

Overeenkomst Duurzame Maasvlakte

6 februari 2009



Overeenkomst Duurzame Maasvlakte

Partijen:

De naamloze vennootschap Havenbedrijf Rotterdam NV (HbR) te Rotterdam
en
de vereniging Milieudefensie (VMd) te Amsterdam,

Overwegende dat:

- i. VMd beroepen heeft aangetekend tegen planbesluiten en vergunningen voor de aanleg en ontwikkeling van Maasvlakte 2 (MV2);
- ii. VMd en HbR naar aanleiding daarvan constructieve gesprekken hebben gevoerd over hun verschillen van inzicht met betrekking tot de milieudoelstellingen en -prestaties van MV2;
- iii. daarbij is vastgesteld dat het voor Partijen aantrekkelijker is te streven naar een verdere verduurzaming van het gebruik van de Maasvlakte (zijnde de huidige Maasvlakte en Maasvlakte 2) dan het voeren van juridische procedures daarover, omdat zij verwachten daarmee grotere en efficiëntere milieuwinst te behalen.

Komen als volgt overeen:

1. Partijen laten onderzoek uitvoeren zoals nader toegelicht in artikel 2 bij deze overeenkomst, om te bepalen of en hoe de emissies van fijn stof, NO_x, SO₂ en CO₂ kunnen worden gereduceerd, voor zover afkomstig van activiteiten op de Maasvlakte (zijnde de huidige Maasvlakte en Maasvlakte 2) en daarmee samenhangende transporten, voor zover deze behoren tot het Voorkeursalternatief van Maasvlakte 2 of de autonome ontwikkeling van de huidige Maasvlakte, e.a. zoals beschreven in het MER Bestemmingen Maasvlakte 2. In aanvulling daarop worden de emissies van zeescheepvaart tussen 10 en 50 km uit de kust, voor zover afkomstig van of op weg naar de Maasvlakte, meegenomen in het onderzoek.
2. In Bijlage C bij deze overeenkomst is een aantal in beginsel voor het in artikel 1 genoemde onderzoek in aanmerking komende ideeën



Overeenkomst Duurzame Maasvlakte

genoemd. De overwegingen daarbij zijn voor wat betreft de zeescheepvaart toegelicht in Bijlage A bij deze overeenkomst. Partijen kunnen in onderling overleg ook andere onderzoekideeën in overweging nemen, mits kansrijk. De in het kader van artikel 1 te onderzoeken, meest kansrijke ideeën en de daarbij te beantwoorden vragen worden door Partijen bepaald in overleg met de in artikel 3 genoemde waarnemers, uitgaande van een door IMSA (Amsterdam) in overleg met Partijen op te stellen Startnotitie. Onder kansrijke onderzoekideeën wordt verstaan: onderzoeken die naar verwachting leiden tot redelijkerwijs uitvoerbare en efficiënte milieumaatregelen.

3. Het in artikel 1 genoemde onderzoek wordt uitgevoerd door ondermeer TNO en/of CE-Delft, onder begeleiding van ondermeer professor Klaas van Egmond (Universiteit Utrecht) en Bert van Wee (TU Delft), als onafhankelijke waarnemers. Partijen kunnen met wederzijdse instemming ook andere bedrijven, onderzoekers en begeleiders inschakelen.
4. Partijen werken samen bij de opzet van het in artikel 1 genoemde onderzoek. De raadpleging van externe deskundigen kan daarvan onderdeel uitmaken. De doorlooptijd van het onderzoek is 6 maanden. De kosten van het onderzoek en de gezamenlijke raadpleging van deskundigen worden betaald door HbR.
5. De definitieve resultaten van het in artikel 1 genoemde onderzoek worden openbaar gemaakt tijdens een gezamenlijke presentatie van VMD en HbR, op een in overleg te bepalen moment. Partijen zullen de definitieve onderzoeksresultaten op het gebied van CO₂-emissies van zeescheepvaart presenteren tijdens de klimaatconferentie van Kopenhagen in december 2009 en gezamenlijk optrekken in de aanloop daartoe.
6. Partijen bevorderen naar vermogen, gebruik makend van de in artikel 5 genoemde onderzoekresultaten, redelijkerwijs haalbare maatregelen die gezamenlijk leiden tot een reductie van 10% van de totale emissies van NO_x, PM₁₀ en SO₂ per 2020, afkomstig van in artikel 1 begrepen activiteiten en transporten.
7. Partijen overleggen regelmatig over de bereikte en de redelijkerwijs (nog) haalbare, in artikel 6 genoemde emissiereductie. Indien deze emissiereductie achterblijft ten opzichte van het in art. 6 genoemd streven, dan treden de Partijen in overleg over de oorzaken daarvan en de mogelijkheden voor aanvullende maatregelen, op basis van een advies van de in artikel

