet worden beoordeeld en afgewogen. Voor de planontwikkeling op Midden-IJsselmonde wordt thans een MER-procedure doorlopen en een bestemmingsplan voorbereid. Het MER zal tezamen met het voorontwerpbestemmingsplan voor inspraak ter inzage worden gelegd. Een ieder is dan in de gelegenheid om opmerkingen en bezwaren daarover aan het bevoegd gezag, de gemeente Albrandswaard, kenbaar te maken.	
ZW-56-2	Vereniging Tegen Milieubederf	Vereniging Tegen Milieubederf verwijst bij haar stellingname tegen de 750 ha natuur- en recreatiegebied, naast tal van punten die betrekking hebben op de planvorming voor de 750 ha zelf, op een drietal punten naar effecten van Maasvlakte 2. Gesteld worden dat de cumulatieve effecten van de transformatie van de 750 ha en de aanleg van Maasvlakte 2 wat betreft CO2-uitstoot en -binding, luchtverontreiniging, luchtvochtigheid, geluidabsorptie, en zichthinder niet zijn meegewogen. Voorts stelt reclamant dat de milieugevolgen inclusief de risico's voor de volksgezondheid, van de verbreding van de A15, in combinatie met de beide spoorlijnen, het sluipverkeer en de bezoekersaantallen van de golfbaan in Albrandswaard de negatieve milieueffecten van de -aanleg- van Maasvlakte 2 verhogen. Als derde punt stelt reclamant dat de WHO normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald. Dit zou juist een positieve vestigingsfactor moeten zijn conform de doelstellingen van het PMR. Integendeel door de toename van het vrachtverkeer met 4% neemt ook de voortijdige sterfte in Rotterdam met dezelfde verhouding toe. Er is dus duidelijk sprake van een significante verslechtering van zowel luchtkwaliteit als van leefomgevingskwaliteit.	<p>Voor de onderdelen van de zienswijze die alleen betrekking hebben op de 750 ha zelf, geldt dat deze onderdelen niet onder de onderhavige procedure voor Maasvlakte 2 kunnen worden beoordeeld en afgewogen. Reclamant krijgt bij de procedures voor de diverse deelgebieden van de 750 ha natuur- en recreatiegebied de gelegenheid een reactie in te brengen. Voor de drie onderdelen die wel mede betrekking hebben op Maasvlakte 2 het volgende.</p> <p>In kader van de totstandkoming van de PKB PMR 2006 zijn alle deelprojecten van PMR onderworpen aan een zogeheten strategische milieubeoordeling. Daarbij zijn ook de cumulatieve effecten bekeken. Deze effecten zijn de besluitvorming over de PKB betrokken. Elk van de deelprojecten van PMR kent vervolgens een eigen realisatietraject, waarbij ook de milieugevolgen in kaart moeten worden gebracht. Voor Maasvlakte 2 zijn twee milieueffectrapportages opgesteld, het MER Aanleg en het MER Bestemming. In deze milieueffectrapportages zijn ook de (cumulatieve) effecten op het milieu en de natuur in beeld gebracht.</p> <p>De door reclamant genoemde verbreding van de A15 en de aanwezige spoorlijnen zijn meegenomen in de autonome ontwikkeling. Op basis daarvan zijn onder andere de effecten op de luchtkwaliteit in kaart gebracht en beoordeeld. In de milieueffectrapportages voor Maasvlakte 2 is wel degelijk rekening gehouden met andere (toekomstige) projecten en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.</p> <p>Reclamant stelt als derde punt dat de luchtkwaliteit in Rijnmond achteruit gaat. Met het pakket aan maatregelen, zoals aangekondigd in het bestemmingsplan en de daaraan verbonden Overeenkomst luchtkwaliteit wordt bereikt dat Maasvlakte 2 niet leidt tot een toename van eventueel in het Rotterdamse havengebied optredende overschrijdingen van normen voor luchtkwaliteit. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke regels, zoals die in Nederland van kracht zijn en die volgen uit de Europese richtlijnen ter zake.