

Binnengekomen vooroverlegreacties op het Concept Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 (2018)

De nummers, die voor de reclamant zijn vermeld, komen overeen met het numerieke overzicht uit de navolgende bundel vooroverlegreacties op het Concept Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 (2018).

- 1 Waterschap Hollandse Delta
- 2 Koninklijke BLN-Schuttevaer
- 3 TenneT TSO BV
- 4 Gemeente Westvoorne
- 5 Minister van Economische zaken
- 6 Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland¹
- 7 Minister van Infrastructuur en Milieu (Rijkswaterstaat)
- 8 N.V. Nederlandse Gasunie
- 9 Gemeente Maassluis
- 10 ProRail
- 11 Deltalinqs
- 12 Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR)
- 13 Provincie Zuid Holland (Gedeputeerde Staten)

¹ Mede namens Natuurmonumenten, Het Zuid-Hollands Langschap, St. Duinbehoud en het Rotterdams Milieucentrum

Reacties vooroverlegpartners op Concept Ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte2 (2018)

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
1.1	Waterschap Hollandse Delta	Een deel van het plangebied valt in de beschermingszone van een primaire waterkering in beheer bij het waterschap en is volgens de keur vergunningplichtig wanneer hier activiteiten worden uitgevoerd. Het waterschap ziet graag dat dit gebied een dubbelbestemming “waterstaatswerk” krijgt om zo de waterkering te beschermen.	De betreffende beschermingszone is aan de verbeelding toegevoegd, en in de planregels is de bestemming ‘Waterstaat – Waterkering’ opgenomen en daaraan zijn de voor de bescherming benodigde regels verbonden.	In het ontwerpbestemmingsplan is op de verbeelding de begrenzing van het waterstaatswerk opgenomen met de bijbehorende planregel ‘Waterstaat – Waterkering’.
1.2	Waterschap Hollandse Delta	Er moet rekening worden gehouden dat het waterschap verantwoordelijk is voor het grondwater in het gebied, activiteiten in het grondwater zijn daarom conform de keur vergunningplichtig.	De gemeente neemt deze reactie ter kennisgeving aan.	Geen wijzigingen in documenten.
2.1	Koninklijke BLN-Schuttevaer	Er wordt aangegeven dat het verleggen van het spoorknelpunt bij de Calandbrug kan leiden tot een knelpunt voor de binnenvaart. Verzocht wordt de nadere uitwerking van het knelpunt en de effecten voor de binnenvaart in het definitieve bestemmingsplan 2018 nader te definiëren.	De verlegging van de havenspoorlijn heeft geen effect op de bereikbaarheid van de binnenvaart. Dit omdat bij de verlegging van het tracé de verbindingen van de binnenvaart niet veranderen en er dus geen sprake zal zijn een toekomstig knelpunt. In het MER en ontwerpbestemmingsplan is het vastgestelde tracébesluit voor het Theemswegtracé als uitgangspunt gehanteerd.	De documenten zijn hierop aangepast.
2.2	Koninklijke BLN-Schuttevaer	Er is niets terug te vinden over de wijze waarop het vervoer over de weg zal worden teruggebracht in 2030 naar 35%. In het beleidsplan zijn geen ambities opgenomen over de wijze waarop dit zal (kunnen) worden bereikt. Kan dit worden aangegeven?.	Bereikbaarheid is één van de belangrijkste speerpunten (en risico's) voor het Havenbedrijf. Als de beschikbare infrastructuur niet in staat is om de marktvraag op het gebied van achterlandtransport te faciliteren heeft dat een negatieve impact op de bereikbaarheid van de haven, het imago en het investeringsklimaat. Daarom worden periodiek de knelpunten in en rond de haven verkend met het oog op de voortdurende ontwikkeling van de haveninfrastructuur. Bereikbaarheidsvraagstukken voor weg, spoor, pijpleidingen en binnenvaart worden daarbij integraal opgepakt. Daarnaast participeren gemeente en het Havenbedrijf actief in De Verkeersonderneming voor	In paragraaf 4.5.2. van het ontwerpbestemmingsplan is een aanvullende tekst over de modal split opgenomen.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
			een bereikbare stad, haven en regio. Ook werkt HbR aan projecten zoals het Theemswegtracé, Spoorprogramma en Verdieping van de Nieuwe Waterweg ter behoud en verbetering van de om mogelijke knelpunten op deze vervoersmodaliteiten voor te zijn. Tot slot wordt ingezet op datauitwisseling in de vorm van apps en websites waardoor meer inzicht en bewustwording ontstaat over de mogelijkheden voor het multimodale gebruik binnen de haven. Verwezen zij naar paragraaf 4.5.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan.	
3.1	TenneT TSO B.V.	Tennet verzoekt de noordelijke aanlandingszone zodanig uit te breiden, dat beide aanlandingsvarianten van net op zee Hollandse kust zuid hier volledig binnen vallen door uitbreiding van deze aanlandingszone naar het westen.	De verbeelding is op dit punt aangepast.	In het ontwerpbestemmingsplan is op de verbeelding de begrenzing van het aanlandingszone aangepast.
3.2	TenneT TSO B.V.	De ontwerp vergunningen, het MER en het ontwerp Inpassingsplan zullen naar verwachting eind september 2017 worden gepubliceerd. Tennet verzoekt de effecten van het project net op zee HKZ mee te nemen in het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2	Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 (2018) is niet de juridische grondslag voor de uitvoering van het genoemde project. Daarvoor wordt immers een inpassingsplan voorbereid. In het MER wordt op hoofdlijnen het effect beschreven van de aanlandingszones. In de desbetreffende passages wordt verwezen naar de stukken van het inpassingsplan. Zie verder ook de reactie onder 5.1.	Geen wijzigingen in documenten.
4.1	Gemeente Westvoorne	In het MER wordt aangegeven dat de verdere ontwikkeling van Maasvlakte 2 op Voorne-Putten zal leiden tot extra knelpunten in de wegverkeersafwikkeling. De kortste, en voor vrachtverkeer ook snelste, route van Maasvlakte 2 naar het zuiden (Sloehavens en Antwerpen) loopt via de N218 en N496 naar de N57. De verdere ontwikkeling van Maasvlakte 2 zal leiden tot 19.000 extra voertuigen. Deze toename van het aantal verkeersbewegingen betekent waarschijnlijk dat steeds meer sluipverkeer via de N218 en N496 zal gaan. Dit met alle negatieve gevolgen voor het milieu en de	In de planperiode komt er meer verkeer. Die toename is voor het overgrote deel een autonome ontwikkeling, maar Maasvlakte 2 voegt daar wel iets aan toe naarmate zich daar meer bedrijven vestigen. Immers, meer bedrijven betekent nu eenmaal meer woon-werkverkeer, meer zakelijk verkeer en meer transporten met vrachtauto's, treinen en schepen. In het MER is berekend hoe groot de totale toename is, wat daarbinnen het aandeel is van het aan Maasvlakte 2 gerelateerde verkeer, en wat dit alles betekent voor de bereikbaarheid; zie verder paragraaf 5.2.4 van het	In het ontwerpbestemmingsplan is in paragraaf 5.2.4 meer toegelicht over de ontwikkeling van de bereikbaarheid.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		leefomgeving in onze regio van dien. Extra sluipverkeer over de N218 en N496 is niet acceptabel. In de stukken lezen wij echter niets over verkeers- en andere maatregelen waardoor dergelijk extra sluipverkeer via de N218 en N496 zal worden voorkomen. Het is wenselijk hier meer aandacht aan te besteden.	ontwerpbestemmingsplan en hoofdstuk 8 van het MER. De problematiek is zodanig dat deze regionaal moet worden opgepakt. Verkeerskundige maatregelen zijn in voorbereiding waarmee Maasvlakte 2, het havengebied als geheel en Voorne Putten ook in de toekomst bereikbaar zijn. Gelet op het voorgaande is het treffen van maatregelen in dit bestemmingsplan niet aan de orde. Bereikbaarheid is overigens onderdeel van de bestaande monitoring van de effecten van Maasvlakte 2. Die monitoring zal gecontinueerd worden om zicht te krijgen op de daadwerkelijke effecten en hoe die zich verhouden tot hetgeen is onderzocht. Daarnaast is op basis van monitoring inzicht in de hoeveelheid vrachtverkeer op de N218 en N496. Tussen 2014 (begin van de monitoring) en 2016 is daar sprake geweest van een afname van het vrachtverkeer.	
4.2	Gemeente Westvoorne	Uit de laatst bekende monitoringsgegevens over het vervoer van en naar Maasvlakte 1 en 2 over weg, water en spoor blijkt, dat de beoogde modal split van vervoerstromen in belangrijke mate niet wordt gehaald. Dit noodzaakt tot maatregelen waarbij het vervoer per spoor en water wordt vergroot ten gunste van het vervoer over de weg. Mede ook gezien de recente opmerkingen van diverse partijen over het 'dichtslibben van de Randstad' verdient dit thema meer aandacht. Er dient meer ruimte en ontwikkeling te worden gegeven aan het openbaar vervoer van en naar het havengebied mede in relatie met het transferium. Hierbij dient ook het doelgroepenvervoer en het bedrijfsvervoer met kleinere busjes te worden betrokken. Tenslotte dient er ook meer aandacht te zijn voor fietsverbindingen en bedrijfsvervoer via een bootverbinding.	Maatregelen die worden genomen om het aandeel wegverkeer in de modal split terug te dringen zijn beschreven in de reactie onder 2.2. Ten aanzien van het openbaar vervoer en het gebruik van het transferium wordt door meerdere partijen waaronder de Verkeersonderneming, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Havenbedrijf ingezet op een beter openbaarvervoersproduct. In paragraaf 8.6 van deel B van het MER wordt beschreven hoe het transferium in relatie staat tot bestaande OV-verbindingen waaronder de FastFerry vanuit Hoek van Holland. Daarnaast zijn er gesprekken gaande met de OV-bedrijven om in de spitsen bussen te laten rijden tussen Metrostation Spijkenisse en het transferium. Het vervoer van het transferium naar de bedrijven kan vervolgens via kleinere busjes maar ook de aanwezige E-bikes.	In paragraaf 4.5.2. van het ontwerpbestemmingsplan is een aanvullende tekst over de modal split opgenomen.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
4.3	Gemeente Westvoorne	In het kader van de verduurzaming van het haven-industrieel complex (HIC) worden in het MER een aantal maatregelen genoemd. Bij deze duurzaamheidsmaatregelen lijkt 'vrijwillige medewerking' van bedrijven het uitgangspunt te zijn. Naar ons idee zou beter moeten worden onderzocht in hoeverre zowel bestaande maar vooral nieuwe bedrijven kunnen worden gestimuleerd tot een duurzamere bedrijfsvoering over te gaan. Dit zou naar ons idee uit moeten stijgen boven het wettelijk niveau van BBT. Ook dient er een actieve uitwisseling van informatie over toepassing van innovatieve technieken tussen bedrijven onderling te worden georganiseerd (voorbeeldwerking). Ook via het MER kan inzichtelijk worden gemaakt welk effect toepassing van BBT+ technieken zou kunnen hebben. Transparantie over mogelijkheden draagt bij aan de bewustwording op dit vlak. Uitgaande van een breed gedragen ambitie van verduurzaming kan het MER op die manier dan ook goed bijdragen aan het realiseren van de duurzaamheidsambities uit de Havenvisie 2030.	Op welke manier het bestemmingsplan bijdraagt aan duurzaamheid staat beschreven in tabel 3.2 van de plantoelichting. Zowel in het MER als het bestemmingsplan worden diverse maatregelen benoemd die invulling krijgen bij de ontwikkeling van Maasvlakte 2. Verder spant het Havenbedrijf zich bij gronduitgifte in om bedrijven zo duurzaam mogelijk te laten opereren. Ook worden er door het Havenbedrijf investeringen gedaan, maatregelen getroffen en middelen beschikbaar gesteld voor een duurzame haven. In het jaarverslag van HbR wordt aangegeven hoe havenbreed invulling wordt gegeven aan duurzaamheid en hoe het met de realisatie van de doelen staat. Daarbij werken gemeente, het Havenbedrijf, DCMR en Deltalings samen. Het is ook aan de bedrijven zelf om met duurzaamheid aan de slag te gaan. Zoals blijkt uit vooroverlegreactie 11.3 ziet het bedrijfsleven mogelijkheden om processen te verduurzamen.	In paragraaf 4.3 van het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe tekst over duurzaamheid opgenomen.