Overeenkomst Duurzame Maasvlakte

- 3 genoemde begeleidingscommissie. Partijen kunnen daartoe zo nodig ook andere adviezen inwinnen.
8. HbR laat in 2009 onderzoek uitvoeren om te bepalen of en hoe de in het kader van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit voorgeschreven rekenmodellen, metingen en uitgangspunten voor de beoordeling van effecten op de luchtkwaliteit kunnen worden verbeterd. Overwegingen hierbij zijn toegelicht in Bijlage B bij deze overeenkomst. HbR informeert VMD over de opzet en aanpak van dit onderzoek en de uitkomsten daarvan.
9. VMD trekt alle op haar naam of namens derden ingediende beroepen binnen 3 werkdagen na ondertekening van deze overeenkomst in, voor zover gericht tegen besluiten over de aanleg en ontwikkeling van Maasvlakte 2, dan wel over de in artikel 1 begrepen activiteiten en transporten. VMD onthoudt zich van nieuwe bezwaren en beroepen daartegen.
10. VMD adviseert derden die beroep tegen besluiten over de aanleg en ontwikkeling van Maasvlakte 2, dan wel over de in artikel 1 begrepen activiteiten en transporten instellen, om deze beroepen in te trekken en zich te onthouden van (nieuwe) bezwaren en beroepen daartegen.

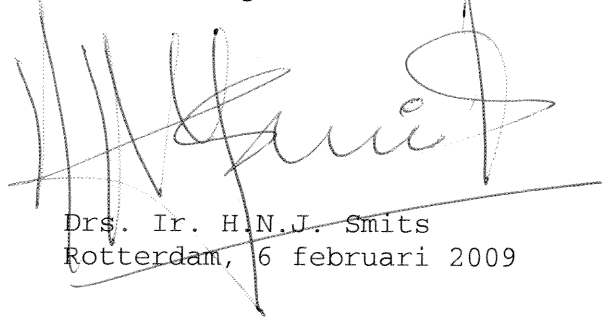
Voor gelezen en akkoord

Vereniging Milieudefensie



F. Köhler
Amsterdam, 6 februari 2009

Havenbedrijf Rotterdam N.V.



Drs. Ir. H.N.J. Smits
Rotterdam, 6 februari 2009

Fm 

Overeenkomst Duurzame Maasvlakte

Bijlage A - Zeescheepvaart


De zeescheepvaart heeft een groot aandeel in de wereldwijde CO₂-emissies. In een VN-onderzoek van 2008¹ wordt gesteld dat de zeescheepvaart verantwoordelijk is voor ca. 10% van wereldwijde SO₂-emissie, ca. 29% van de wereldwijde NO_x-emissies en ca. 4,5% van de wereldwijde CO₂-emissies. C.a. 1,1 miljard ton van de totale antropogene CO₂-emissies van ca. 25 miljard ton komt voor rekening van de scheepvaart. Ter vergelijking: de wereldwijde luchtvaart emitteert jaarlijks ongeveer 0,65 miljard ton CO₂, dus ruim de helft daarvan.

