

Inspraakbundel

Zienswijzen op ontwerpprojectbesluit en ontwerpbesluiten 'Aramis'

Inspraakpunt Bureau Energieprojecten
Postbus 111
9200 AC DRACHTEN
www.bureau-energieprojecten.nl

INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf	3
Kennisgeving.....	4

MONDELINGE, SCHRIFTELIJKE EN DIGITALE ZIENSWIJZEN:

Opzoektabel mondelinge, schriftelijke en digitale zienswijzen.....	6
Alfabetisch overzicht organisaties en zienswijzen.....	7
Zienswijze 202404738 tot en met 202405289	8

Woord vooraf

Van vrijdag 13 september tot en met donderdag 24 oktober 2024 lag voor het Aramis initiatief het ontwerpprojectbesluit, de eerste ontwerpbesluiten en het bijbehorende milieueffectrapport ter inzage. In deze periode kon u hierop reageren.

Wat gaat er gebeuren?

Aramis is een CCS-project. CCS staat voor Carbon Capture and Storage (CO₂-afvang en opslag). De initiatiefnemers van dit project (Shell, TotalEnergies, EBN, en Gasunie) willen in samenwerking met Eni Netherlands CCUS B.V., CO₂next en Porthos nieuwe infrastructuur realiseren voor CO₂-transport vanaf de afvang op land naar platforms op zee. Daar wordt de CO₂ in lege gasvelden, diep in de ondergrond van de Noordzee opgeslagen. De infrastructuur kan in de toekomst verder worden uitgebreid voor nieuwe CO₂-leveranciers (industrie waar CO₂ wordt afgevangen) en naar meer lege gasvelden op zee.

Waarom is dit project nodig?

CCS is een belangrijke (overgangs)technologie voor de verduurzaming van de in Nederland gevestigde industrie en is essentieel voor Nederland om de CO₂ reductiedoelstelling voor 2030 te halen om daarmee de klimaatverandering tegen te gaan.

Wat is een ontwerpprojectbesluit?

Het ontwerpprojectbesluit beschrijft hoe het project eruit gaat zien en welke maatregelen en voorzieningen voor de fysieke leefomgeving worden genomen om het project te realiseren. Bovendien beschrijft het hoe de participatie is verlopen in de vorige fasen van de procedure.

Ook het gecombineerde plan en project MER en de ontwerpbesluiten in deze fase die nodig zijn om het project te kunnen realiseren liggen ter inzage. Op deze documenten kunt u reageren met een zienswijze. Na de publicatie van de ontwerpbesluiten en beantwoording van de ingediende zienswijzen wordt het definitieve projectbesluit vastgesteld.

Zienswijzen

Op het ontwerpprojectbesluit en de ontwerpbesluiten zijn binnen de reactietermijn in totaal 7 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn integraal opgenomen in deze inspraakbundel. U kunt deze inspraakbundel downloaden van www.bureau-energieprojecten.nl.

Wat gebeurt er hierna?

De Commissie voor de milieueffectrapportage brengt onafhankelijk een advies uit over het milieueffectrapport. De ontvangen reacties en het advies van de Commissie worden meegewogen bij het nemen van de definitieve besluiten. Wanneer u niet door middel van een zienswijze reageert op het ontwerpprojectbesluit en de ontwerpbesluiten, kunt u later alleen in beroep gaan bij de rechter als de vastgestelde besluiten tegen uw belangen ingaan.

Wilt u meer weten?

Meer informatie over het project Aramis en alle bijbehorende stukken vindt u op www.rvo.nl/aramis en www.aramis-ccs.com. Heeft u naar aanleiding daarvan nog vragen? Dan kunt u Bureau Energieprojecten bellen op 070 379 89 79.

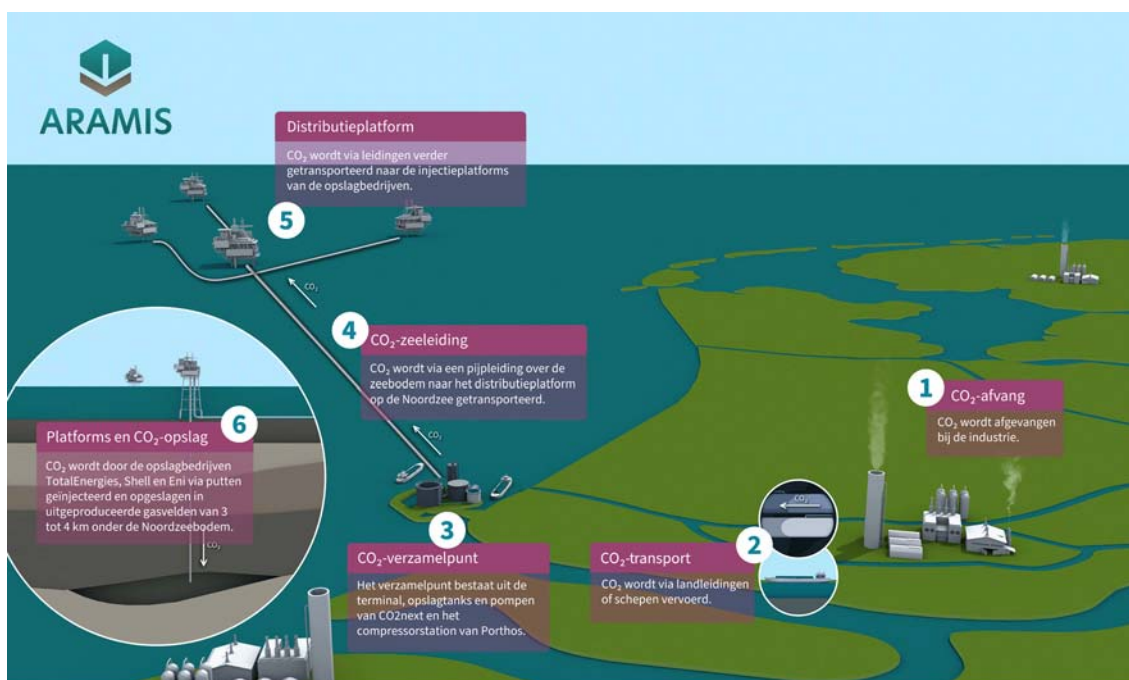
Kennisgeving terinzagelegging ontwerpprojectbesluit en ontwerpbesluiten Aramis, Ministerie van Klimaat en Groene Groei