</p> <p>In andere kaders werkt de gemeente Rotterdam mee aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de regio. In samenwerking tussen de regionale overheden wordt een pakket aan maatregelen tot stand gebracht om de regionale luchtkwaliteit te verbeteren. Deze aanpak mondt uit in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, dat op grond van de Wet milieubeheer (milieukwaliteitseisen) tot stand wordt gebracht. Die inspanningen staan los van de besluitvorming over het bestemmingsplan.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-57-1	Vereniging Natuur- en Milieubescherming Noordrand, Stichting Gezond Overschie en Stichting Natuur- en Milieuwacht Berkel en Rodenrijs	De Vereniging Natuur- en Milieubescherming Noordrand, Stichting Gezond Overschie en de Stichting Natuur- en Milieuwacht Berkel en Rodenrijs zijn van mening dat uit de concrete ruimtelijke plannen die zijn opgesteld, blijkt dat er inderdaad in wezen sprake is van een concrete beleidsbeslissing. De PMR projectorganisatie stelt zelf dat: "de drie projecten zijn via een dubbele doelstelling met elkaar verbonden." De uitbreiding van de haven kan daarom pas plaatsvinden als ook de natuurprojecten en leefbaarheidsplannen doorgaan. Dit houdt in dat, mocht een bestemmingsplanwijziging dan wel een nieuw bestemmingsplan door de Raad van State vernietigd worden, de uitbreiding van de haven eveneens niet door kan gaan. Hieruit volgt logischerwijze de conclusie dat elke artikel 19 procedure prematuur is en getuigt van onzorgvuldig bestuurlijk handelen. Immers, de ruimtelijke onderbouw is onzeker vanwege de onzekerheid van een der PMR delen. Zienswijzen kunnen niet	De PKB PMR (2006) biedt het ruimtelijk kader op rijksniveau voor de versterking van de mainport Rotterdam en de verbetering van kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. De PKB bevat de ruimtelijke reserveringen, de randvoorwaarden voor nadere inrichting en de uitgangspunten voor realisatie voor een drietal deelprojecten, te weten de landaanwinning en natuurcompensatie voor Maasvlakte 2, de 750 ha natuur- en recreatiegebied en de projecten in Bestaand Rotterdams Gebied. De keuze voor de deelgebieden van 750 ha natuur- en recreatiegebied zijn in kader van de PKB PMR (2006) op (milieu)effecten onderzocht en de diverse belangen zijn bij de besluitvorming afgewogen. Bij de PKB is een strategische milieubeoordeling opgesteld, waarin ook de cumulatie van effecten vanwege de drie deelprojecten is beschreven. De procedure voor de PKB is met de besluitvorming in het parlement eind 2006 afgerond. De PKB bevat geen concrete beleidsbeslissingen. De uitvoering van de drie deelprojecten vindt plaats in afzonderlijke trajecten, volgens de daarvoor geëigende procedures en met een daarbij passend tijdschema. De PKB benoemt wel sterke waarborgen voor een tijdige en samenhangende uitvoering door te wijzen op	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>separaat tegen de aanleg van de 750 ha natuur worden ingebracht.</p> <p>Voorts stellen reclamanten dat de aantasting van de leefomgevingskwaliteit door de transformatie van 750 ha dient te worden meegewogen in de Milieubeoordeling. Dit is niet gebeurd. Aan het Ontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2 ligt een onzorgvuldige afweging ten grondslag. Ook menen reclamanten onder meer dat geen nieuwe natuur moet worden aangelegd, dat grote gebiedsbeheerders worden bevoorrecht, dat het convenant Visie en Durf van mei 2000 een democratische legitimatie ontbeert en openbaar aanbesteed had moeten worden, en dat de aantasting van het cultuurhistorisch landschap strijdig is met Europese wetgeving.