4.4	Gemeente Westvoorne	De potentiële mogelijkheid tot toename van geurhinder door nieuwe bedrijfsvestigingen op Maasvlakte 2 maakt het noodzakelijk dat het bestaande e-nose systeem in het havengebied wordt uitgebreid met nieuwe meetpunten op of langs Maasvlakte 2 ter hoogte van Westvoorne. Westvoorne en het Havenbedrijf Rotterdam hebben vorig jaar een koepelovereenkomst gesloten, waarin procesafspraken zijn gemaakt over samenwerking. Daarbij is ook gesproken over de mogelijkheid van uitbreiding van het e-nose systeem. In het licht van deze afspraken bespreken we graag uitgebreider hoe dit punt op een goede manier is op te pakken.	Het verzoek van de gemeente Westvoorne is gericht aan het Havenbedrijf, dat dit verzoek met de gemeente Westvoorne zal bespreken.	Geen wijzigingen op de documenten.
4.5	Gemeente Westvoorne	In verband met de toename van lichthinder door de verdere ontwikkeling van Maasvlakte 2 dient te worden	In het MER is het planeffect door lichthinder goed in beeld gebracht, zowel ten aanzien van de nabijgelegen	Geen wijzigingen op de documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		onderzocht in hoeverre de lichthinder van bedrijven kan worden beperkt.. De effecten van verlichting vragen naar ons idee dan ook meer aandacht dan in de stukken nu naar voren komt.	woongebieden als de beschermde natuurgebieden. In hoofdstuk 14 van deel B van het MER zijn de effecten van het plan ten aanzien directe lichtinval en zichtbaarheid beschreven. Voor het aspect directe lichtinval voldoet het plan ruimschoots aan de richtwaarden. Wel is duidelijk dat de verdere invulling van Maasvlakte 2 de zichtbaarheid zal doen toenemen in zowel intensiteit als breedte. In paragraaf 16.4.2 van deel B van het MER is beschreven dat in het Natura2000-gebied Voordelta, de Slufter en de Vogelvallei de lichtbelasting lager is dan 0,1 lux in de plansituatie als gevolg van het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Effecten door verstoring van licht op de daar aanwezige soorten zijn dan ook uitgesloten.	
4.6	Gemeente Westvoorne	De keuze om het type bedrijvigheid in segmenten in te delen is begrijpelijk, de wijze van bestemmen wordt hierdoor overzichtelijker en eenduidiger. Wij zien echter dat de toegestane activiteiten binnen de diverse bedrijfsbestemmingen in het bestemmingsplan Maasvlakte 2 afwijken van hetgeen binnen bestemmingen met dezelfde naam in bijvoorbeeld het bestemmingsplan Maasvlakte 1 is toegestaan. Hiermee wordt het uitgangspunt van eenduidigheid deels weer teniet gedaan. Wij vragen u te overwegen om de functionele mogelijkheden binnen de diverse bestemmingen zo veel mogelijk gelijk te trekken, zodat op termijn ook daadwerkelijk een gelijklopende systematiek in het HIC van toepassing is.	In dit bestemmingsplan worden dezelfde begripsbeschrijvingen en segmentindeling gehanteerd als bij de overige bestemmingsplannen van het HIC, waaronder 'Maasvlakte 1'. Het is helaas niet mogelijk gebleken om de naamgeving van de verzamelbestemmingen in alle plannen gelijk te houden, omdat daarmee geen voor de situatie passende bestemmingen zouden worden gecreëerd. Ook in de drie vigerende bestemmingsplannen Maasvlakte 1, Europoort en Landtong en Botlek-Vondelingenplaat zijn de functionele mogelijkheden (bestemmingen) van verzamelbestemmingen met dezelfde namen niet gelijk.	Geen wijzigingen op de documenten.
4.7	Gemeente Westvoorne	Wij vinden het een gemiste kans dat juist op de terreinen die het dichtst bij het kwetsbare natuurgebied Voornes Duin liggen, een relatief zware chemische industrie functie is gelegd (terreinen A1 en A2). Juist op deze terreinen	De gebruiksmogelijkheden van de terreinen A1 en A2 zijn relatief beperkt doordat ze niet rechtstreeks via een havenbekken zijn ontsloten. Ze zijn daardoor minder geschikt voor activiteiten zoals montage/assemblage	Geen wijzigingen op de documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		kan een minder zware bedrijfsfunctie immers een sterke winst opleveren voor de leefomgeving.	en/of de op- en overslag van goederen. Het terrein is juist wel geschikt voor distributieactiviteiten vanwege de nabijheid van de containerterminals alsook de chemische industrie omdat aan- en afvoer van grondstoffen en producten hoofdzakelijk via buisleidingen plaatsvindt. Uit het MER en de passende beoordeling blijkt dat die invulling niet leidt tot significante negatieve effecten op Voornes Duin.	
4.8	Gemeente Westvoorne	In de toelichting wordt opgemerkt dat op locatie A1 vergunning is verleend voor de aanleg van een zonnepark van 20ha. Wij gaan er van uit dat dit park voor een periode van (minimaal) 15 jaar wordt gerealiseerd. Te overwegen valt om de bestemmingslegging voor kavel A1 zodanig aan te passen dat het zonnepark de primaire bestemming is.	Inmiddels is duidelijk dat dit zonnepark niet gerealiseerd gaat worden. De bestemming is daarom op dit punt niet aangepast.	In de toelichting is de tekst over het zonnepark geschrapt.
4.9	Gemeente Westvoorne	Ten aanzien van de wijzigingen voor de terreinen B1-B10 waarbij het feitelijk gaat om een uitbreiding van het Distripark Maasvlakte naar Maasvlakte 2. Een dergelijke wijziging kan negatieve effecten hebben op de omgeving, met name gelet op de verkeersstromen (modal split) en uitstoot van schadelijke stoffen. Omdat de beoogde modal split voor Maasvlakte 2 nog verre van gerealiseerd is, blijft dit een aandachtspunt.	In het MER zijn de effecten van de gewijzigde invulling van deze kavels in beeld gebracht. Voor de opmerking ten aanzien van de modal split verwijzen wij naar de reactie onder 2.2, en paragraaf 4.5.2 van de plantoelichting.	Geen wijzigingen op de documenten.
4.10	Gemeente Westvoorne	In de toelichting van het bestemmingsplan wordt op basis van praktijkervaringen elders in het HIC gemotiveerd dat aannemelijk is dat het maximaal netto uitgeefbare oppervlak van 1000 ha niet wordt overschreden. In het bestemmingsplan is echter ook een wijzigingsgebied opgenomen. Met toepassing van de wijzigingsbevoegdheid kan de bestemming Water-2 worden gewijzigd naar een (aangrenzende) bestemming Bedrijf. Volgens de toelichting van het bestemmingsplan	De omvang van het gebied waarop de wijzigingsbevoegdheid betrekking heeft, is ten opzichte van het concept ontwerp van het bestemmingsplan gewijzigd. Ook de plantoelichting is, voor wat betreft het maximaal netto uitgeefbare oppervlak van 1000ha, gewijzigd. De bestemmingen, inclusief de wijzigingsbevoegdheid, blijven binnen het maximum aan netto uitgeefbaar bedrijventerrein zoals voortvloeit uit het Barro. Overigens is een eventueel wijzigingsplan dat op grond van de wijzigingsbevoegdheid wordt vastgesteld	In paragraaf 4.5.1. van het ontwerpbestemmingsplan is een tekst opgenomen over de wijze waarop in het bestemmingsplan omgegaan wordt met het maximum oppervlak van 1.000 ha.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		is een dergelijke wijziging alleen mogelijk wanneer de 1000 ha netto uitgeefbaar terrein niet wordt overschreden. Deze beperking is echter niet in de regel opgenomen. Het lijkt ons, gelet op de oppervlakte van het wijzigingsgebied, wenselijk dit alsnog te doen.	zelf ook (opnieuw) rechtstreeks onderworpen aan het Barro, en zal dit plan dus hoe dan ook (opnieuw) getoetst worden aan het maximum van 1000ha. Gelet op het voorgaande is het opnemen van een planregel met dezelfde strekking niet nodig.	
4.11	Gemeente Westvoorne	Het concept bestemmingsplan bevat voor een groot aantal bestemmingen nog geen concrete bouwregels. Dit betekent dat met de huidige formulering wordt terug gevallen op de in artikel 29 opgenomen algemene bouwregels. Voor gronden met bijvoorbeeld de bestemmingen Bedrijf-1 tot en met Bedrijf-9 betekent dit dat deze volledig mogen worden bebouwd en dat er geen bouwhoogte is vastgelegd. Deze situatie is wat ons betreft ongewenst. Wij gaan er van uit dat specifieke bouwregels bij het ontwerpbestemmingsplan alsnog worden ingevoegd. Op dit moment is geen goede beoordeling mogelijk van de impact van bebouwing op de bedrijventerreinen.	De impact van bebouwing op de bedrijventerreinen is inzichtelijk gemaakt op de wijze die is beschreven in paragraaf 7.3 van het MER. Daarbij wordt gebruik gemaakt van kentallen, zodanig dat gewaarborgd is dat een realistische worst case invulling van de bestemmingen ten grondslag ligt aan de beoordeling. Dezelfde wijze van bestemmen en inzichtelijk maken van de milieueffecten is toegepast in de overige bestemmingsplannen in het havengebied.	Geen wijzigingen op de documenten.
4.12	Gemeente Westvoorne	De opname van regels met betrekking tot geluidproductie is een goede ontwikkeling. Eerder is gesproken over een mogelijk facet-bestemmingsplan, welke onder andere tot doel zou hebben om tot een meer verfijnde wijze van geluidverkaveling te komen voor Maasvlakte 2. Dit zou ook bij kunnen dragen aan het eerder bereiken van de Eindcontour industriegebruik zoals die elders in het HIC is vastgesteld (m.n. Maasvlakte-Europoort). Hoewel voor de Maasvlakte 2 een dergelijke eindcontour niet van toepassing is, is wel aangegeven dat de regelingen die in het voorliggende bestemmingsplan worden uitgewerkt mogelijk ook voor andere bestemmingsplannen in het havengebied toepasbaar worden. Om die reden merken wij op dat uit de wijze waarop de regels nu zijn geformuleerd, naar ons idee nog onvoldoende een streven naar beperking van de geluidemissie blijkt.	Geluidverkaveling is primair bedoeld om (het gebruik van) de beschikbare geluidruimte evenwichtig over het plangebied te verdelen. Voor het plangebied van Maasvlakte 2 is, in tegenstelling tot voor de rest van het havengebied, de beschikbare geluidruimte voldoende voor de realisatie van alle bestemmingen. Keuzes op voorhand over de toedeling van geluidruimte is daarom voor Maasvlakte 2 niet nodig. Daarmee is niet bedoeld dat geluidverkaveling niet functioneel is voor de andere havenbestemmingsplannen. Het voornemen is de geluidverkaveling voor de andere plangebieden middels een facetbestemmingsplan in te voeren. Planregels met betrekking tot het gebruik van voorkeurstechieken zijn in het ontwerpbestemmingsplan, anders dan in het concept	Geen wijzigingen op de documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		Feitelijk worden slechts normen gesteld voor diverse toegepaste activiteiten, in geval van nieuwe bedrijfsvestigingen. In hoeverre deze normen een bijdrage leveren aan de beperking van geluidemissie is onduidelijk. In de regels van het bestemmingsplan is ook een bevoegdheid opgenomen om af te wijken van de in de bijlage genoemde technieken. Een van de redenen voor afwijking ziet op de 'betrokken belangen'. Dit is naar ons idee een te breed te interpreteren begrip. Bedrijven die andere dan de genoemde technieken toe willen passen kunnen dit op grond van specifieke omstandigheden motiveren. Aanscherping van de formulering op dit punt lijkt ons wenselijk.	ontwerp, niet opgenomen..	