Aramis

Van vrijdag 13 september tot en met donderdag 24 oktober 2024 ligt voor het Aramis initiatief het ontwerpprojectbesluit, de eerste ontwerpbesluiten en het bijbehorende milieueffectrapport ter inzage. In deze periode kunt u hierop reageren.

Wat gaat er gebeuren?

Aramis is een CCS-project. CCS staat voor Carbon Capture and Storage (CO₂-afvang en opslag). De initiatiefnemers van dit project (Shell, TotalEnergies, EBN, en Gasunie) willen in samenwerking met Eni Netherlands CCUS B.V., CO₂next en Porthos nieuwe infrastructuur realiseren voor CO₂-transport vanaf de afvang op land naar platforms op zee. Daar wordt de CO₂ in lege gasvelden, diep in de ondergrond van de Noordzee opgeslagen. De infrastructuur kan in de toekomst verder worden uitgebreid voor nieuwe CO₂-leveranciers (industrie waar CO₂ wordt afgevangen) en naar meer lege gasvelden op zee.



ARAMIS 2024

Waarom is dit project nodig?

CCS is een belangrijke (overgangs)technologie voor de verduurzaming van de in Nederland gevestigde industrie en is essentieel voor Nederland om de CO₂ reductiedoelstelling voor 2030 te halen om daarmee de klimaatverandering tegen te gaan.

Wat is een ontwerpprojectbesluit?

Het ontwerpprojectbesluit beschrijft hoe het project eruit gaat zien en welke maatregelen en voorzieningen voor de fysieke leefomgeving worden genomen om het project te realiseren. Bovendien beschrijft het hoe de participatie is verlopen in de vorige fasen van de procedure.

Ook het gecombineerde plan en project MER en de ontwerpbesluiten in deze fase die nodig zijn om het project te kunnen realiseren liggen ter inzage. Op deze documenten kunt u reageren met een



zienswijze. Na de publicatie van de ontwerpbesluiten en beantwoording van de ingediende zienswijzen wordt het definitieve projectbesluit vastgesteld.

Inloopbijeenkomsten

U bent welkom bij de inloopbijeenkomsten die het Ministerie van Klimaat en Groene Groei samen met Aramis organiseert. U kunt daar uw vragen stellen. Er is geen plenaire presentatie. U kunt zonder aanmelding in- en uitlopen tussen 19:00 en 21:00 uur.

De bijeenkomsten vinden plaats op:

- 26 september 2024 in Fort 1881, Stationsweg 80–82, 3151 HS in Hoek van Holland.
- 3 oktober 2024 in Cultureel Centrum de Man, burgemeester Letteweg 30, 3233 AG in Oostvoorne.

Tijdens de inloopbijeenkomsten vindt u informatie over het project en over de procedure. U kunt dan ook uw vragen stellen aan de medewerkers van Aramis en het ministerie van Klimaat en Groene Groei.

Hoe kunt u een zienswijze indienen?

U kunt van 13 september tot en met 24 oktober 2024 reageren op het ontwerpprojectbesluit, de ontwerpbesluiten en het milieueffectrapport. Dit heet het indienen van een zienswijze. In deze periode kunt u het ontwerpprojectbesluit, de ontwerpbesluiten en het milieueffectrapport bekijken op www.rvo.nl/aramis.

U kunt op meerdere manieren een zienswijze indienen.

- Bij voorkeur digitaal via de website www.rvo.nl/aramis
- Per post:
 - Bureau Energieprojecten
 - Inspraakpunt Aramis
 - Postbus 111
 - 9200 AC DrachtenWilt u uw brief ondertekenen en uw adres vermelden? Dan kunnen wij u per brief een ontvangstbevestiging sturen.
- Voor het opnemen van mondelinge zienswijzen is er tijdens de inloopbijeenkomst een notulist aanwezig. Ook kunt u op werkdagen tussen 9.00 en 17.00 uur bellen met Bureau Energieprojecten op 070 379 89 79.

Wat gebeurt er hierna?

De Commissie voor de milieueffectrapportage brengt onafhankelijk een advies uit over het milieueffectrapport. De ontvangen reacties en het advies van de Commissie worden meegewogen bij het nemen van de definitieve besluiten. Wanneer u niet door middel van een zienswijze reageert op het ontwerpprojectbesluit en de ontwerpbesluiten, kunt u later alleen in beroep gaan bij de rechter als de vastgestelde besluiten tegen uw belangen ingaan.