</p>	<p>de goede samenwerking tussen Rijk en de regionale PMR-partners, de aanpassingen die al in diverse ruimtelijke plannen zijn opgenomen, het Bestuursakkoord en de Uitwerkingsovereenkomsten met afspraken over de realisatie en op de instrumenten van doorzetkracht op basis van de bestaande en nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening. Over de voortgang in de uitvoering van de PKB rapporteert de minister van Verkeer en Waterstaat elk half jaar aan de Tweede Kamer. In de Derde Voortgangsrapportage PMR, van maart 2008, is geconstateerd dat de voortgang van de diverse deelprojecten geen aanleiding geeft om instrumenten van doorzetkracht in te zetten.</p> <p>De rechtsbescherming komt tot zijn recht bij de besluiten in de drie deelprojecten, die meer concrete mogelijkheden bieden om te reageren op duidelijke initiatieven dan de PKB. De planvorming en de besluiten in het deelproject 750 ha natuur- en recreatiegebied, waaraan reclamant in haar zienswijze vooral aandacht besteedt, hebben geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 en kunnen in dit kader niet worden beoordeeld en afgewogen. Voor de planontwikkeling voor de gebieden Schiezone en Vlinderstrik worden thans bestemmingsplannen voorbereid. Deze zullen als voorontwerp voor inspraak ter inzage worden gelegd. Een ieder is dan in de gelegenheid om opmerkingen en bezwaren daarover aan het bevoegd gezag kenbaar te maken.</p>	
ZW-57-2	Vereniging Natuur- en Milieubescherming Noordrand, Stichting Gezond Overschie en Stichting Natuur- en Milieuwacht Berkel en Rodenrijs	<p>De Vereniging Natuur- en Milieubescherming Noordrand, Stichting Gezond Overschie en de Stichting Natuur- en Milieuwacht Berkel en Rodenrijs verwijzen bij hun stellingname tegen de 750 ha natuur- en recreatiegebied, naast tal van punten die betrekking hebben op planvorming voor de 750 ha zelf, op een tweetal punten naar effecten van Maasvlakte 2. Ten eerste stellen reclamanten dat de toename van het vrachtverkeer groter kan zijn dan 4%. Gerekend met 15% fijn stof in de Rijnmondse lucht, betekent dit een significante toename van luchtverontreiniging. Ten tweede zijn reclamanten van mening dat de prognoses aangaande de directe negatieve effecten van de aanleg van Maasvlakte 2 berusten op berekeningen. Het is niet ondenkbaar dat de regelgeving wordt aangescherpt. Immers, zoutaf trek is niet onomstreden. NOx is een gidsstof waaraan verontreinigingen hechten die zelfs in minieme concentratie negatieve gezondheidseffecten hebben. De basisnorm voor luchtkwaliteit moet de WHO norm zijn, niet de te manipuleren, want berekende, daggemiddelde en jaargemiddelde concentraties waarop het MER is gebaseerd.</p>	<p>Voor de onderdelen van de zienswijze die betrekking hebben op de 750 ha zelf, geldt dat deze onderdelen niet onder de onderhavige procedure voor Maasvlakte 2 kunnen worden beoordeeld en afgewogen. Reclamant krijgt bij de procedures voor de diverse deelgebieden van de 750 ha natuur- en recreatiegebied de gelegenheid een reactie in te brengen. Voor de twee onderdelen die wel mede betrekking hebben op Maasvlakte 2 het volgende.</p> <p>Reclamant verwachten een significante toename van de luchtverontreiniging. De berekeningen ten behoeve van de luchtkwaliteitonderzoeken met betrekking tot het vrachtverkeer zijn gebaseerd op worst case scenario's (verwezen zij naar par. 8.2.2 van de plantoelichting). Met het pakket aan maatregelen, zoals aangekondigd in het bestemmingsplan en de daaraan verbonden Overeenkomst luchtkwaliteit wordt bereikt dat Maasvlakte 2 niet leidt tot een toename van eventueel in het Rotterdamse havengebied optredende overschrijdingen van normen voor luchtkwaliteit. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke regels, zoals die in Nederland van kracht zijn en die volgen uit de Europese richtlijnen ter zake. Ten aanzien van de wijze waarop de luchtkwaliteit in beeld is gebracht geldt dat het niet mogelijk is om -anders dan met berekeningen- voorspellingen te doen over de toekomstige effecten van Maasvlakte 2. Die berekeningen zijn conform de wettelijke regelingen uitgevoerd.</p> <p>In andere kaders werkt de gemeente Rotterdam mee aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de regio. In samenwerking tussen de regionale overheden wordt een pakket aan maatregelen tot stand gebracht om de regionale luchtkwaliteit te verbeteren. Deze aanpak mondt uit in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, dat op grond van de Wet milieubeheer (milieukwaliteitseisen) tot stand wordt gebracht. Die inspanningen staan los van de besluitvorming over het bestemmingsplan.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>
ZW-58-1	Windpark Distridam VOF	<p>Reclamant geeft aan dat de inhoud van de inspraakreactie die op 30 mei 2007 is ingediend en die als nummer 50 is opgenomen in de bundel "Inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan "Maasvlakte 2", voorontwerpbestemmingsplan "Partiële herziening Maasvlakte '81", vrijstelling ex artikel 17 WRO (werkterrein), concept-vrijstelling ex artikel 19 WRO (aanleg), voorontwerpbestemmingsplan "Zeegebied 1999, eerste herziening"MER Aanleg Maasvlakte 2 en Mer Bestemming Maasvlakte 2", met referentienummer 356 voor zover hier inmiddels niet volledig aan tegemoet gekomen is, hier als herhaald en ingelast dient te worden beschouwd.</p>	<p>Ten aanzien van de opmerkingen die door Windpark Distridam VOF in het kader van de inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan zijn gemaakt zijn wij van mening, dat deze in het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 op een juiste wijze van een reactie zijn voorzien. Niet wordt aangegeven waarom die reactie onjuist zou zijn.</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>
ZW-58-2	Windpark Distridam VOF	<p>In de ruimtelijke onderbouwing wordt volgens reclamant wordt er ten onrechte aan voorbij gegaan dat thans een gerechtelijke procedure loopt om te voorkomen dat de windturbines op korte termijn</p>	<p>De gerechtelijke procedure waar reclamant op doelt betreft een geschil over de vigerende Wbr-vergunning waarbij het gebruik van de bestaande zeevering is</p>	<p>Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.</p>

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		<p>verwijderd moeten worden. Reclamant meent goede kansen te hebben in deze procedure. Het is derhalve zeer prematuur om ervan uit te gaan dat bedoelde windturbines ook daadwerkelijk op korte termijn kunnen worden verwijderd ten behoeve van de aanleg van de Maasvlakte 2. Tevens is volgens reclamant niet gemotiveerd waarom het oorspronkelijke uitgangspunt dat de windturbines blijven staan gedurende de aanlegfase (zie "Goede ruimtelijke onderbouwing" versie d.d. 15 februari 2007, pag. 10) is verlaten. Reclamant is van mening dat de aanleg van Maasvlakte 2 kan geschieden zonder de turbines van windpark Distridam te verwijderen. Voor reclamant is het, als eigenaar van windpark Distridam, van groot belang dat de windturbines in ieder geval gedurende de aanleg blijven staan, gezien de levensduur van de turbines. Indien het verwijderen van alle reeds bestaande windturbines voor de aanleg van Maasvlakte 2 noodzakelijk is, kan volgens reclamant deze onderbouwing - gezien haar wettelijk beschermde belangen - dan ook niet ten grondslag worden gelegd aan de vrijstelling ex art. 19 lid 1 WRO.</p>	<p>geregeld. Deze procedure staat los van de onderhavige procedure.</p> <p>Op enig moment dient gestart te worden met de verwijdering van de bestaande zeewering alsmede met de aldaar gesitueerde windturbines. Dat dient te gebeuren om de haven- en industrieterreinen van de bestaande Maasvlakte en Maasvlakte 2 op elkaar te laten aansluiten. Het is op dit moment niet mogelijk om exact aan te geven wanneer dit plaats zal vinden. De bestaande zeewering (waar deze turbines ook op staan) mag niet worden afgebroken voordat de nieuwe zeewering (buitencontour) de veiligheidsfunctie heeft overgenomen. Op welk tijdstip dat precies is, is afhankelijk van de snelheid van de bouwwerkzaamheden.</p>	