Na veel inspanningen is besloten om de emissies samenhangend met luchtvaart van, binnen en naar Europa in het ETS (Emission Trading Scheme) op te nemen. De CO₂-emissies van de zeescheepvaart, per ton vervoerd gewicht vele malen efficiënter dan luchtvaart, maar qua totale omvang aanmerkelijk groter, zijn niet opgenomen in het ETS.

Bij de toenemende wereldhandel, waarin de containervaart een hoofdrol speelt, zullen de genoemde emissies en ook die van roet wereldwijd verder toenemen. Zonder maatregelen zullen zure deposities en volgens genoemd onderzoek ook de emphyseme aandoeningen kunnen toenemen met 30% in de komende 12-15 jaar. De emissies van zeeschepen zijn (nog) niet onderworpen aan nationale of internationale regelgeving die voldoet aan de huidige inzichten. In IMO-verband zijn weliswaar recent besluiten genomen over beperking van SO₂ en NO_x-emissies met minimaal een factor 10, maar de lidstaten kunnen tegen deze besluitvorming nog tot 1 januari 2010 bezwaren maken, waardoor de invoering kan vertragen. Daarnaast zal de implementatie en handhaving onder nationale regelgeving de nodige tijd en aandacht vergen.

De overheid en HbR hebben weinig zeggenschap over de milieuprofielen van zeeschepen in het Rotterdamse havengebied. Daardoor zijn de bijdragen van zeeschepen aan de luchtkwaliteit en klimaatproblematiek geen onderdeel van de nationale milieudoelstellingen. Bovendien bestaat een zekere uitwisselbaarheid met de milieudoelstellingen voor raffinaderijen (m.n. CO₂- en SO₂-emissies); deze zal bij het onderzoek worden betrokken.


¹ Guardian, February 13th 2008, John Vidal: *True scale of CO₂ emissions from shipping revealed.*

Ru


Overeenkomst Duurzame Maasvlakte

In het onderzoek zullen de meest recente gegevens worden geïnterpreteerd en zal onderzocht worden welke mechanismen hebben verhinderd dat (ook) voor de zeescheepvaart emissie-eisen gelden die aan huidige inzichten voldoen. Onderdeel daarvan is een overzicht van (internationale) belangengroepen, met een sterkte/zwakte overzicht en ingenomen posities. Op basis daarvan kunnen voorstellen worden gedaan voor technische en m.n. wettelijke maatregelen ter beperking van de emissies en waar nodig politieke (internationale) oplossingen.

Speciaal op het gebied van CO₂-emissies door zeescheepvaart wordt gestreefd naar een krachtig document dat door de unieke coalitie van HbR en VMD een belangrijk signaal voor de volgende klimaatconferentie in Kopenhagen zal afgeven.

FLS 


Overeenkomst Duurzame Maasvlakte

Bijlage B - Maasvlakte 2

In de besluiten en overeenkomsten over Maasvlakte 2 worden ambitieuze voorwaarden en doelstellingen gesteld voor het gebruik daarvan. Daarbij is noodzakelijkerwijs gebruik gemaakt van complexe, deels generieke modellen met bandbreedtes en aannames. Een voorbeeld daarvan is het (wettelijk voorgeschreven) gebruik van de GCN (Grootschalige Concentratiekaarten Nederland) als uitgangspunt, terwijl dit model daarvoor in feite te grofmazig is, omdat het oorspronkelijk niet voor dit doel is ontwikkeld.

Het model wordt weliswaar in opdracht van de overheid ontwikkeld en gebruikt, maar de inhoud en gebruikte uitgangspunten zijn niet openbaar. Het rekenproces en de resultaten zijn daardoor niet altijd goed te beoordelen. Een voorbeeld hiervan is de wijze waarop grote emissiebronnen op de Maasvlakte in de GCN zijn opgenomen. Dit leidt in de praktijk tot vragen en procedurele conflicten in plan- en vergunningprocedures, die weliswaar meestal niet tot afstel maar vaak wel tot uitstel van de realisatie leiden - met grote economische of maatschappelijke schade en geen duidelijke milieuwinst.