Heeft u hulp nodig?

De overheid vindt het belangrijk dat iedereen mee kan doen. Niet iedereen is even handig met computers. Daarom zijn er Informatiepunten Digitale Overheid. Deze informatiepunten vindt u in de bibliotheken. U kunt er makkelijk binnenlopen om uw vragen over websites van de overheid te stellen. Bijvoorbeeld voor het op de computer bekijken van documenten die bij dit project horen. Vraag ernaar bij de bibliotheek bij u in de buurt. Voor meer informatie kunt u terecht op de website: www.informatiepuntdigitaleoverheid.nl.

Wilt u meer weten?

Meer informatie over het project Aramis en alle bijbehorende stukken vindt u op www.rvo.nl/aramis en www.aramis-ccs.com. Heeft u naar aanleiding daarvan nog vragen? Dan kunt u Bureau Energieprojecten bellen op 070 379 89 79.

Opzoektabel mondelinge, schriftelijke en digitale zienswijzen

In onderstaande tabel kunt u met het registratienummer het nummer van de zienswijze opzoeken. Door te klikken op uw zienswijzenummer wordt u automatisch doorverwezen naar de zienswijze. De zienswijzen zijn opgenomen vanaf pagina 8.

Zienswijzen op ontwerpprojectbesluit en ontwerpbesluiten 'Aramis'

Registratienummer	Zienswijzenummer
202404738	202404738
202405233	202405233
202405255	202405255
202405264	202405264
202405268	202405268
202405276	202405276
202405289	202405289

Alfabetisch overzicht organisaties en zienswijzen

Zienswijzen op ontwerpprojectbesluit en ontwerpbesluiten 'Aramis'

Zienswijzenummer	Organisatie
202405268	DCMR, SCHIEDAM
202405233	Gemeente Rotterdam, College van Burgmeester en Wethouders, ROTTERDAM
202405264	Natuur & Milieu, UTRECHT
202404738	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, AMERSFOORT
202405289	Rijkswaterstaat, ROTTERDAM
202405276	TotalEnergies EP Nederland bv, S-GRAVENHAGE
202405255	Vopak LNG Holding B.V., ROTTERDAM

Zienswijze 202404738 tot en met 202405289

Verzonden: 10/9/2024 5:28:23 PM
Onderwerp: Zienswijze
Project: Aramis - Ontwerpbesluiten
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Smallepad
Huisnummer: 5
Postcode: 3811 MG
Woonplaats: Amersfoort
Land: Nederland
Telefoonnummer:
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Overheid
(Mede) namens:
Organisatie: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Uw zienswijze:

Geachte collega's,

Via deze weg wil ik namens de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed graag aangeven dat het cultureel erfgoed onder water in dit m.e.r.-traject tot op zekere hoogte goed is meegenomen, waarvoor complimenten. De (potentiële) archeologische objecten worden middels de voorgestelde mitigatie voldoende vermeden.

Nu het tracé is gekozen, zal in de aanlegfase echter onvermijdelijk schade worden berokkend aan de prehistorisch landschappelijke waarden. Mogelijk, of eerder waarschijnlijk, zullen daarbij ook ongezien prehistorische vindplaatsen worden beschadigd dan wel geheel verwijderd. Deze vindplaatsen zijn met de huidige archeologische methoden en technieken onder water middels vooronderzoek praktisch niet op te sporen. Er gaat daarom dus altijd archeologische informatie verloren; een reden waarom middels ook het Programma Noordzee en Artikel 8.2 van het Mijnbouwbesluit wordt gesteld dat onderzoeksgegevens die bruikbaar zijn voor de Nederlandse archeologie, zoveel als mogelijk beschikbaar moeten worden gesteld door de initiatiefnemer. Dit zouden we graag ter bewustwording willen meegeven.

Daarom doet het ons deugd dat in de verschillende ontwerpbesluiten te lezen valt dat in de aanlegfase alsnog de vibrocores worden geplaatst zoals is aanbevolen in de rapportage van Periplus. Dit verdient onze aanbeveling. Daarbij verwachten we dat dit onderzoek wordt uitgevoerd door een gecertificeerd bedrijf conform de Erfgoedwet 2016 en de protocollen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA 4.2), en dat de analyse hiervan middels een KNA-conforme rapportage ten goede komt aan de Nederlandse archeologie.

Graag zou ik met u in overleg willen gaan, hoe we deze laatste fase ook wat betreft de archeologie in kunnen gaan. Mogelijkerwijs kan dit tijdens een Aramis-stakeholderbijeenkomst zoals deze in het verleden al eens zijn gehouden. Indien een dergelijke bijeenkomst niet gepland staat, zou ik het op prijsstellen als er een apart overleg kan worden ingepland.

Ik zie de reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

[Redacted]

North Sea, Eems-Dollard, Rijn-Waal, Caribbean Netherlands

KNA underwater archaeologist MA 27652165

.....