4.13	Gemeente Westvoorne	Overigens ontbreekt in de regels en op de verbeelding de aanduiding van de gebiedszones industrielawaai Maasvlakte 2 en Maasvlakte-Europoort.	De begrenzingen van de geluidzones 'Maasvlakte 2' en Maasvlakte-Europoort' liggen buiten het plangebied en zijn daarom niet opgenomen.	Geen wijzigingen op de documenten.
4.14	Gemeente Westvoorne	In de toelichting van het bestemmingsplan wordt gesproken over het vervangen van het huidige Futureland door een permanent Haven Experience Centre (HEC). Een specifieke locatie voor dit HEC is in het bestemmingsplan nog niet opgenomen, de locatiekeuze vindt ook buiten de procedure van dit bestemmingsplan plaats. Omdat in de toelichting een en ander wel wordt benoemd zien wij dan ook aanleiding om ons eerdere aanbod te herhalen om te onderzoeken of een dergelijk HEC binnen de gemeente Westvoorne is onder te brengen. Beleidsmatig is het uitgangspunt voor het Maasvlaktestrand dat uiterst beperkt recreatieve voorzieningen worden gerealiseerd. In de regels van het bestemmingsplan is geen recreatief medegebruik	De gemeente dankt de gemeente Westvoorne voor het aanbod om de mogelijke locatie van het HEC te bespreken. Locatiealternatieven zijn onderdeel van het voorbereidingsproces voor het HEC en kunnen in dit kader aan de orde worden gesteld. Voor wat betreft het recreatief medegebruik van het strand: hierin is voorzien met de aanduidingen opgenomen in artikel 15. Wel heeft de gemeente naar aanleiding van deze reactie vastgesteld dat de planregel niet compleet is. De planregel is aangepast om nachtverblijf uit te sluiten en een bouwverbod te laten gelden voor recreatieve functies (anders dan het horecapaviljoen en de surfshop).	In de bestemming 'Waterstaatkundige doeleinden' van het ontwerpbestemmingsplan is nachtverblijf uitgesloten en is een bouwverbod opgenomen voor recreatie functies anders dan het horecapaviljoen en de surfshop.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		toegestaan. Wel wordt de bouw van diverse gebouwen ten behoeve van recreanten mogelijk, zoals een horecapaviljoen en een surfshop. Hoewel enige voorzieningen voor de bestaande strandrecreatie wenselijk lijken, gaan wij er van uit dat geen sprake zal zijn van verdere intensivering van het recreatieve gebruik of voorzieningen. Ook gaan wij er van uit dat geen mogelijkheden worden geboden voor recreatief nachtverblijf.		
4.15	Gemeente Westvoorne	Als goede burens hebben wij regelmatig contact over de voortgang in (ruimtelijke) planvorming. Gelet op het belang van het havengebied voor het woon- en leefklimaat in Westvoorne zullen wij het Havenbedrijf uitnodigen om een toelichting op de huidige procedure te geven aan onze gemeenteraad in een vergadering van de raadscommissie Grondgebied.	De gemeente maakt met het Havenbedrijf graag gebruik van dit aanbod.	Geen wijzigingen op de documenten.
4.16	Gemeente Westvoorne	In de toelichting is aangegeven dat in het bestemmingsplan nu geen gebruik wordt gemaakt van de experimenteerbepaling op basis van de Crisis- en Herstelwet voor toepassing van het zogenaamde koepelconcept. Eerder gaven wij al aan zeer geïnteresseerd te zijn in de gedachte van het koepelconcept. Wij blijven graag op de hoogte van de voortgang in de pilot. Uiteraard zijn wij ook bereid om los van een formeel bestemmingsplantraject hierover met u mee te denken.	Overleg met de omgeving is zoals bij de voorbereiding van elk ruimtelijk plan onderdeel van de pilot. Concrete voorstellen en ideeën kunnen binnen en buiten het formele voorbereidingstraject besproken worden.	Geen wijzigingen op de documenten.
5.1	Minister van Economische Zaken	Wij verzoeken u het ontwerpbestemmingsplan "Maasvlakte 2 (2018)" aan te passen zodat het voorziet in de dubbelbestemmingen en wijzigingsbevoegdheid zoals neergelegd in het ontwerp inpassingsplan net op zee Hollandse Kust (zuid).	Het overnemen van de bestemmingen en regels uit het (ontwerp)inpassingsplan is volgens de gemeente onwenselijk. In verband met in de tijd overlappende procedures is het risico te groot dat onbedoelde verschillen tussen bestemmingsplan en inpassingsplan ontstaan. Het overnemen van de bestemmingen en regels uit het (ontwerp)inpassingsplan is ook niet nodig	Geen wijzigingen op de documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
			omdat het inpassingsplan na vaststelling, op grond van de Wro, van rechtswege onderdeel wordt van het bestemmingsplan en ook als zodanig zichtbaar is op www.ruimtelijkeplannen.nl. Aan het verzoek is daarom geen gehoor gegeven. Mocht het inpassingsplan in werking treden voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld dan zullen in het bestemmingsplan alsnog – zoals in dat geval vereist - de bestemmingen en regels uit het inpassingsplan worden overgenomen. Om die reden zal nauw contact worden gehouden met de projectorganisatie HKZ voor de benodigde afstemming.	
5.2	Minister van Economische Zaken	Hierbij constateren wij dat het benodigde ruimtebeslag voor de open ontgraving met korte boring niet wordt gedekt en dat het benodigde ruimtebeslag voor de lange boring niet geheel wordt gedekt door de voorgestelde noordelijke aanlandingszone in het ontwerpbestemmingsplan “Maasvlakte 2 (2018)”. Wij verzoeken u om voor de volledigheid de noordelijke aanlandingszone zodanig op te nemen in de verbeelding dat beide aanlandingsvarianten van het net op zee Hollandse Kust (zuid) hier geheel binnen vallen.	Zie de reactie onder 3.1.	Geen wijzigingen op de documenten.
5.3	Minister van Economische Zaken	Tevens wijzen wij erop dat zoals aangekondigd in de Energieagenda, wordt gewerkt aan de voorbereiding van een vervolgroutekaart windenergie op zee voor de periode tot 2030. Op dit moment is de verwachting dat daarbij alle reeds aangewezen gebieden benut zullen worden voor windenergie op zee. Afhankelijk van de ambitie van het kabinet voor het tempo en de totale omvang van de verdere uitrol van windenergie, zal het in de vervolgroutekaart mogelijk ook nieuwe wind energiegebieden aanwijzen. In het kader van deze vervolgroutekaart zal mogelijk opnieuw het hoogspanningsstation Maasvlakte in aanmerking komen voor de aansluiting van windenergiegebieden. Wij stellen het op prijs dat hiervoor in het bestemmingsplan	De aanlandingszones in het bestemmingsplan bieden naast de reeds voorziene aansluitingen juist ook ruimte voor toekomstige aansluitingen van windenergiegebieden. De gemeente gaat ervan uit dat zij bij verdere beleidsvorming vanuit het Rijk over wind op zee en daarvoor benodigde aanlandingszone wordt betrokken.	Geen wijzigingen op de documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		"Maasvlakte 2 (2018)" aanlandingszones worden aangemerkt.		
6.1	Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland	Om flexibeler in te kunnen spelen op marktontwikkelingen in het voorliggende ontwerp-BP is ervoor gekozen om terreinen voor biobased chemie en raffinage, circulaire economie en maritieme industrie minder hard vast te leggen. Wij kunnen ons vinden in een meer flexibele aanpak, maar vinden dat de ontwikkeling van duurzame, biobased chemie en raffinage niet mag worden overschaduwd door genoemde maritieme activiteiten op Maasvlakte 2. Bij maximale invulling met maritieme activiteiten zouden mogelijk alle terreinen in de havens nodig zijn voor de uitvoering. Wij pleiten er voor duidelijke grenzen te stellen voor maritieme activiteiten en hiervoor ook geen afwijkingen toe te staan.	In dit plan is doelbewust gekozen voor flexibiliteit, omdat de concrete invulling in hoge mate afhankelijk is van marktontwikkelingen. De vraag naar terreinen voor biobased chemie blijkt vooralsnog minder groot dan gedacht, mede doordat een deel van de vraag neerslaat in de bestaande haven (vernieuwing bestaande chemie). De gemeente ziet daarom geen aanleiding om de ruimte voor maritieme industrie te begrenzen ten gunste van de ruimte voor biobased chemie. Daarnaast zijn elders in het HIC terreinen beschikbaar waar biobased chemie en circulaire economie ook een plek kan krijgen.	Geen wijzigingen op de documenten.
6.2	Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland	Verder vinden wij het belangrijk dat bij de verdere duurzame ontwikkeling van Maasvlakte 2 en het streven naar van Duurzame Haven 2030/(Havensvisie) - met de onlangs ingezette route van "Energietransitie 2050" - goed rekenschap gegeven wordt van de rol die de haven wil spelen op de wereldmarkt en de regionale markt in (NW)Europa. Wij vinden dat de brede inzet (doelen/ambities) op duurzaamheid op Maasvlakte 2 en in de gehele haven leidend moet zijn. Eén concreet aspect daarvan is de inzet op biomassa op Maasvlakte 2, inclusief op- en overslag, als biobased grondstof voor chemie/raffinage en energievoorziening. Het gaat daarbij met name om hout(pellets) uit VS en Canada. Wij vinden dat hiervoor duurzame criteria moeten worden gehanteerd en dat dit ook in het ontwerp-BP wordt vastgelegd.	Ten aanzien van duurzaamheid verwijzen wij naar de reactie onder 4.3. Ten aanzien van de reactie over het gebruik van biomassa gaat de gemeente ervan uit dat de keuze voor bepaalde typen biomassa wordt bepaald in de markt, waarbij die keuze mede wordt beïnvloed door (inter)nationale regelgeving over (bijvoorbeeld) subsidie op duurzame energie. De gemeente ziet geen aanleiding in dit verband regels op te nemen in het bestemmingsplan,.	Geen wijzigingen op de documenten.
6.3	Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland	Wij vinden het zeer belangrijk sturing te geven aan een transitie naar een duurzame en circulaire Maasvlakte 2 als onderdeel van de Rotterdamse haven. En na te gaan welke instrumenten daarbij het meest effectief zijn. Waarbij zowel HbR, overheden,	De gemeente werkt samen met het Havenbedrijf en andere partijen aan de invulling van de energietransitie. In dat kader vinden ook gespreken plaats met de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland. In de reactie onder 4.3 is beschreven welke inzet in en buiten het	Geen wijzigingen op de documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		bedrijven, maatschappelijke organisaties als omwonenden betrokken zijn. Als natuur- en milieuorganisaties zijn wij daar bij betrokken en willen dat blijven. Daarvoor is het wel nodig dat in het ontwerp-BP vergaande doelen en ambities worden vastgelegd. En vervolgens goed worden gemonitord, met de mogelijkheid om bij te sturen, gerelateerd aan (tussen)doelen op korte, middellange en lange termijn (2020-2025-2030-2035-2040-2045-2050).	bestemmingsplan ten aanzien van duurzaamheid op Maasvlakte 2 wordt geleverd.	