Dit impliceert dat zowel vanuit milieu-, maatschappelijk als economisch perspectief winst te behalen is met onderzoek naar mogelijkheden voor verbetering van de modelmatige aannames en de transparantie daarvan, en met een dienovereenkomstige aanpassing van het model. Uitgangspunt voor deze overeenkomst is daarom het bereiken van een win-win situatie, door duidelijker, meer transparante en toegespitste GCN-uitgangspunten en -modellering voor de beleidontwikkeling, normstelling en besluitvorming, met name voor het havengebied van Rotterdam. Aandachtspunten zullen o.a. zijn de wijze waarop emissiebronnen in de GCN gemodelleerd zijn, de voor de berekening van de GCN gebruikte rekenmethoden en de voorgeschreven meet- en interpretatiemethoden, zoals de zoutcorrectie voor fijn stof.

PL


Overeenkomst Duurzame Maasvlakte

Bijlage C - Onderzoekideeën

De volgende onderzoekideeën komen in aanmerking om te worden beoordeeld op kansrijkheid en (nader) onderzoek, in het kader van het in artikel 1 van deze overeenkomst genoemde onderzoek.

1. **Juridisch instrumentarium.** Het juridisch instrumentarium is niet altijd toereikend om emissies van activiteiten te laten voldoen aan huidige inzichten. Daarom wordt onderzocht wat de beperkingen en mogelijkheden zijn. M.n. wordt onderzocht welke mechanismen verhinderen dat (ook) voor de zeescheepvaart emissie-eisen gelden die aan huidige inzichten voldoen. Op basis daarvan kunnen voorstellen worden gedaan voor technische en m.n. wettelijke maatregelen ter beperking van de emissies en waar nodig politieke (internationale) oplossingen.
2. **SKY-sails.** De perspectieven van SKY-Sails voor energiebesparing en CO₂-reductie.
3. **Walstroom:**
 - Binnenvaart monitoring: werkt het zoals bedoeld?
 - Zeescheepvaart: wat is naast de ferries nog meer mogelijk?
4. **Grotere milieuzone:** d.w.z. groter dan de Maasvlakte.
5. **Brandstofkwaliteit:** (nog) verder gaande verbetering van de brandstofkwaliteit voor de zeevaart en binnenvaart.
6. **Monitoring IMO-maatregelen:** worden deze inderdaad effectief ingevoerd? Monitoring tankgedrag zeeschepen.
7. **Havengelden als stimulans:** kunnen havengelden worden gebruikt om reders te stimuleren tot investeringen in milieumaatregelen?
8. **Beschikbaarheid laagzwavelige stookolie:** overleg met de raffinaderijen om de leverbaarheid van laagzwavelige stookolie te vergroten/versnellen i.v.m. effectieve invoering IMO maatregelen.
9. **Schone(re) motoren:** overleg met de fabrikanten van scheepsmotoren, om de introductie van schonere motoren te versnellen (daarbij onderscheid makend naar zeevaart en binnenvaart). Tevens nagaan of daarvoor (meer) subsidie kan worden verleend.
10. **Classificeren:** hoe te komen tot een uniform systeem voor het beoordelen van de milieuprestaties van schepen, waaronder met name voor emissies en hoe kan worden gestimuleerd dat schepen een betere classificatie krijgen?

Overeenkomst Duurzame Maasvlakte

11. **Modelschip:** de ontwikkeling van een (fysiek of virtueel) modelschip, met alles wat mogelijk is ter verbetering van het milieuprofiel.
12. **Milieuprijs:** het instellen van een prijs voor beste milieu-innovatie op het gebied van havenontwikkeling of (zee)scheepvaart.