Dutch Ministry of Education, Culture and Science

Cultural Heritage Agency

Smallepad 5 | 3811 MG | |

Postbus 1600 | 3800 BP | Amersfoort

Verzonden: 10/23/2024 3:02:35 PM

Onderwerp: Zienswijze

Project: Aramis - Ontwerpbesluiten

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Postbus

Huisnummer: 70012

Postcode: 3000 KP

Woonplaats: Rotterdam

Land: Nederland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Overheid

(Mede) namens:

Organisatie: Gemeente Rotterdam

Uw zienswijze:

Zie bijlage

102048361_10327130_Wethoudersbrief_aan_Bureau_Energieprojecten_Zienswijze_Aramis.pdf

Onderwerp: Zienswijze Aramis**Postadres:** Postbus 70012

3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl**Cluster:** Stadsontwikkeling**Portefeuille:** Haven, Economie, Horeca, Bestuur
(wijken en kleine kernen)**Portefeuillehouder:** Robert Simons

Retouradres: Postbus 70012, 3000 KP Rotterdam

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Aramis
Postbus 111
9200 AC DRACHTEN

Van: [REDACTED]**Telefoon:** [REDACTED]**E-mail:** [REDACTED]**Ons kenmerk:** M2410-2233 - 24bo007994**Datum:** 22 oktober 2024

Geachte heer/mevrouw,

Met interesse hebben we kennisgenomen van het ontwerpprojectbesluit en de ontwerpbesluiten van het Aramis-initiatief. Zoals vermeld in de Staatscourant van 12 september 2024 liggen deze documenten tot en met 24 oktober ter inzage en is het mogelijk hierop te reageren. Van deze reactiemogelijkheid maken wij graag gebruik door het indienen van deze zienswijze.

Wij juichen de aanleg van CO₂-infrastructuur in combinatie met de opslag in de diepe ondergrond van de Noordzee van harte toe. Het Rotterdamse haven- en industrieel complex speelt een sleutelrol in de energie-, grondstoffen- en materialentransitie van Nederland. Een belangrijk deel van de CO₂-opgave waar Nederland voor staat in 2030 kan (moet) in de Rotterdamse haven gerealiseerd worden. Het Aramis-initiatief levert een forse positieve bijdrage aan het terugdringen van de uitstoot van CO₂ en draagt daarmee direct bij aan het realiseren van doelstellingen uit het Klimaatakkoord. Dit geeft de bedrijven in de Rotterdamse haven de tijd om CO₂-arme technieken te ontwikkelen en hun installaties om te bouwen of aan te passen, en zo verdere stappen te zetten op weg naar een duurzame haven in 2050.

Vanuit het streven naar brede welvaart realiseren we de transitie in goede balans met de leefomgeving. De energie-, grondstoffen- en materialentransitie in de haven, waar Aramis onderdeel van is, heeft impact op de Rotterdamse omgeving. Een aandachtspunt is dat in het havengebied sprake is van een opeenstapeling van projecten: Aramis kan niet als een los onderdeel gezien worden. Dit heeft effect op de omgeving en de beleving van omwonenden. Juist daarom vragen wij u om de participatie en gesprekken met omwonenden en andere stakeholders te continueren. Wij verzoeken u om ook het verdere proces Aramis te blijven zien vanuit het perspectief van de integrale ontwikkeling van de haven, zoals beoogd in het Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Rotterdamse Haven.



[Redacted] de samenwerking en verdere

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

[Redacted line of text]

[Redacted signature block]

[Redacted signature block]

Verzonden: 10/23/2024 8:59:59 PM

Onderwerp: Zienswijze

Project: Aramis - Ontwerpbesluiten

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s): [REDACTED]

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Postbus

Huisnummer: 863

Postcode: 3000 AW

Woonplaats: Rotterdam

Land: Nederland

Telefoonnummer: [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Bedrijf

(Mede) namens:

Organisatie: Vopak LNG Holding B.V.

Uw zienswijze:

1. Voorschriften brandveiligheid

Bijlage 1 van het ontwerpbesluit op de door CO2next aangevraagde omgevingsvergunning voor de CO2next terminal bevat in onderdeel B (Algemene voorschriften) onder punt 6 een aantal voorschriften voor brandveiligheid.

CO2next waardeert en onderschrijft de aandacht van het bevoegde gezag voor (brand)veiligheid, omdat een veilige operatie van de terminal de hoogste prioriteit heeft. De voorschriften voor brandveiligheid zijn echter voor een belangrijk deel afgeleid van installaties waar brandbare stoffen worden verwerkt. Deze voorschriften hebben onder andere betrekking op de aanwezigheid van een dekkend bluswatersnet (voorschriften 6.2, 6.4 en 6.5), de bluswatercapaciteit (voorschriften 6.3 en 6.4), de uitvoering van het bluswatersnet als ringleiding en de afstand tussen brandkranen (voorschriften 6.6 en 6.7). De voorschriften zijn als verplichting geformuleerd.

CO2next wijst u erop dat op grond van voorschrift 6.8 en 6.9 aan de keuze voor specifieke adequate brandveiligheidsvoorzieningen een (brand) veiligheidsplan en uitgangspuntendocument (UPD) voorafgaat: deze documenten bepalen welke maatregelen nodig zijn. Gezien het feit dat CO2 geen brandbare stof is (en zelfs breed in de samenleving wordt gebruikt als blusmiddel) zijn de verplichte voorschriften zoals geformuleerd onder de nummers 6.2 t/m 6.7 voorbarig, hoogstwaarschijnlijk onnodig en dus niet passend als effectieve maatregelen voor de relevante brandscenario's op de terminal van CO2next. CO2 is immers geen brandbare stof. De voorschriften kunnen daarom het doel van een veilige operatie voorbij schieten en onevenredig bezwarend zijn voor CO2next.