6.4	Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland	In het ontwerp-BP en MER wordt aangegeven dat de emissies voor NOx en fijn stof (PMIO/PM2,5) toenemen, maar dat wordt voldaan aan de wettelijke normen. Hieraan wordt de conclusie gekoppeld dat de extra luchtmaatregelen uit het vigerende BP (eisen wegtransport en scheepvaart) niet meer nodig zijn. Tevens wordt aangegeven dat de scheepvaart een grote invloed heeft op de luchtkwaliteit op en rond Maasvlakte 2 en dat wordt gewerkt aan schone, duurzame scheepvaart via onder meer financiële prikkels. Invulling van de gerealiseerde afspraken met fors lagere normen voor zwavel en stikstof gaat relatief langzaam. Daarom is nodig om meer druk uit te oefenen op verdergaande verduurzaming van de scheepvaart (verandering techniek, aandrijving, brandstof). Wij vinden dat het ontwerp-BP hier meer aan moet bijdragen.	In paragraaf 5.14 van de plantoelichting is aangegeven dat via de Havenbeheersverordening alsook mondiale beleidsbeïnvloeding ingezet wordt op de verduurzaming van de scheepvaart. Voor een internationale haven is samenwerking met andere landen en havens van groot belang om daadwerkelijk verandering teweeg te kunnen brengen. Een voorbeeld hiervan is de NECA die volgend jaar inwerking treedt. Daarnaast belooft het het Havenbedrijf schone schepen met korting op het havengeld. Dit initiatief is inmiddels door vijftig andere havens omarmd. Mede vanwege het sterk internationale karakter van de scheepvaart is het instrument bestemmingsplan niet geschikt om een bijdrage te leveren aan de verdergaande verduurzaming van de scheepvaart.	Geen wijzigingen op de documenten.
6.5	Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland	Wij zijn van mening dat bij de luchtkwaliteit niet alleen moet worden gekeken naar de huidige wettelijke eisen, maar ook naar de feitelijke luchtkwaliteit in de Rotterdamse regio. Het is namelijk duidelijk dat, ondanks internationale normen, nog steeds aantasting van de gezondheid plaatsvindt, zoals o.a. door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) is aangetoond. De WHO geeft aan dat 'veilige' normen (streefwaarden) op ongeveer de helft van de huidige normen liggen. Verdere druk op vermindering van luchtmissies blijft dus wel	Het bestemmingsplan bevat geen maatregelen gericht op het extra terugdringen van de luchtverontreiniging. Dit omdat normen niet worden overschreden (MER Luchtkwaliteit) en de gezondheidseffecten beperkt zijn (MER Gezondheid). Dit geldt specifiek voor Maasvlakte 2, waarop het bestemmingsplan en het MER betrekking hebben. Voor de gemeente Rotterdam als geheel werkt de gemeente momenteel aan de Aanpak Luchtkwaliteit 2.0	Geen wijzigingen op de documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		degelijk nodig. Kunt u aangeven hoe dit ontwerp-BP bijdraagt aan het extra terugdringen van de luchtverontreiniging en het ontwerp-BP zich daarbij verhoudt tot deze uitspraak. Hoe gaat u in het verder traject van het ontwerp-BP hierop anticiperen.	met als doel dat de luchtkwaliteit in Rotterdam schoner en dus gezonder wordt. Dit mede naar aanleiding van de uitspraak in de zaak van Milieudefensie tegen het Rijk, waarin wordt opgedragen de resterende overschrijdingen van de wettelijke normen luchtkwaliteit zo spoedig mogelijk weg te nemen. Hiervoor is ook noodzakelijk dat de achtergrondconcentraties op korte termijn lager worden. In het kader van de Aanpak luchtkwaliteit 2.0 zal de eventuele voortzetting en aanscherping van de op dit moment voor Maasvlakte 2 nog geldende luchtmaatregelen worden behandeld.	
6.6	Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland	In het PAS is het hele Rotterdamse havengebied aangewezen als prioritair gebied voor de toewijzing van depositiewaarden. Verder is bij de besluitvorming over Maasvlakte 2 in 2008 ook compensatie afgesproken en gerealiseerd over herstel in Kapittelduinen. Op dit moment echter is er een impasse tussen HbR en provincie Zuid-Holland over de invulling van de PAS-verplichtingen in relatie tot van Maasvlakte 2. Er ligt een stop op verdere ontwikkelingen. Daarover wordt nader onderzoek gedaan. In het ontwerp-BP wordt hier evenwel niet dieper op ingegaan. Gesteld wordt dat gezien de trage ontwikkeling van de invulling van Maasvlakte 2 in de lopende (2015-2021) en toekomstige (2021-2027) PAS-periode voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is voor de te plannen activiteiten in de loop van de verdere invulling van Maasvlakte 2. Er is echter wel sprake is van toename van de stikstofdepositie. Wij zijn van mening dat eerst meer helderheid moet worden verkregen over de compenserende maatregelen om de toename van stikstofdepositie tegen te gaan. Het ontwerp-BP mag niet vooruitlopen op de huidige impasse en het feitelijke oordeel over de natuursituatie in de omliggende Natura 2000-gebieden. Een handicap daarbij is dat het lokale	Bij de laatste actualisatie van het PAS (Monitor 16) is een onverwacht tekort aan ontwikkelingsruimte voor het havengebied ontstaan. Dat tekort heeft betrekking op de ontwikkelingsruimte in een aantal hexagonen in de Kapittelduinen. Het tekort heeft geen betrekking op habitats waarvoor in het kader van Maasvlakte 2 gecompenseerd is. Het tekort heeft geen gevolgen voor vergunningverlening en meldingen in het havengebied in de lopende PAS-periode. Daarvoor is in het PAS voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar. Voorafgaand aan de vaststelling van dit plan worden met het bevoegd gezag nog afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van ontwikkelingsruimte in de volgende PAS-periode. Deze afspraken zijn toegelicht in dit ontwerpbestemmingsplan.	In paragraaf 5.10.2 van het ontwerpbestemmingsplan is een samenvattende tekst overgenomen uit de Passende Beoordeling.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		stikstofmeetnet is gestopt.		
6.7	Natuur en Milieufederatie Zuid Holland	Dit jaar zijn door de Raad van State prejudiciële vragen aan het Europese Hof van Justitie gesteld m.b.t. de juridische houdbaarheid van het PAS. Mocht daaruit blijken dat het PAS in strijd is met de Habitatrichtlijn, dan valt dus ook de juridische basis van dit bestemmingsplan weg met het oog op stikstof. Het lijkt ons belangrijk dat ook rekening wordt gehouden met deze situatie en de juridische consequenties voor Maasvlakte 2.	De gemeente is zich bewust van deze situatie en volgt de ontwikkeling op dit punt met interesse.	Geen wijzigingen op de documenten.
6.8	Natuur en Milieufederatie Zuid Holland	Over de verplaatsing van het ontmoetingscentrum van oostelijke naar westelijke (kustlijn)kant van Maasvlakte 2 zijn een aantal locatie onder de loep genomen. HbR geeft aan dat dit in noordelijke richting wordt bijgesteld om aan natuureisen te voldoen. In het najaar van 2017 wordt hierover een beslissing genomen. Wij vinden het positief dat dit in overleg gebeurt, maar zullen in een later stadium een definitief standpunt innemen.	De gemeente neemt hier kennis van.	Geen wijzigingen op de documenten.
6.9	Natuur en Milieufederatie Zuid Holland	In het voorontwerp-BP wordt uitgegaan van de totstandkoming van de Blankenburgtunnel. Dat is evenwel nog geen gelopen race, er ligt nog een beroepzaak bij de Raad van State. In het ontwerp-BP wordt ook aangegeven dat de bereikbaarheid van Voorne-Putten een bekend knelpunt is. Met name door de "autonome groei" (o.a. Blankenburgtunnel!) neemt de bereikbaarheid verder af. Wij constateren hierbij, nogmaals, dat de effecten van de aanleg van de Blankenburgtunnel ongunstig waren vergeleken met de Oranjetunnel, m.b.t. Maasvlakte 2. Een andere insteek van de tunnelinfrastructuur is volgens ons nog steeds gewenst.	De gemeente is hiervan op de hoogte (en heeft inmiddels kennis genomen van het gewijzigde tracébesluit). In een MER is het gebruikelijk om rekening te houden met ontwikkelingen ten aanzien waarvan de besluitvorming reeds heeft plaatsgevonden. Daarom is in het MER gerekend met de effecten van zowel de verbreding van de A15 (MaVa) als de Blankenburgverbinding.	Geen wijzigingen op de documenten.
7.1	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	In het concept ontwerpbestemmingsplan, p26/p98, ontbreekt de feitelijke weergave dat in de huidige situatie het intensieve recreatiestrand inmiddels ook frequent als opstapplaats voor/door kitesurfers wordt gebruikt. Daar zit	De betrokken passages zijn naar aanleiding van deze reactie aangepast.	Het ontwerpbestemmingsplan is op diverse plekken aangepast conform het

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		een belangrijk deel van de risico's en discussie over effecten op beschermd natuurgebied en welslagen van de natuurcompensatie. Op p45 leidt dat ertoe dat de focus ten onrechte alleen op betreding door wandelaars is gericht terwijl dit voor verstoring op de Hinderplaat nadrukkelijk ook het (door gemeente gedoogde) kitesurfen omvat. Op p98 wordt met de tekst 'vooral kitesurfers' de focus juist weer teveel op deze groep gericht waar voor de Slikken van Voorne wandelaars het grootste probleem vormen. Verplaatsing van het strandpaviljoen naar de noordelijker gelegen strandopgang zal voor wandelaars goed uitwerken, maar voor kitesurfers weinig beperking opleveren voor wat betreft eventueel varen richting natuurgebied.		verzoek van reclamant.
7.2	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	In het MER-B, p237&238, wordt gesteld dat aanpassing volgt van de begrenzing van het rustgebied (door EZ obv Nbwet), als er te grote effecten zijn van recreatie op het rustgebied Voordelta of natuurcompensatiedoelen. Omvang of begrenzing van het N2000-gebied is echter niet het probleem, maar overtreding daarvan. Deze situatie vraagt om een onderling afgestemde aanpak, waarbij ook aanvullende maatregelen vanuit gemeente zijn te betrekken.	Strandgebruik was bestaand legaal gebruik ten tijde van de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan en wordt dan ook in het nieuwe plan opnieuw bestemd. De wijze waarop recreanten van het strand gebruik maken verandert wel met de tijd. Kitesurfen heeft zich vanaf de stranden van Voorne ontwikkeld en heeft zich deels naar de Maasvlakte verplaatst. Een recente ontwikkeling is verstoring door jetski's vanuit Stellendam. Het Beheerplan Voordelta dient met al dergelijke ontwikkelingen rekening te houden en zo nodig verder gaande maatregelen te treffen. Strikte handhaving van de rustgebieden is noodzakelijk, maar geen gemeentelijke taak. Indien deze handhaving als gevolg van praktische beperkingen onvoldoende blijkt, kan een groter deel van de Voordelta worden gesloten, waardoor de aantrekkelijkheid voor zeegaande recreatie afneemt. Op grond van de in het Beheerplan Voordelta opgenomen proef met de kitesurfers is een verdere aanpassing van de begrenzing van het rustgebied dan ook één van de mogelijke maatregelen om verstoring door kitesurfers tegen te gaan. Over de afstemming van	Geen wijzigingen op de documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
			verdere maatregelen vindt reeds overleg plaats tussen Rijkswaterstaat, gemeente en het Havenbedrijf.	