ZW-58-3	Windpark Distridam VOF	<p>Op pagina 21 van de ontwerp vergunning WBR wordt slechts gesproken over toekomstig te plaatsen windturbines. Hierbij wordt volgens Windpark Distridam V.O.F. voorbij gegaan aan opmerkingen in andere stukken die ter inzage gelegd zijn en waarin wordt vermeld dat Windturbines op de nieuwe zeewering de te verwijderen windturbines vervangen.</p> <p>Op pagina 25 van het ontwerpbesluit wordt in paragraaf 4.3 ("Windturbines") gesteld dat alleen op de harde zeewering windturbines kunnen worden geplaatst. Dit is in tegenspraak met hetgeen is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2, waarin immers bepaald dat juist ook op de zachte zeewering windturbines moeten worden geplaatst (zie artikel 8 en 9 van de voorschriften van dat bestemmingsplan).</p>	Zie 58-7.	Deze zienswijze heeft betrekking op het te nemen WbR-besluit. Wij stellen u voor reclamant daarover te informeren en deze zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-58-4	Windpark Distridam VOF	Windpark Distridam V.O.F. stelt dat in het ontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2 de op pagina 87 gehanteerde veiligheidsnorm van 10-6 te streng is. Weliswaar is deze norm ontleend aan het handboek risicosanering windturbines, maar dit handboek is geen wettelijk voorgeschreven norm. Dit is van belang omdat deze norm gebaseerd is op verouderde types windturbines die in de praktijk niet meer worden gerealiseerd. De huidige generatie windturbines is dermate veiliger dat met een veel soepeler norm kan worden volstaan. Reclamant is van mening dat onvoldoende is onderbouwd waarom voor deze te strenge norm wordt gekozen.	<p>De in het Handboek Risicozonering Windturbines aangegeven risicoafstanden zijn indicatief. Daarom zijn deze niet vastgelegd in het bestemmingsplan. In de Bijlage Externe Veiligheid bij het MER Bestemming is het indicatieve karakter van het Handboek Risicozonering Windturbines beschreven. Het intensieve deel van het strand is als kwetsbaar object aangemerkt. Voorkomen moet worden dat een 10-6 PR (plaatsgebonden risico) contour over dit strand valt. Daarom is op en in de nabijheid van dit strand geen ruimte gereserveerd voor windturbines.</p> <p>Bij de totstandkoming van een wijzigingsplan en de afgifte van een milieuvergunning voor de plaatsing van windturbines dient te zijner tijd het aspect 'externe veiligheid' te worden meegewogen. Indien daarvoor aanleiding is, kan in dat kader rekening worden gehouden met de nieuwste technische kwalificaties van windturbines.</p>	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-58-5	Windpark Distridam VOF	Windpark Distridam V.O.F. merkt op dat in het ontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2 op pagina 101 bij artikel 8 wordt bepaald dat er maximaal sprake mag zijn van 8 turbines, waarbij het maximale vermogen per turbine niet meer mag bedragen dan 4,5 megawatt. Zoals reeds in de inspraakreactie van 30 mei door reclamant was aangegeven, is het weinig zinvol dit op voorhand vast te leggen. De verwachting is dat tegen de tijd dat de turbines daadwerkelijk op de nieuwe zeewering geplaatst kunnen worden deze zonder noemenswaardig grotere nadele gevolgen voor het milieu een veel grote vermogen kunnen leveren. Reclamant vindt het opmerkelijk dat in de reactie op inspraak (50-9) zoals die aan het ontwerp bestemmingsplan zijn toegevoegd, door het bevoegd gezag wordt opgemerkt dat inderdaad niet is te anticiperen op technische ontwikkelingen. Toch wordt dat juist in de artikelen 8 en 9 wel gedaan. In deze artikelen wordt immers een maximum opgeven zowel qua aantal turbines als qua vermogen per turbine.	