Wij verzoeken u daarom de voorschriften anders te formuleren, zodanig dat CO2next de adequate maatregelen kan bepalen en onderbouwen op basis van de resultaten van de risicoanalyses die de basis vormen voor het (brand)veiligheidsplan en het uitgangspuntendocument, waarvoor de voorschriften zijn geformuleerd in 6.8 en 6.9.

2. De route van de CO2-exportleiding

CO2next is voor het trace van de CO2-exportleiding tussen de terminal en het mengpunt bij de Aramis-trunkline uitgegaan van een route door de leidingstraat van MOT (Maasvlakte Olie Terminal). Deze leidingstraat is op voorhand als de meest logische keuze beschouwd. Uit het MER blijkt dan ook dat het goed mogelijk is de leiding in de leidingstraat binnen de wettelijke eisen veilig te opereren. Voortschrijdend inzicht na het indienen van de vergunningaanvraag maakt duidelijk dat de keuze voor een meer zuidelijke route buiten de leidingstraat ook enkele voordelen kan hebben, zoals een eenvoudiger bouwproces, en eenvoudiger inspectie en onderhoud van de exportleiding.

CO2next voert daarom momenteel onderzoek uit of een meer zuidelijke route buiten de leidingstraat technisch mogelijk en veilig te opereren is. De verwachting is dat de milieugevolgen van een zuidelijke route niet of nauwelijks zullen verschillen van de route door de leidingstraat. CO2next voert dit onderzoek in nauw overleg met de bedrijven MOT en Gate uit. Ook met het havenbedrijf wordt de mogelijke aanpassing van de route besproken. Andere belanghebbenden bij deze wijziging zijn er niet.

Als dit onderzoek leidt tot een andere tracé-keuze dan zal CO2next de benodigde onderbouwing voor het wijzigen van de ontwerp-omgevingsvergunning en het ontwerp-projectbesluit uiterlijk 15 november a.s. aan het ministerie van KGG aanleveren, zoals met u is afgestemd. CO2next verzoekt de Minister om deze wijziging in de tracé-keuze te verwerken (indien dit inderdaad wordt onderbouwd door het onderzoek). In een dergelijk geval zal het project niet wezenlijk veranderen, de milieugevolgen zullen vrijwel gelijk zijn, en er worden geen belangen van betrokkenen geschaad.

Verzonden: 10/24/2024 9:28:18 AM

Onderwerp: Zienswijze

Project: Aramis - Ontwerpbesluiten

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s): [REDACTED]

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Arthur van Schendelstraat

Huisnummer: 600

Postcode: 3511 MJ

Woonplaats: Utrecht

Land: Nederland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Maatschappelijke organisatie

(Mede) namens: Vogelbescherming Nederland, Stichting de Noordzee

Organisatie: Natuur & Milieu

Uw zienswijze:

Beste,

Bijgevoegd vindt u de zienswijze van Stichting de Noordzee, Vogelbescherming Nederland, en Natuur & Milieu. Wij vertrouwen er op dat deze zienswijze meegenomen wordt bij het beoordelen van de ontwerpbesluiten, het aanvullen van de MER en het verder uitwerken van het project.

102058547_10328359_Zienswijze_NGO_Aramis_okt24.pdf

[REDACTED]

Woonplaats: [REDACTED]

Toes [REDACTED]

Naam [REDACTED]

Adres [REDACTED]

Post [REDACTED]

Woonpl [REDACTED]

hierna gemachtigde, om namens mij een zienswijze in te dienen betreffende het project:

Aram [REDACTED]

Plaats [REDACTED]

Datum [REDACTED]

Handte [REDACTED]

[REDACTED]

Hierbij geef ik (betrokkene),

Naam: [REDACTED]

Adres: [REDACTED]

Postcode: [REDACTED]

Woonplaats: [REDACTED]

Toestemming aan:

Naam: [REDACTED]

Adres: [REDACTED]

Postcode: [REDACTED]

Woonplaats: [REDACTED]

hierna gemachtigde, om namens mij een zienswijze in te dienen betreffende het project:
Aramis - ontwerpbesluiten

Plaats: [REDACTED]

Datum: 24-10-2024

Handtekening betrokkene:

[REDACTED]

**Zienswijze Stichting de Noordzee, Natuur & Milieu en Vogelbescherming Nederland
betreffende het milieueffectrapport (MER) van ARAMIS.**

24 oktober 2024

Geachte mevrouw, meneer,

Naar aanleiding van het verschijnen van de het milieueffectrapport (MER) van ARAMIS dienen bovenstaande partijen bij deze graag onze zienswijze in. Wij willen u verzoeken de hierna genoemde aandachtspunten in de definitieve documenten te verwerken.

Deze zienswijze openen wij met een overkoepelend advies c.q. aandachtspunten met het uitgangspunt dat de natuur de basis is voor al het menselijk gebruik. Van groot belang daarbij is dat de cumulatieve effecten in samenhang worden beschouwd, de verduurzaming van de operators van hoge prioriteit is en dat gehandeld wordt in volledige overeenstemming met het Noordzeeakkoord. Vervolgens gaan wij in op detailpunten per pagina.