7.3	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	In de Passende Beoordeling, p60, beperkt de analyse van de grote stem en visdief zich tot foerageerfunctie voor de kust van het plangebied. De vogels gebruiken specifiek de hinderplaat voor de kust van het plangebied als uitvalsbasis voor foerageren met net uitgevlogen jongen (periode mei-juli). De bijlage van de Passende Beoordeling (afkomstig van Waardenburg) gaat uitgebreid in op kansberekening vogelaanvaringen voor de beoogde windmolens, maar geeft geen specifieke aandacht aan net uitgevlogen jongen vanaf hinderplaat (zijn deze net zo vaardig om rotoren te ontwijken). Ik verzoek u het plan op het onderwerp Natuur in relatie tot recreatie aan te vullen met bovengenoemde aspecten.	In de passende beoordeling is uitgegaan van de best beschikbare wetenschappelijke kennis. De ondiepe strandzone is onderdeel van het Natura 2000-gebied Voordelta en is als zodanig betrokken in de analyse. De vogels passeren de windturbines op weg naar de Hinderplaat vanuit de Slufter en vice versa niet. Het lijkt dan ook niet logisch dat vogels die op de Hinderplaat zitten tijdens foerageervluchten in aanraking komen met de turbines. Dat neemt niet weg dat er op projectniveau nog een MER en een passende beoordeling moet worden opgesteld voor de windturbineparken. Als tegen die tijd nieuwe inzichten zijn ten aanzien van de beste beschikbare wetenschappelijke kennis dan kunnen die op dat moment een rol spelen.	Geen wijzigingen op de documenten.
7.4	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	In het concept ontwerpbestemmingsplan, p61, in referentiesituatie 1 (huidige situatie ca 2020) worden ten onrechte de autonome ontwikkelingen die we pas in 2022-24 verwachten, nu al verdisconteerd. Daarmee wordt de huidige milieusituatie slechter dan deze in feite nu (2017), dan wel aan het begin van de planperiode, (2020) is. Deze autonome ontwikkelingen horen thuis in referentie 2 (vigerend Bestemmingsplan met doorzicht naar 2040, dan dus inclusief autonome ontwikkelingen van na 2020). Gevolg is dat de vergelijking voor verkeerstoename /milieueffecten met de huidige situatie voordeliger wordt beoordeeld dan de feitelijke toename rechtvaardigt (56% toename + meer klassen verschil). Bij de verklaring van de hogere	Ten behoeve van het MER is de keuze gemaakt om de autonome ontwikkelingen buiten het plangebied gelijk te houden in alle onderzochte situaties (referentiesituatie 1, referentiesituatie 2 en plansituatie). Autonome ontwikkelingen zijn toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in en om het plangebied die vergund zijn en die met enige zekerheid doorgang zullen vinden. Deze aanpak is gangbaar en wordt op basis van jurisprudentie onderschreven door de Commissie voor de milieueffectrapportage. Het gaat daarbij om onder meer de in paragraaf 5.2.3 van het ontwerpbestemmingsplan genoemde autonome ontwikkelingen ten aanzien van de infrastructuur (aanleg Blankenburgverbinding, verbreding A20 tot aan het Kethelplein, aanpassing	Geen wijzigingen op de documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		toenamen, mag aangevoerd worden dat een deel door autonome ontwikkelingen komt.	aansluiting N218 Stenen Baakplein, aanleg Theemswegtracé). Deze autonome ontwikkelingen vinden plaats ongeacht de invulling van Maasvlakte 2. In alle situaties (plansituatie, referentiesituatie 1 en referentiesituatie 2) is van deze autonome ontwikkelingen buiten het plangebied uitgegaan. Door de omgeving in alle situaties gelijk te houden, brengt de effectvergelijking de verschillen tussen de invulling van het plangebied ten opzichte van de beide referentiesituaties in beeld.	
7.5	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	Op pagina 63 van het concept ontwerpbestemmingsplan staat er in algemene zin dat verandering van het nieuwe plan ten opzicht van referentie 2 (oud plan) minder groot is dan ten opzichte van referentie 1 (huidig). Dat is wel heel onduidelijk geformuleerd, want de feitelijke constatering is dat het nieuwe plan 10% extra wegverkeer genereert dan het oude plan en dat zet de (met name regionale) verkeersafwikkeling dus nog meer onder druk. Ik verzoek u te beoordelen of dit voor de provinciale-en rijkswegen acceptabel is en of binnen het bestemmingsplan nog aanvullende mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen.	In paragraaf 8.4.2 van deel B van het MER is het verschil tussen de plansituatie en referentiesituatie 2 inzichtelijk gemaakt. Hieruit komt naar voren dat er op drie wegvakken sprake is van een vermindering van de doorstroming op de provinciale wegen. Op de A15/N15 is de capaciteit toereikend. Het gaat in hoofdzaak om autonome problematiek. Het treffen van maatregelen binnen dit bestemmingsplan is dan ook niet aan de orde. Zie verder ook de reactie onder 4.1. De betreffende zinsnede is overigens wel qua formulering aangepast naar aanleiding van de reactie.	In het ontwerpbestemmingsplan is in paragraaf 5.2.4 meer toegelicht over de ontwikkeling van de bereikbaarheid.
7.6	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	Het valt op dat conclusies getrokken worden over het rijkswegennet (A15, N57, A20) o.b.v. het verkeersmodel van de gemeente Rotterdam (RVMK 3.1). Dit is echter niet gebruikelijk. Uitspraken over intensiteiten op het hoofdwegennet worden normaliter o.b.v. het Nederlands Regionaal Model (NRM) bepaald. Maar om cijfers te publiceren enkel over het hoofdwegennet o.b.v. RVMK is afstemming nodig met Rijkswaterstaat. In deel B van het MER (oa bijlage A) wordt alleen aangegeven dat het RVMK is toegepast, maar er wordt niets gezegd over het NRM dan wel de totstandkoming van de modelkeuze.	De gemeente heeft naar aanleiding van deze reactie overleg gevoerd met RWS waaruit is gebleken dat de reactie geen aanleiding meer geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan of het MER.	Geen wijzigingen op de documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
7.7	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	In het bestemmingsplan wordt bij dit onderwerp niet gesproken over de depositiemetingen in het kader van MV2. Dat is op zijn minst opvallend aangezien deze metingen en rapportages met dat doel zijn uitgevoerd en opgesteld. De TO-rapportage is vastgesteld en beschikbaar en ook de evaluatie van duingebieden is beschikbaar. De conclusies over het niveau van de gemeten depositie, de trends in deposities alsmede over de uitgevoerde bronnenanalyse (relatie tot MV2) zouden de context qua milieueffecten beter schetsen met de conclusie dat MV2 tot nu toe nog geen aantoonbare bijdrage aan de depositie in de duingebieden heeft opgeleverd. Overigens heeft die studie geleid tot de conclusie dat de beoordeling van de ontwikkeling (juridisch) het beste is te volgen door koppeling aan de PAS systematiek. Dat is ondersteunend voor het doorlopen traject in de Passende beoordeling.	Bij de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan Maasvlakte 2 (2018) wordt ook het ontwerp Raamwerk Monitoring en Evaluatieprogramma ('MEP') ter inzage gelegd. Daarbij worden ook de bedoelde rapportages betrokken, voor zover deze zijn vastgesteld. Dat doet niet af aan het feit dat de mogelijke effecten van stikstofdeposities in Natura 2000-gebieden volledig op het PAS moeten worden gebaseerd.	Geen wijzigingen op de documenten.
7.8	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	Concept ontwerpbestemmingsplan p66, N-depositie: er is geen 1 op 1 relatie tussen activiteiten en effecten. Emissies van het Haven- en Industriecomplex (HIC) zijn in potentie zeer relevant voor de depositie op de nabijgelegen gevoelige duingebieden. De ontwikkelingen in het gehele HIC maken het lastig om de effecten van MV2 geïsoleerd te beschouwen in een MER en vast te stellen via bijvoorbeeld monitoring. Ontwikkelingen op MV1 of Europoort zijn dusdanig nabij en additief/interfererend dat dit in algemene zin vraagt om een integrale beschouwing voor de beoordeling van (milieu)effecten. Waar dit nu nog niet het geval is, zijn de uitkomsten en inzichten relevant voor de beoordeling die zijn verkregen uit de analyses op basis van overwegende windrichting (windrooianalyses) zoals in de ECN-rapportages over de positie MV2.	Voor het antwoord op deze reactie wordt verwezen naar het antwoord op reactie 7.7. Dat betekent onder andere dat de deposities in Natura 2000-gebieden moeten worden berekend met het wettelijk voorgeschreven rekenmodel AERIUS. Daarin wordt rekening gehouden met het bedoelde afstandseffect en met bijdragen uit andere brongebieden.	Geen wijzigingen op de documenten.
7.9	Minister van Infrastructuur en Milieu /	1. Op pagina 48 concept ontwerpbestemmingsplan bovenaan: Wbr-vergunning moet watervergunning zijn.	De tekstsuggesties zijn overgenomen. Daarbij is specifiek vermeld dat bij de realisatie van het windpark de 'Beleidsregel voor het plaatsen	Paragraaf 4.7.2 van het ontwerpbestemmingsplan is aangepast conform het

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
	Rijkswaterstaat	2. Op delen van het plangebied zijn de Waterwet en de Beleidslijn Kust van toepassing. 3. Een deel van Maasvlakte 2 maakt onderdeel uit van het kustfundament. 4. Voor alle activiteiten/bouwwerken op het strand, op de zeewering en in de Noordzee geldt, dat zij geen afname van de waterveiligheid te weeg mogen brengen. Voor activiteiten en bouwwerken kan een watervergunning vereist zijn. Ik verzoek u bovenstaande opmerkingen in de toelichting op te nemen.	van windturbines op, in of over rijkswaterstaatswerken' van toepassing is.	verzoek van reclamant.
7.10	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	Op pagina 96 van het concept ontwerpbestemmingsplan staat onder het kopje 'Windturbines' dat de realisatie van windturbines gezien de technische mogelijkheden niet leidt tot een afname van de waterveiligheid. Dat is een veronderstelling die alleen opgaat als e.e.a. ook technisch verantwoord is. Ik verzoek u de tekst als volgt aan te passen: "Gezien de technische mogelijkheden hoeft de realisatie van windturbines niet tot een afname van de waterveiligheid te leiden. Er zal aangetoond moeten worden dat door de plaatsing van windturbines er geen sprake is van een afname van de waterveiligheid.	Zie de reactie onder 7.9.	Paragraaf 5.9.4 van het ontwerpbestemmingsplan is aangepast conform het verzoek van reclamant.
7.11	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	In paragraaf 4.4.4, 'Recreatie', wordt gesproken over permanente exploitatie. Dit begrip schept wellicht verwarring. Er mag jaarrond geëxploiteerd worden, echter aan de bebouwing en de constructie daarvan zal Rijkswaterstaat waterstaatkundige-voorwaarden stellen.	De plantoelichting is naar aanleiding van deze reactie aangepast.	Paragraaf 4.4.4 van het ontwerpbestemmingsplan is aangepast conform het verzoek van reclamant.