In het ontwerpbestemmingsplan is vastgelegd hetgeen in het kader van het MER Bestemming is onderzocht, op basis van de huidige technologische inzichten.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-58-6	Windpark Distridam	In de reactie op Inspraak nummer 50-8 stelt het bevoegd gezag dat	De opmerking van de reclamant is juist. Windturbines kunnen uitsluitend worden	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
	VOF	windturbines mogelijk gemaakt worden op de nieuwe zeewering. Hiermee gaat het bevoegd gezag voorbij aan de vrijstelling (ex art. 15 WRO) die in het bestemmingsplan is opgenomen als tussenschakel. Op deze wijze is het weliswaar niet op voorhand uitgesloten dat er windturbines komen, maar dat ze hiermee zonder meer mogelijk gemaakt worden, is volgens de reclamant onjuist.	geplaatst na het doorlopen van een wijzigingsprocedure ex artikel 11 WRO .	en het plan niet te wijzigen.
ZW-58-7	Windpark Distridam VOF	Windpark Distridam V.O.F. geeft een aantal opmerkingen ten aanzien van het MER Bestemming: <ul style="list-style-type: none"> In het MER wordt geen informatie verschaft over de gevolgen voor het milieu van het verdwijnen van de turbines. Het MER dient een volledig en compleet overzicht te bieden van de effecten voor het milieu van een bepaalde ontwikkeling. Als deze ontwikkeling inhoudt dat bestaande turbines dienen te verdwijnen, dan heeft dit een negatief effect op het milieu. Dit negatieve effect is niet in kaart gebracht. Daarmee is de MER die ten grondslag ligt aan het ontwerpbestemmingsplan op een belangrijk punt onvolledig. In MER Bestemming inclusief bijlagen is ten onrechte geen milieu-informatie opgenomen over het plaatsen van windturbines op de zachte zeewering, terwijl wel in het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen dat windturbines op de zachte zeewering mogelijk zijn. In het effectenrapport MER Bestemming is geen aandacht is besteed aan de gevolgen voor het milieu van het plaatsen van turbines op de nieuwe zeeweringen en het verwijderen van de turbines op de huidige zeewering. 	Het stilzetten en vervolgens afbreken van bestaande windturbines is geen MER-plichtige activiteit. De aanleg & bouw van nieuwe windturbines op de hele buitencontour is beschreven in het MER (zie de bijlage "Samenvatting windenergie 2007"). Daaruit blijkt dat windturbines ook op de zachte zeewering onderzocht zijn en niet worden uitgesloten. De windturbines op de zachte zeewering zijn echter geen onderdeel van het VKA. Het bestemmingsplan koppelt de plaatsing van windturbines op zowel de zachte als de harde zeewering aan een wijzigingsbevoegdheid. Voor het daadwerkelijk realiseren van windturbines dienen daarnaast separate vergunning procedures te worden doorlopen..	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-58-8	Windpark Distridam VOF	Windpark Distridam V.O.F. stelt dat op basis van hun ingebrachte zienswijze nader onderzoek dient te worden gedaan en de verschillende rapporten/vergunningen/ontwerp bestemmingsplannen dienen te worden herzien.	Voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2 zijn alle benodigde onderzoeken uitgevoerd. Eventueel dienen te zijner tijd aanvullende onderzoeken te worden uitgevoerd in het kader van de vergunningprocedures voor individuele initiatieven, zoals de plaatsing van windturbines.