Algemeen**Natuur is de basis**

De Nederlandse Noordzee is een zeer waardevol en essentieel marien ecosysteem voor talrijke soorten. De Nederlandse Noordzee biedt ook ruimte aan diverse industriële activiteiten zoals scheepvaart, energiewinning en voedselproductie. De Noordzee is echter allereerst een natuurgebied en geen bedrijventerrein. Natuur moet daarom bij elke activiteit zwaarwegend en vanaf het begin meegenomen worden om te zorgen dat menselijke activiteiten een zo klein mogelijke negatieve impact hebben op de natuur en waar mogelijk een positief effect.

De energietransitie op zee zorgt voor ingrijpende veranderingen en extra ruimtegebruik op de Noordzee. Naarmate de druk op het ecosysteem toeneemt door industriële activiteiten, hebben we meer duurzame oplossingen nodig die de impact van menselijke activiteiten op de natuur verminderen. Tegelijkertijd is het cruciaal om het kwetsbare mariene milieu te beschermen en te versterken.

Dit is zeker nodig vanwege de huidige slechte toestand van de Noordzeenatuur. Volgens het recentste OSPAR Quality Status Report (2023) is de staat van de Noordzee niet goed en wordt de goede milieutoestand (GMT) niet bereikt. De eerste Staat van de Noordzee (2023) laat eveneens zien dat de kwaliteit van de Noordzeenatuur in het Nederlandse deel en daarmee de veerkracht van het ecosysteem slecht is. Enkele problemen die worden benoemd in de Staat van de Noordzee zijn:

- Zeezoogdieren hebben last van toenemend onderwatergeluid, of raken in visnetten verstrikt.
- De bodemdiergemeenschap is bijna overal verstoord door bodemvisserij. Hierdoor kunnen de platte oester, zandkokerworm en schelpkokerworm, niet hun rol spelen als rifbouwers. Deze riffen zijn de noodzakelijke basis voor een hele groep van soorten.
- Veel zeevogels sterven door zwerfafval dat ze opeten of waarin ze verstrikt raken, terwijl de populaties al verzwakt zijn, o.a. door de vogelgriep en verstoring.
- Trekroutes van vissen staan onder druk doordat de overgang van zee naar de rivieren op veel plekken is afgesloten door dammen of sluizen. Het gaat daardoor niet goed met paling, zeeprik en rivierprik.
- Trekroutes en foerageergebieden van vogels staan onder druk door windmolenparken.

- De druk van de visserij is zo hoog dat de vispopulaties minder bestand zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering.

Hoe we nu verder gaan met de Noordzee is van essentieel belang voor de natuur en daarmee voor onszelf. Een ecosysteem gebaseerde benadering is daarbij de juiste basis, zowel bij actuele besluiten over menselijke activiteiten, als bij een langetermijnvisie voor deze activiteiten. Dit betekent dat niet enkel naar effecten op doelsoorten wordt gekeken, maar naar de gezondheid van het ecosysteem als geheel. Menselijke activiteiten moeten binnen ecologische grenzen plaatsvinden, niet leiden tot een verhoogde cumulatieve druk, en in principe actief bijdragen aan natuurherstel. Daarbij moeten natuurlijke omstandigheden leidend zijn voor natuurherstelinspanningen.

Cumulatie

Op dit moment worden natuur -en milieueffecten activiteiten vooral per project bekeken en beoordeeld. Bij een MER wordt slechts een beperkt impact assessment gedaan om de cumulatieve druk te beoordelen. Echter is hier geen goede methodiek voor in gebruik, waardoor dit niet goed beoordeeld kan worden en dus een grote kennisleemte ontstaat en dus een leemte in ons handelen t.a.v. cumulatieve effecten. DAPSIR¹ is een goede methodiek om deze kennisleemte alsnog te vullen en verdient daarom aanbeveling om standaard meegenomen te worden en ook aan deze MER toe te voegen. Volgens het recentste OSPAR Quality Status Report (2023) is de cumulatieve druk op het ecosysteem van de Noordzee alarmerend hoog, wat resulteert in negatieve effecten en een slechte status van de Noordzee.

We weten nu niet welk project hoe bijdraagt aan de optelsom van effecten. Het is daarom voor de natuur, maar ook voor de projecten, van cruciaal belang dat er integraal naar alle menselijke activiteiten wordt gekeken. Hiervoor is een integrale aanpak (per project) en inzicht in de cumulatieve impact van activiteiten op de schaal van de gehele Noordzee van belang.

Hierin moet ook de factor tijd worden meegewogen. Receptoren van de effecten zijn dynamische populaties. Wanneer alleen de huidige populatiestand wordt overwogen ontbreekt immers populatiedynamica in de beoordeling van de impact, potentieel resulterend in een onderschatting van de impact als ook het shifting baseline syndrome; de slechte nieuwe staat wordt de startpositie voor de volgende iteratie. Tevens worden effecten op receptoren nog dikwijls individueel beoordeeld. Een goede cumulatieve effecten beoordeling bekijkt de volledige levenscycli van alle interacterende receptoren samen. Het is duidelijk dat we een andere en veel betere benadering nodig hebben voor het beoordelen van cumulatie. Hierom pleiten wij voor het gebruik van een betere methodiek waarin cumulatie goed beoordeeld kan worden. Tot die tijd roepen wij op het voorzorgsprincipe - een van de belangrijkste rechtsbeginselen in het internationale milieurecht - goed in acht te nemen, ofwel: handel niet (volledig) indien de mogelijkheid bestaat dat schade veroorzaakt aan het milieu of de volksgezondheid en er nog wetenschappelijke onzekerheid over de kwestie bestaat.