7.12	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	Op p. 27, locatie voor Havenervaringscentrum: een duidelijke uitleg ontbreekt waarom de bedrijvigheid HEC wel binnen de risicocontour wordt toegestaan en de bedrijvigheid voor horeca/surfshop expliciet buiten de risicocontour wordt geplaatst. Als blijkt dat voor het realiseren van het HEC de risicocontour wordt aangepast, dan verzoek ik u ook deze contour bij de strandhoreca/surfshop dusdanig aan te passen dat de	Er heeft in het najaar van 2017 geen besluitvorming plaatsgevonden over het Havenervaringscentrum. In het (ontwerp)bestemmingsplan is hier dan ook geen bestemming voor opgenomen. Van aanpassing van de veiligheidscontour is op dit moment dan ook geen sprake evenmin als van te verwachte effecten ten aanzien van waterveiligheid en betreden van het duin. De begrenzing van de locatie voor het strandpaviljoen is	In het ontwerpbestemmingsplan is op de verbeelding de begrenzing van het horecapaviljoen (met de aanduiding 'horeca') aangepast.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		horeca/surfshop ook in het duin danwel op het binnenterrein mogelijk wordt. De alternatieve locatie voor het HEC leidt echter ook tot intensiever strandgebruik en het betreden van het duin. Het beheer en onderhoud van de zeewering mag geen hinder ondervinden van de aanwezigheid van het Haven ervaringscentrum. Ook de waterveiligheid van de waterkering mag niet aangetast worden door dit centrum. Rijkswaterstaat zal ter plaatse geen (stuif)zand opruimen. Ik verzoek u bovenstaande verder uit te werken in het bestemmingsplan.	ten opzichte van het concept-ontwerp verkleind en blijft op het strand gesitueerd.	
7.13	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	De risicocontour staat niet in de verbeelding aangegeven. Ik verzoek u deze op de plankaart aan te geven.	Daar bestaat geen aanleiding voor. De ligging van de veiligheidscontour volgt uit het daarop betrekking hebbende besluit, en wordt niet bepaald door het bestemmingsplan. Ook bij andere bestemmingsplannen in het havengebied is dit niet gebeurd. In de planregels zijn de beleidsuitgangspunten behorende bij de veiligheidscontour geborgd, het toevoegen van de veiligheidscontour aan de verbeelding voegt daar niets aan toe.	Geen wijzigingen op de documenten.
7.14	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	Op/nabij de harde zeewering wordt een radartoren gebouwd. Deze radartoren is als zodanig niet bestemd/ aangeduid op de plankaart. In de toelichting wordt de radartoren beschreven als een nutsvoorzienig. De radarpost is geen nutsvoorziening. Ik verzoek u de radarpost op de plankaart aan te duiden.	De betreffende radartoren is met een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – Radartoren' op de verbeelding en in de planregels opgenomen.	In het ontwerpbestemmingsplan is op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – Radartoren' opgenomen. En deze aanduiding is in de planregel opgenomen in de bestemmingen 'Waterstaatkundige doeleinden' en 'Verkeer'.
7.15	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	Omdat de radartoren meer zeewaarts gelokaliseerd wordt dan in eerste instantie de bedoeling was, verwacht ik dat het gebied voor het windmolenpark groter kan worden, aanduiding WTP, nabij radarpost. De invloed van de radarpost op de windmolens (zichtlijnen) is minder	Besloten is het zoekgebied voor de windturbines niet aan te passen omdat dit niet in het MER is onderzocht.	Geen wijzigingen op de documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		geworden omdat de radarpost meer zeewaarts is verplaatst. Ik verzoek u dit nader te bekijken en indien mogelijk het zoekgebied voor de windmolens groter te maken op de plankaart.		
7.16	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelen samen een windpark op de harde en zachte zeewering van Maasvlakte 2. Wij zouden graag zien dat dit te ontwikkelen windpark past binnen dit bestemmingsplan Maasvlakte 2. Daarom willen wij graag met u in overleg treden, zodat de regels, de verbeelding, het MER en de toelichting van dit bestemmingsplan voldoende ruimte biedt (of dat nu het geval is, is voor ons nog onduidelijk) om een groot windpark te realiseren.	Het voorontwerp hield rekening met realisatie van een windpark op de harde en zachte zeewering van Maasvlakte 2. Inmiddels bestaat er voor de zachte zeewering geen concreet initiatief meer, onder meer als gevolg van gewijzigde subsidieregels. Niettemin blijft het streven van de gemeente, Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf om – binnen randvoorwaarden – op de zachte zeewering windturbines mogelijk te maken. In het ontwerpbestemmingsplan is ten opzichte van het concept-ontwerp de wijze van bestemmen aangepast. Het ontwerpbestemmingsplan blijft de windturbines positief bestemmen. De bestemming is gebaseerd op hetgeen medio 2017 bekend was over het beoogde project, en daarom in het MER en de passende beoordeling kon worden onderzocht. De opgenomen bestemming is een weergave van hetgeen op basis van de beschikbare onderzoeken mogelijk is zonder significante effecten op Natura 2000 en zonder te grote beperkingen voor de exploitatie van het binnengebied. Als de uiteindelijke beoogde omvang van het windpark op de harde zeewering afwijkt, dan kan indien noodzakelijk voor een groter (dan bestemde) omvang worden besloten met een omgevingsvergunning voor met de bestemming strijdig gebruik, mits uit een project-MER en –passende beoordeling blijkt dat dit verantwoord is.	In het ontwerpbestemmingsplan is in paragraaf 4.4.2 toegelicht op welke wijze de windturbines zijn bestemd. Daarnaast zijn ook de verbeelding en het artikel 'Waterstaatkundige doeleinden' aangepast.
7.17	Minister van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat	Op de plankaart wordt de aanduiding WT genoemd, ter hoogte van de aansluiting Maasvlakte 1 en 2. Ik neem aan dat hier WTP had moeten staan. Ik verzoek ik dit aan te passen op de plankaart.	De juiste aanduiding is inderdaad WTP. De verbeelding is aangepast.	De verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt aangepast.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
8.1	N.V. Nederlandse Gasunie	De in het plangebied aanwezige leidingen zijn niet bestemd. Wij verzoeken u de ontbrekende gastransportleidingen alsnog in het plan op te nemen. Wij zullen u de digitale leidinggegevens toesturen.	De verbeelding is op basis van de digitale leidinggegevens aangepast, voor zover de leidingen buiten de leidingstrook gelegen zijn.	In het ontwerpbestemmingsplan is op de verbeelding de aanwezige gasleiding, in het plangebied, opgenomen.
8.2	N.V. Nederlandse Gasunie	In dit plan valt de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' samen met enkele andere bestemmingen (zoals archeologie) Op basis van de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ^[1] dient een onderlinge rangorde te worden aangegeven. Dit is nu niet het geval. Gezien de veiligheidsaspecten die gelden om een veilige ligging van de gastransportleiding te waarborgen, verzoeken wij u om een bepaling op te nemen, zodat de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' bij samenvallen met andere bestemmingen voorrang krijgt	In de bestemmingsplannen voor het havengebied is de onderlinge afstemming van (dubbel)bestemmingen gewaarborgd door in alle hoofdbestemmingen, waar van toepassing, aan te geven dat ook de regels uit medebestemmingen van toepassing zijn. Dit biedt de benodigde duidelijkheid en hiermee is de veilige ligging van de gastransportleiding voldoende gewaarborgd.	Geen wijzigingen op de documenten.
8.3	N.V. Nederlandse Gasunie	Wij verzoeken u om het artikel uit te breiden met de volgende gebruiksregel; <i>Specifieke gebruiksregels</i> Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend: - het opslaan van goederen, met uitzondering het opslaan van goederen t.b.v. van inspectie en onderhoud van de gastransportleiding. - het wijzigen van het gebruik van bestaande gebouwen, indien daardoor een kwetsbaar object wordt toegelaten. Wij verzoeken u op artikel 16.4.2. uit te breiden met de	Aan het verzoek tot aanpassing is gehoor gegeven.	De planregel 'Leiding – Gas' is op dit punt aangepast.

^[1] Zie uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zaaknummer 201304186/1/R4) van 19 februari 2014, rechtsoverwegingen 4.5 en 4.6.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		volgende bepalingen; c. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan; d. die mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.		
8.4	N.V. Nederlandse Gasunie	Uit het voorliggende plan kunnen wij niet opmaken waar de windturbines gesitueerd zullen worden. Windturbines in de nabijheid van gasinfrastructuur kunnen een negatief effect hebben op de veilige ligging van de gasinfrastructuur. Om ervoor te zorgen dat er geen onveilige situaties ontstaan is beleid opgesteld, zie 'Beleid windturbines GTS externe veiligheid'. Wij verzoeken u dan ook om dit beleid in het MER en het ruimtelijke plan te implementeren. Voor overleg ten aanzien van de afstanden en/of technische aspecten rondom de plaatsing van de windturbines nabij onze assets verzoek ik u om contact met ons op te nemen.	De gemeente deelt de zorgen van de Gasunie en heeft bij de opstelling van andere bestemmingsplannen in het havengebied rekening gehouden met het beleid van de Gasunie ten aanzien van de high impact zone van windturbines in relatie tot gasleidingen. Ook bij de vormgeving van het windpark is dit beleid leidend geweest, zoals uit paragraaf 11.3.2 van deel B van het MER blijkt. In het (ontwerp)bestemmingsplan is het windpark op de zachte zeewering positief bestemd, waarbij is bepaald dat de high impact zone van de windturbines gelegen moet zijn binnen de begrenzingen van de bestemmingen 'Waterstaatkundige doeleinden' en 'Water – 1'. Hierdoor worden negatieve effecten op gasinfrastructuur (in de leidingstrook) voorkomen.	Het artikel 'Waterstaatkundige doeleinden' is hierop aangepast.
9	Gemeente Maasluis	De gemeente Maasluis heeft geen opmerkingen op het plan.	De gemeente neemt deze reactie voor kennisgeving aan.	Geen wijzigingen in documenten.
10.1	ProRail	In de toelichting is aangegeven dat het door het verleggen van het treinverkeer van de Calandbrug naar het Theemswegtracé er zowel op de Calandbrug als over het nieuwe tracé meer capaciteit gerealiseerd wordt. Niet duidelijk is wat er wordt bedoeld met 'meer capaciteit over de Calandbrug', aangezien na realisatie van het Theemswegtracé er geen treinverkeer meer is over de Calandbrug.	De toelichting van bij het concept ontwerp bestemmingsplan was op dit punt inderdaad niet juist. De toelichting is aangepast.	Het ontwerpbestemmingsplan is hierop aangepast.
10.2	ProRail	Het Tracébesluit Theemswegtracé is (inmiddels) vastgesteld op 7 mei 2017 (in plaats van juni 2017). Met de vaststelling van dit besluit is er in de plansituatie geen sprake meer van	De verschillende teksten in MER deel A en B en het bestemmingsplan waren niet eenduidig. Dit is aangepast.	Paragraaf 5.2 van het ontwerpbestemmingsplan is aangepast.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		de beperkte capaciteit van de Calandbrug. Het bestemmingsplan kan hierop geactualiseerd worden. De prognose voor het treinverkeer voor referentiesituatie 2 en de plansituatie hoeft daarom geen rekening te houden met een knelpunt bij de Calandbrug. Uit deze paragraaf blijkt niet duidelijk of dit ook als uitgangspunt is gehanteerd. In het MER is wel duidelijk aangegeven dat het Theemswegtracé als autonome ontwikkeling wordt meegenomen.		
10.3	ProRail	In de beoordeling inzake railverkeer wordt aangegeven dat de effecten van railverkeer van het plan nagenoeg gelijk zijn aan de effecten in Referentiesituatie 2. Dit is echter niet op te maken uit de teksten die hierover in paragraaf 5.4.2 zijn opgenomen.	Voor zowel het aspect verkeer als geluid staat dezelfde conclusie opgenomen.	Geen wijzigingen in documenten.