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-59-1	Recreatiepark De Klepperstee	Naar geldend recht behoren de bestemming en het gebruik van gronden primair in bestemmingsplannen te worden vastgelegd. Vooruitlopend daarop kan gebruik gemaakt worden van de zelfstandige projectprocedure ex artikel 19 van de WRO. Recreatiepark De Klepperstee is echter van oordeel dat voor een zo ingrijpend project als de Tweede Maasvlakte de Koninklijke weg van een herziening van het bestemmingsplan moet worden gevolgd. Voor een specifiek geval als dit immense project is de zelfstandige projectprocedure niet in de wet opgenomen. Dit klemt te meer, omdat het ontwerpbesluit is gebaseerd op het ontwerpbestemmingsplan "Maasvlakte 2". Dit bestemmingsplan fungeert, zo blijkt uit de stukken, als ruimtelijke onderbouwing voor de te verlenen vrijstelling. Het ontwerp van het bestemmingsplan is echter tegelijkertijd met het ontwerp van het vrijstellingsbesluit ter inzage gelegd. Er is daarom volgens reclamant geen enkele reden waarom niet op de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan kan worden gewacht.	De vrijstelling ex artikel 19 WRO betreft het deel van de aanleg van Maasvlakte 2 dat valt binnen het vigerende bestemmingsplan Maasvlakte '81 en daarmee strijdig is. De vrijstelling betreft een strook land en het water aan de westzijde van de huidige Maasvlakte. In dit gebied zijn op dit moment conform het bestemmingsplan Maasvlakte '81 de gronden aangewezen voor "water", "waterstaatsdoeleinden", "duinen", "straalpad" en "windenergie". Met de herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) in 2000 heeft de wetgever het gemeentebestuur expliciet de mogelijkheid gegeven om - als volwaardig alternatief naast bestemmingsplanherzieningen - zelfstandige projectprocedures (art. 19.1 WRO) te voeren. Daarbij is nadrukkelijk bepaald dat het project moet zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing, waarin onder meer de relatie tot het geldende bestemmingsplan aan de orde komt. Ook alle overige ruimtelijke aspecten, zoals milieuaspecten, zijn daarvan een verplicht onderdeel. Daardoor is een adequate afweging van alle (ruimtelijke en overige) belangen gewaarborgd. De omvang van een project en de mate waarop inbreuk wordt gemaakt op het bestaande planologische regime brengen dan ook niet mee dat automatisch gekozen dient te worden voor een bestemmingsplanprocedure; zo is ook bepaald in vaste jurisprudentie (onder meer: AbRS van 7 december 2005, LJN: AU7569.) De mogelijkheid om ten behoeve van een project een vrijstellingprocedure te volgen staat dus altijd open. Om de ontwikkeling van Maasvlakte 2 mogelijk te maken, is er voor gekozen om het bestemmingsplan Maasvlakte 2 vast te stellen. In de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van het artikel 19 besluit wordt hier naar verwezen.	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.
ZW-59-2	Recreatiepark De Klepperstee	Recreatiepark De Klepperstee verwijst voor haar inhoudelijke zienswijzen naar haar zienswijze tegen het ontwerp-	Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt in eerste instantie verwezen naar de antwoorden, zoals gegeven bij reactie 53-1 t/m 53-6, alsmede naar de	Wij stellen u voor de zienswijze ongegrond te verklaren en het plan niet te wijzigen.

ZW	Naam	Deelreactie	Antwoord	Aanpassingen besluit
		bestemmingsplan. Deze zienswijze moet hier als herhaald en ingelast worden beschouwd. Kort samengevat hebben de bezwaren betrekking op de luchtkwaliteit, de geluidshinder, de effecten op het landschap en op de natuurcompensatie. Ook om deze reden behoort volgens reclamant van het verlenen van vrijstelling te worden afgezien.	beantwoording van zienswijze 59-1.	