Aanvullend is het zaak om in trajecten zoals Programma Natuurversterking Noordzee (PNN) maximaal in te zetten op versterking van de Noordzeenatuur waar mogelijk.

De verduurzaming van de operators

Het toepassen van CCS leidt niet tot CO₂ reductie in preventieve zin, maar is een end-off-pipe oplossing die CO₂ tijdelijk opslaat. Toepassing van CCS kan er toe leiden dat industrieën die hiervan gebruik maken niet fundamenteel verduurzamen. Waarbij het verminderen van emissies,

¹ <https://oap.ospar.org/en/ospar-assessments/quality-status-reports/qsr-2023/qsr2023-reference/>

het overgaan naar andere vormen van energie en het verduurzamen van hun activiteiten voor Shell, TotalEnergie en Neptune niet minder wordt door ARAMIS.

Bij het ondersteunen en selecteren van technologieën en maatregelen moet de klimaatimpact centraal staan. Inspanningen moeten gericht zijn op het bereiken van netto-nul emissies in 2050 en uiteindelijk netto negatieve emissies. Voor overheidssteuning zou 'Parijs-proof' een voorwaarde moeten zijn.

Voor alle technologieën en maatregelen is het belangrijk de vraag te stellen hoe deze passen binnen de energie- en grondstoffentransitie. Dragen deze actief bij aan het bereiken van de Parijs-doelstellingen? Of zorgen ze juist voor lock-in van fossiele technologie of voortzetting van de status-quo? Zo moet CCS bijvoorbeeld alleen ingezet worden als tijdelijke maatregel voor (voorlopig onvermijdelijke, noodzakelijke) fossiele processen waarvoor op korte termijn geen geschikt alternatief beschikbaar is. Op langere termijn is CCS capaciteit nodig voor koolstofvastlegging. Het verspillen van capaciteit aan fossiele emissies moet dus zoveel mogelijk voorkomen worden door het stimuleren van emissiereductie.

CCS in Nederland is relatief nieuw, daarom is het doen van onderzoek en monitoring erg relevant. Met als belangrijkste doel het monitoren van (onverwachte) effecten ten behoeve van operationele verbeteringen, met name gericht op het verminderen en mitigeren van ecologische impact.

In de huidige MER is onvoldoende aandacht voor de noodzakelijk verduurzaming op de lange termijn van operators in relatie tot CCS. Er wordt niet ingegaan op hoe voorkomen moet worden dat Aramis ertoe leidt dat operators langer fossiele emissies kunnen afvangen dan strikt noodzakelijk en hiermee schaarse CO₂-opslagcapaciteit verbruiken die we in de toekomst hard nodig hebben voor koolstofvastlegging. Daarnaast wordt er niet voldoende ingegaan op hoe onderzoek en monitoring tot verbetering in de toekomst moet leiden.

Noordzeeakkoord

Het is prettig te constateren dat het stuk over het Noordzeeakkoord (NZA) is aangepast en uitgebreid. Het verontrust ons nog wel dat er niet naar de specifieke relevante artikelen uit het NZA wordt verwezen en dat er ook een aantal niet benoemd wordt waarmee Aramis rekening dient te houden.

Het ontbreken van een expliciete conformering aan het NZA lijkt ruimte vrij te laten om hiervan af te wijken. Om hierover misverstanden te voorkomen én om de vigerende afspraken zichtbaar te maken voor alle belanghebbenden, vragen wij u – nogmaals – in de MER op te laten nemen:

- Dat de bepalingen van het NZA van toepassing zijn bij de afweging van de alternatieven;
- Dat daaruit volgend de milieueffecten die in de MER gepresenteerd gaan worden uitgaan van afspraken uit het NZA die voor infrastructuur/ installaties zijn opgenomen. In het bijzonder (maar niet uitsluitend) gaat het daarbij om:
 - o Afspraak 5.2. Het hanteren van de milieueffecten van evident bovenwettelijke best beschikbare technieken (BBBT) voor de voorbereidings-, de aanleg-, de exploitatie- en onderhoudsfase -en de ontmantelingsfase voor milieu- en natuurversterkend en -beschermend bouwen en exploiteren. Er wordt benoemd dat er mogelijkheden voor natuurversterkend bouwen zijn verkend en als opgave tot uitwerking meegegeven aan de technische teams. Echter wordt er geen BBBT benoemd voor mitigatie tijdens de constructie, operationele en

ontmantelingsfase. Het afwegingskader voor de BBBT is gepubliceerd en kan gebruikt worden².

- Afspraak 4.12. Het weergeven van de milieueffecten in relatie met andere (en groeiende) milieudrukfactoren op de Noordzee (uitrol van Wind op Zee, toename van scheepsvaart, visserij, extra gaswinning, zandwinning), dus de cumulatieve effecten van drukfactoren;
- Afspraak 5.2. De maximale mitigatie van effecten op de natuur welke de initiatiefnemer kan toepassen voor niet te vermijden effecten.

Ten aanzien van een (aanvullend) toetsingskader waarnaar u informeert in de informatie bij de uitnodiging tot zienswijze-indiening dringen wij er – nogmaals – op aan dat de uiteindelijke MER ook expliciet getoetst zal worden op het in overeenstemming zijn met de afspraken uit het Noordzeeakkoord.

Detailpunten per pagina

Hieronder volgen een aantal detailpunten per paragraaf die wij graag aangepast zien in de rapportages.