11.1	Deltalinqs	In 3.4.4 staat dat in het bestemmingsplan twee publiektrekkende functies worden toegestaan. Een strandpaviljoen en een permanent informatiecentrum voor de gehele haven, het Havenervaringscentrum (HEC). Voor het HEC zijn momenteel twee locaties in beeld, waarvan een in de omgeving van Futureland en een bij het strand, in het verlengde van de Prinses Amaliahaven. Deltalinqs omarmt het plan van een Havenervaringscentrum en is ook niet tegen een strandpaviljoen. Het mogen echter geen belemmering worden voor de (toekomstige) activiteiten van de bedrijven op de tweede Maasvlakte. Aangezien het beide publiekstrekkende functies zijn, verdient met name externe veiligheid de aandacht. Dit dient goed onderzocht te worden alvorens er een bestuurlijk besluit genomen gaat worden over de locatie van het HEC dit najaar.	De gemeente vindt dit ook belangrijk. Ten behoeve van het bestemmingsplan is een Groepsrisicoverantwoording opgesteld waarbij het 'Beleidskader Groepsrisico Rotterdam' is toegepast. Hierdoor krijgt het aspect externe veiligheid een duidelijke plek in de besluitvorming. Hierbij wordt zowel gekeken naar een volledig gevulde Maasvlakte 2 alsook overige functies, zoals horeca. Overigens is er nog geen besluit genomen over het HEC en dus is er in het ontwerpbestemmingsplan ook geen locatie daarvoor bestemd.	Geen wijzigingen in documenten.
11.2	Deltalinqs	In 4.4.2. staat dat Windenergie wordt mogelijk gemaakt langs de gehele buitencontour van Maasvlakte 2, met uitzondering van het intensief gebruikte strand. Deltalinqs ziet in nieuwe windmolens voor de bedrijven op de	De gemeente heeft kennisgenomen van deze reactie.	Geen wijzigingen in documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		Maasvlakte een kans, als deze windenergie direct 'gekoppeld' zal kunnen worden. Binnen het Deltalinqs energie forum zijn we bezig met het vergroten van de energie-efficiency bij terminals (LOC4), gebruik van windenergie zal hier mooi op aansluiten.		
11.3	Deltalinqs	In 4.5.1 staat dat de bestemming deepsea containers uit kavel K1 en K2 is verwijderd. Dat maakt de aanleg van een 4e grote containerterminal op Maasvlakte 2 op termijn onmogelijk. Hoewel de verwachting is dat de overcapaciteit zoals die is ontstaan voorlopig nog wel even aanhoudt, zal Deltalinqs de bestemming deepsea containers voor deze 137 ha niet op voorhand willen uitsluiten.	Naar de huidige inzichten biedt het (ontwerp)bestemmingsplan, met de ruimte voor containerterminals, voldoende hectares om de op- en overslag voor containers ook ruim na de planperiode te accommoderen. Ten opzichte van het vigerende plan sluit het (ontwerp)bestemmingsplan deepsea containers uit op de kavels K1 en K2. Er blijft een vierde containerterminal mogelijk op de kavel H. Ook is nog uitbreiding mogelijk van de bestaande containerterminals op de nog niet in gebruik zijnde kavels C, D, F,J en L.	Geen wijzigingen in documenten.
11.4	Deltalinqs	In 4.6.1. staat dat volgens de Wet milieubeheer een bedrijf de best beschikbare technieken moet toepassen. Onderzocht is welke technieken dat zijn. Op basis daarvan zijn planregels in dit plan opgenomen met betrekking tot het gebruik van voorkeurstechnieken ter beperking van geluidsemissies- en immissies. Deze voorkeurstechnieken voor geluidbeperkingen zijn opgenomen in Bijlage 1. Naar de mening van Deltalinqs zijn deze voorkeurstechniek onvolledig, soms zijn het al achterhaalde technieken en zijn andere weer te streng. We zouden hier samen met de bedrijven nog eens goed naar willen kijken zodat het een volledige en goed werkbaar lijst wordt die opgenomen kan worden in het ontwerpbestemmingsplan.	Planregels met betrekking tot het gebruik van voorkeurstechnieken zijn in het ontwerpbestemmingsplan, anders dan in het concept ontwerp, niet opgenomen.	In het ontwerpbestemmingsplan zijn de toelichting en de planregels op dit geschrapt.
11.5	Deltalinqs	In 5.4.1 staat dat voor zeehaven gebonden activiteiten geldt voor (geprojecteerde) nieuwbouw in kader van stedelijke (her)ontwikkeling een maximale grenswaarde van 60 dB(A) (art.60 Wgh). Het gaat hier om de zogenaamde zeehavennorm. Deze blijkt in de praktijk	De toelichting was op dit punt niet duidelijk: bedoeld wordt een uitvoering zoals die op grond van de Wet geluidhinder wordt voorgestaan. De gemeente is het eens met de stelling dat toepassing in de praktijk ingewikkeld is. Van een verruiming van de interpretatie	In het ontwerpbestemmingsplan is paragraaf 5.4.1 aangepast.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		lastig toepasbaar en is enkel toegestaan onder zeer specifieke omstandigheden. De wijze waarop het hier is gesteld lijkt naar een ruimere interpretatie te neigen en vereist verduidelijking.	van de regelgeving is geen sprake.	
11.6	Deltalinqs	In 5.2 staat dat dat de invulling van het plangebied voor de modaliteiten spoor en scheepvaart niet leidt tot knelpunten voor de bereikbaarheid. Voor het wegverkeer zijn er reeds knelpunten op de provinciale wegen. Deltalinqs ziet een duidelijke toename in goederenvervoer via de diverse modaliteiten ook vervoer van gevaarlijke stoffen maakt hier onderdeel van uit. Deze toename is het gevolg van een sterke economische groei (zie ook NMCA-studie van het ministerie van I&M) en vanwege de andere bedrijfssegmenten die zich kunnen gaan vestigen op MV2 en meer vervoerbewegingen met zich mee brengen. Deltalinqs vraagt zich dan ook af of het bestemmingsplan wel genoeg ruimte biedt om deze groei naar de toekomst te faciliteren en wil daarover in gesprek.	De gemeente deelt deze zorgen. In het laatst verschenen jaarverslag van het Havenbedrijf is de beschikbare infrastructuur en de bereikbaarheid van de haven aangemerkt als één van de belangrijkste strategische risico's in het behalen van de doelstellingen. Als maatregel worden periodiek de knelpunten in en rond de haven verkend ter ontwikkeling van de haveninfrastructuur. Bereikbaarheidsvraagstukken voor weg, spoor, pijpleiding en binnenvaart worden daarbij integraal opgepakt door de Bereikbaarheidsboard. Daarnaast participeren Gemeente en Havenbedrijf Rotterdam actief in De Verkeersonderneming voor een bereikbare stad, haven en regio. En werkt het Havenbedrijf aan projecten zoals het Theemswegtracé, Spoorprogramma en Verdieping Nieuwe Waterweg ter behoud en verbetering van de bereikbaarheid.	Geen wijzigingen in documenten.
11.7	Deltalinqs	In 5.3.3. staat dat ondanks de toename van de luchtmissies op alle meetpunten binnen het studiegebied wordt voldaan aan de wettelijke normen. Het is voor dit aspect dan ook niet noodzakelijk om maatregelen te treffen. De gemeente Rotterdam zal, los van dit bestemmingsplan, nog besluiten of en op welke wijze de luchtmaatregelen in stand blijven. Deltalinqs vraagt zich af of de milieuzone in die overweging wordt meegenomen en wil graag betrokken worden in aanloop tot de besluitvorming over deze maatregelen	De gemeente zal hierover met de betrokken stakeholders, waaronder Deltalinqs, over in overleg treden.	Geen wijzigingen in documenten.
11.8	Deltalinqs	In 5.10.1 wordt aangegeven dat de MV-2 nog niet ontdekt	In het MER en PB is uitgegaan van de best beschikbare	Geen wijzigingen in

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		is door vogels en de dat de begroeiing nog achterblijft. Dit rijmt in onze ogen niet met de werkelijkheid. Er zijn volop meeuwen aanwezig die daar ook broeden. Daarnaast zal door de vorming van humus in de komende jaren en het verdringen van populaties uit andere gebieden de aanwezigheid van flora en fauna in rap tempo kunnen toenemen. Om te voorkomen dat dit de geplande ontwikkeling van de gebieden in de weg gaat staan, dient al in een vroeg stadium te worden ingezet op beheersmaatregelen. Vooral vogels en de vuurstreepdad kunnen het gebied snel innemen. Deltalinqs vraagt hiervoor extra aandacht in het ontwerpbestemmingsplan.	wetenschappelijke kennis op basis van jaarlijkse monitoringsgegevens. Voor zover de vestiging van beschermde soorten in de (nabije) toekomst aan de orde is (wat uiteraard niet uit te sluiten is), is het bestemmingsplan niet de plek om de omgang daarmee te reguleren. Overigens is de insteek niet om beheersmaatregelen te treffen, voor zover daarmee het voorkómen van vestiging wordt bedoeld, maar juist het toestaan van natuur zolang het niet in de weg zit. Via de juiste juridische instrumenten (gedragscode, generieke ontheffing) wordt ervoor gezorgd dat er geen beperkingen zijn voor economische activiteiten.	documenten.
11.9	Deltalinqs	In 5.10.2 staat dat het PAS-bevoegd gezag heeft aangegeven voornemens te zijn ook de volledig benodigde ontwikkelingsruimte in de volgende PAS-periode (2021-2027) beschikbaar te stellen. Dat voornemen wordt vastgelegd in Monitor 17 of 18. Bij de verwachte planhorizon (2038) zal daarmee de uitvoerbaarheid van het plan door het PAS ruimschoots verzekerd zijn. Deltalinqs is zelf betrokken bij de Taskforce Rode Hexagonen Kapittelduinen en onderschrijft dan ook de voorgestelde oplossing om zo te komen tot voldoende benodigde ontwikkelingsruimte binnen de PAS.	De gemeente neemt hier kennis van.	Geen wijzigingen in documenten.
12.1	VRR	De Wet veiligheidsregio's biedt mogelijkheden op het gebied van organisatorische maatregelen en voorlichting. Voor dit plan geldt het volgende advies: Eventuele (her-)ontwikkelingen binnen de veiligheidscontour Maasvlakte 2 van het toxisch scenario zodanig te construeren dat bij een toxische wolk de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van aanwezigen verbeterd worden. Als deuren, ramen en ventilatieopeningen op een adequate wijze afsluitbaar zijn en het luchtverversingssysteem uitgeschakeld kan	In het bestemmingsplan zijn in het artikel 'Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten' maatregelen opgenomen ter verbetering van de zelfredzaamheid van personen, waarmee invulling is gegeven aan deze reactie.	Geen wijzigingen in documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		worden is een object geschikt om enkele uren in te schuilen.		
12.2	VRR	Eventuele (her-)ontwikkelingen binnen de 1% letaliteitcontour van het plasbrandscenario (25 meter vanaf de oever van de Prinses Margriethaven en 25 meter vanaf het buitenste spoor van de Havenspoorlijn) zodanig te construeren dat het bouwwerk beschermd is tegen branddoorslag en brandoverslag (WBDBO) als gevolg van een plasbrand. Bij de verlening van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dient bij de brandpreventieve toets rekening te worden gehouden met de effecten van een plasbrand op de gevel.	Voor dit aspect wordt verwezen naar de bijlage Groepsrisicoverantwoording die bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd.	Geen wijzigingen in documenten.
12.3	VRR	Eventuele (her-)ontwikkelingen binnen de 1% letaliteitcontour van het plasbrandscenario (25 meter vanaf de oever van de vaarweg en 25 meter vanaf de buitenste sporen van de Havenspoorlijn) zodanig te construeren dat aanwezigen bij een plasbrand meer tijd en gelegenheid hebben om te vluchten.	Voor dit aspect wordt verwezen naar de bijlage Groepsrisicoverantwoording die bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd.	Geen wijzigingen in documenten.
12.4	VRR	Eventuele (her-)ontwikkelingen binnen de 1% letaliteitcontour van de hogedruk aardgastransportleiding (15 meter vanuit het hart van de leiding A-624) zodanig te construeren dat deze beschermd zijn tegen branddoorslag en brandoverslag (WBDBO) als gevolg van een fakkelbrand. Bij de verlening van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dient bij de brandpreventieve toets rekening te worden gehouden met de effecten van een fakkelbrand op de gevel/dak.	Voor dit aspect wordt verwezen naar de bijlage Groepsrisicoverantwoording die bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd.	Geen wijzigingen in documenten.
12.5	VRR	Eventuele (her-)ontwikkelingen binnen de 1% letaliteitcontour van de hogedruk aardgastransportleiding (15 meter vanuit het hart van de leiding A-624) zodanig te construeren dat aanwezigen bij een dreigende fakkelbrand goede ontvluchtingsmogelijkheden hebben.	Voor dit aspect wordt verwezen naar de bijlage Groepsrisicoverantwoording die bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd.	Geen wijzigingen in documenten.
12.6	VRR	Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen	Voor dit aspect wordt verwezen naar de bijlage Groepsrisicoverantwoording die bij het	Geen wijzigingen in documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand".	ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd.	
12.7	VRR	Advies m.b.t. kwetsbare functies en aanwezige risicobronnen: De reeds vastgestelde veiligheidscontour voor Maasvlakte 2 is volgens de VRR met name bedoeld om risicovolle bedrijfsactiviteiten in een gebied te clusteren waarbij de bedrijven mogelijkheden behouden (tot een bepaalde grens) tot uitbreiding van activiteiten. Door het toestaan van kwetsbare voorzieningen die als 'haven gerelateerd' zijn omschreven wordt voorbij gegaan aan de eerder gekozen strategie om ruimte voor risicovolle bedrijven met name te concentreren in het gebied van Maasvlakte 2 en kwetsbare voorzieningen zoveel mogelijk te vermijden.	De regeling in dit bestemmingsplan is identiek aan de regeling zoals deze is opgenomen in de andere bestemmingsplannen voor het havengebied. Kwetsbare objecten zijn dan ook alleen toegelaten als ze functioneel gebonden zijn aan het gebied. Er is geen aanleiding om van die aanpak af te wijken.	Geen wijzigingen in documenten.
13.1	Provincie Zuid Holland (GS)	De ruimte voor bedrijven in de hogere milieucategorieën staat onder druk door de milieuzoneringen rond de oprukkende woningbouw. Gezien het belang van de HMC-bedrijven is de (milieu)ruimte voor dit type bedrijven van provinciaal belang. Uitgangspunt voor bestemmingsplannen is het mogelijk maken van de hoogst mogelijke categorie op het bedrijventerrein.	De gemeente geeft hier via dit bestemmingsplan invulling aan.	Geen wijzigingen in documenten.
13.2	Provincie Zuid Holland (GS)	Watergebonden bedrijven zijn van groot belang voor de economie en leveren een bijdrage aan duurzame mobiliteit. De ruimte voor watergebonden bedrijventerreinen staat echter onder druk, vooral door transformatie naar aantrekkelijk gelegen woningbouwlocaties. Planologische bescherming van de watergebonden bedrijventerreinen is daarom nodig. Uitgangspunt voor bestemmingsplannen is dat in hoofdzaak alleen watergebonden bedrijven worden toegelaten.	De gemeente geeft hier via dit bestemmingsplan invulling aan.	Geen wijzigingen in documenten.
13.3	Provincie Zuid Holland (GS)	De provincie ambieert een veiliger Zuid-Holland en wil voorkomen dat risicovolle activiteiten worden gevestigd in de omgeving van grote groepen mensen of dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling wordt gepland binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit is niet	Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan en de daaropvolgende vaststelling door de gemeenteraad is een Groepsrisicoverantwoording opgesteld.	Geen wijzigingen in documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		altijd te voorkomen hetgeen leidt tot een bepaalde mate van groepsrisico. In dat geval vraagt de provincie van de verantwoordelijke bestuurders dat zij een verantwoording groepsrisico schrijven.		
13.4	Provincie Zuid Holland (GS)	In 2013 is een veiligheidscontour vastgesteld voor de Maasvlakte 2. Met een veiligheidscontour ontstaat duidelijkheid over de uitbreidingsmogelijkheden van enerzijds de industrie in de haven en anderzijds de stedelijke bebouwing in de omliggende gemeenten. Voor bedrijven en activiteiten binnen de veiligheidscontour dient in het bestemmingsplan functionele binding geborgd te zijn.	De functionele binding is in het bestemmingsplan geborgd door alleen functioneel gebonden activiteiten mogelijk te maken. Daarnaast is er een specifieke planregel opgenomen ('Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten') waarin aanvullende bepalingen zijn opgenomen ten aanzien van bedrijven en activiteiten binnen de veiligheidscontour.	Geen wijzigingen in documenten.
13.5	Provincie Zuid Holland (GS)	Bij het vaststellen van de veiligheidscontour is destijds voor het huidige Futureland aangegeven dat het om een tijdelijke situatie ging. Uitgangspunt van de provincie is dat voor de gehele Maasvlakte 2 een functionele binding aan de veiligheidscontour geldt. Echter, omdat Futureland een niet functioneel gebonden object is, is deze voor de tijdelijke situatie buiten de veiligheidscontour gehouden middels een zogenaamde 'donut'. Het Havenbedrijf, de gemeente en provincie onderzoeken momenteel de mogelijkheden voor een passende locatie voor FutureLand 2.0. Besluitvorming over deze nieuwe locatie zal naar verwachting najaar 2017 plaatsvinden vóór de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. In het nu voorliggend voorontwerpbestemmingsplan wordt op grond van de regels geen ruimte geboden voor een haven belevingscentrum. Wij gaan er vanuit dat eventuele aanpassingen van het bestemmingsplan op dit punt in nauw overleg met de provincie zal gebeuren en zullen een vervolgplan expliciet op dit aspect beoordelen.	Er heeft in het najaar van 2017 geen besluitvorming plaatsgevonden over het Havenervaringscentrum. In het (ontwerp)bestemmingsplan is hier dan ook geen bestemming voor opgenomen. Bij een eventueel vervolgproces zal de provincie betrokken worden zoals dat nu ook al het geval is.	Geen wijzigingen in documenten.
13.6	Provincie Zuid Holland (GS)	De provincie vindt het van belang dat het bestemmingsplan al voldoende inzicht geeft in de mogelijke effecten op natuurwaarden en plant- en diersoorten. Zo wordt voorkomen dat een	De gemeente heeft naar aanleiding van deze reactie overleg gevoerd met de provincie waaruit is gebleken dat de reactie geen aanleiding meer geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan of het MER.	Geen wijzigingen in documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		bestemmingsplan ruimtelijke ontwikkelingen toelaat die in strijd zijn met de Natuurbeschermingswet en dus alsnog niet gerealiseerd kunnen worden. Op basis van het Arcadis rapport MER Maasvlakte 2, hoofdstuk natuur, wordt door de gemeente de volgende conclusie getrokken: “Uit deze passende beoordeling volgt dat het herziene bestemmingsplan 2018 niet zal leiden tot significante effecten op instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Wel zal daar in sommige gevallen in het kader van vergunningverlening op projectniveau aandacht geschonken moeten worden aan maatregelen die effecten op soorten kunnen voorkomen. Op projectniveau moet blijken of en in welke mate dergelijke maatregelen nodig zijn, de uitvoerbaarheid van het herziene bestemmingsplan 2018 in relatie tot Natura 2000-gebieden niet in het geding is”. De omgevingsdienst Haaglanden (ODH) is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de wettelijke milieutaken namens de Provincie Zuid-Holland. Voor zover dat nog niet is gebeurd, adviseren wij over de mogelijke effecten van de plansituatie op het thema natuur met deze instantie in overleg te treden.		
13.7	Provincie Zuid Holland (GS)	Het plan voor de Maasvlakte 2 legt, als onderdeel van het HIC, een behoorlijke claim op de schaarse ruimte in het PAS. Een eventuele aanpassing van gereserveerde ontwikkelingsruimte is (voor alle prioritaire projecten) onderwerp van de in voorbereiding zijnde volgende actualisatie van het PAS (Monitor 18). Het voornemen is de reservering te actualiseren naar aanleiding van de nieuwe inzichten, zodat de reservering passend wordt gemaakt op de nieuwe effectberekening vanuit het bestemmingsplan. Over de PAS en de relatie met het bestemmingsplan vind thans nader overleg plaats met de provincie. Wij verzoeken u de resultaten van dit overleg (met name over de gehanteerde vlootmix) mee te nemen en nader toe te lichten in de vervolgprocedure van	De gemeente heeft naar aanleiding van deze reactie overleg gevoerd met provincie waaruit is gebleken dat de reactie geen aanleiding meer geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan of het MER.	Geen wijzigingen in documenten.

Nr.	Reclamant	Samenvatting (deel)reactie	Beantwoording	Aanpassingen document
		onderhavig bestemmingsplan.		
13.8	Provincie Zuid Holland (GS)	In eerder overleg over het plan gaven wij al mee dat de nadruk in de studie 'Bereikbaarheid Voorne Putten' momenteel voornamelijk ligt op het monitoren van ontwikkelingen (om te kijken of maatregelen noodzakelijk zijn). Dat betekent dat met name wordt gekeken naar de korte en middellange termijn en minder naar de lange termijn. Verder ligt de focus in die studie meer op het gebied tussen de N57 en Spijkenisse en minder op het westelijk deel van Voorne Putten. Wij willen hier nogmaals aandacht voor vragen.	De teksten in het MER en het bestemmingsplan zijn naar aanleiding van deze reactie aangepast.	Paragraaf 5.2 van het ontwerpbestemmingsplan is aangepast evenals hoofdstuk 8 van het MER.
13.9	Provincie Zuid Holland (GS)	In de toelichting van het plan wordt op pagina 64, 2e alinea aangegeven dat binnen de werkgroep 'Bereikbaarheid Voorne Putten' draagvlak is voor verbreding van het wegvak N218 (Stenen Baakplein – Brielseweg). Deze conclusie lijkt voorbarig, hierover zal in der werkgroep nog nader overleg moeten plaatsvinden. In de laatste zin van dezelfde passage op pagina 64 wordt gesteld dat de ontwikkeling van Maasvlakte 2 weinig of geen invloed heeft op de knelpunten op de N218 en N57. Omdat de onderzoeksrapportage wel een toename van het aantal voertuigen op deze wegvakken (Toename I/C verhouding: I/C ref <0,8 en I/C plan 0,96) wordt u verzocht deze conclusie nader te motiveren. De nieuwe vulling van Maasvlakte 2 leidt tot hogere intensiteiten op de N218 tussen N496 en Brielle en op de N496. Met name deze laatste heeft een relatie met het PAS. Wij verzoeken u het plan ten aanzien van de verkeersaspecten nader toe te lichten.	Naar aanleiding van deze reactie is met de provincie gesproken. De toelichting over de maatregelen is aangepast overeenkomstig de laatste inzichten. Zie verder de reactie onder 4.1 over de effectbepaling van de bereikbaarheid van het wegverkeer.	Paragraaf 5.2 van het ontwerpbestemmingsplan is aangepast evenals hoofdstuk 8 van het MER.