² <https://www.noordzeeoverleg.nl/nieuws/2679673.aspx?t=Noordzeeoverleg-publiceert-Afwegingskader-voor-natuurvriendelijk-bouwen-op-de-Noordzee>

Samenvattend Hoofdrapport MER Aramis fase 1

- **2.1 Europees klimaat – en CCS beleid.** Het volgende wordt benoemd in de tekst: *Wettelijk is dit nu nog niet toegestaan, maar Aramis biedt op termijn de mogelijkheid om CO2 uit het buitenland te verwerken.* Het is gezien de beperkt opslagcapaciteit en de toekomstige behoefte aan ruimte voor koolstofvastlegging de vraag of het wenselijk is om ook CO2 uit het buitenland op te slaan. Wordt er voldoende geborgd dat er geen maatschappelijk geld gebruikt wordt om CO2 uit het buitenland op te slaan ten koste van het ecosysteem van de Noordzee en de mogelijkheden van Nederland om in de toekomst voldoende koolstofvastlegging (negatieve emissies) te realiseren?
- **2.3.3 Kennis en ervaring uit eerdere Nederlandse initiatieven.** Wat zijn bevindingen van CATO? Worden deze publiekelijk beschikbaar gemaakt?
- **2.3.3 Kennis en ervaring uit eerdere Nederlandse initiatieven.** Het Nederlandse initiatief Noordkaap mist hierin. Daarnaast missen ook de CCS projecten die niet gelukt zijn die de CO2 van de kolencentrales zouden afvangen. Dit lijkt ons gewenst om te benoemen wat er geleerd kan worden van deze projecten.
- **2.5.4 Programma Noordzee 2022-2027.** Wordt er rekening gehouden met de partiele Herziening rond het Programma Noordzee 2022-2027? En het nieuwe Programma Noordzee 2028-2033? Het zou goed zijn dit toe te voegen, omdat de ingebruikname van Aramis verwacht wordt in 2028.
- **2.5.5 Noordzeeverdragen.** Onder het OSPAR -conventie wordt niks benoemd over de ecologische normen vanuit OSPAR. Wat zijn de ontmantelingsvoorschriften van OSPAR voor CCS?
- **2.5.7 Natura 2000-gebieden.** Het is ons niet duidelijk waarom dit punt is toegevoegd aan de beleidsontwikkelingen van belang voor Aramis. Natura 2000-gebieden zijn opgenomen in de Wet natuurbescherming/ de Omgevingswet. In dit stuk wordt nu geen nieuwe beleidsontwikkelingen omtrent Natura 2000-gebieden genoemd. Deze zijn er wel, er worden bijvoorbeeld nieuwe vogelrichtlijngebieden N2000 aangewezen (Hollandse kust, centrale oestergronden, Klaverbank, Doggersbank). Wij zien graag dat deze paragraaf geactualiseerd wordt.
- **3.1.3 Toepassing Best beschikbare Technieken.** Zijn er nog andere Bovenwettelijke BBT waarnaar gekeken is. Is het afwegingskader voor BBBT dat in kader van het Noordzeeakkoord is opgesteld door Wittenveen en Bos toegepast?
- **3.2 Beschrijving afvang van CO2.** Hoe wordt bij leveranciers, zowel bij trucks als binnenvaartschepen, maatregelen genomen ter reductie van CO2 emissies?
- **3.3.1 Terminal.** Op dit moment is de samenvatting onduidelijk. De samenvatting noemt nu geen voorkeursalternatief. Wanneer wordt er een alternatief gekozen? Als er een alternatief gekozen wordt wat zijn dan de (juridische) stappen, zoals het update van de MER?
- **3.3.3 Zeeleiding op land.** Moeten er alleen expansielussen bij de landleiding en de zeeleiding worden geplaatst?
- **4.2 Beoordelingskader. Tabel 4-1. Beoordelingskader, overzicht milieuthema's en aspecten (grijs betekent dat het aspect relevant is voor dat onderdeel).** Wij zouden bij een aantal punten graag toelichting willen waarom dit als niet relevant is beoordeeld. In onze ogen zijn dit wel relevante punten die onderzocht moeten worden in de MER.
 - o Bodemverontreiniging: waarom is dit geen relevant aspect voor de zeeleiding en platforms, hub en verbindingsleiding?
 - o Bodemberoering: waarom geen relevant aspect voor platforms, hub en verbindingsleiding.
 - o Water, zeewater: Graag zien wij dat de kruising maasgeul ook wordt toegevoegd.
 - o Visuele aspecten, lichthinder: Graag zien wij dat de zeeleiding (land), Kruising Maasgeul en zeeleiding (zee), in de aanlegfase, ook worden toegevoegd.

- **4.3 Beoordelingsmethodiek.** Wordt er als er – beoordeeld wordt nog wel mitigerende maatregelen toegepast om dit negatieve effect alsnog te verminderen?
- **4.3 Beoordelingsmethodiek.** Bij - - - wordt benoemd dat of de ontwikkeling niet mogelijk is of er dienen mitigerende maatregelen te worden onderzocht om het negatieve effect passend binnen het wettelijk kader te maken. Dit klinkt niet zoals in eerdere hoofdstukken benoemd is dat de bovenwettelijke BBT toe worden gepast om het effect zo klein mogelijk te krijgen. Graag zouden wij hier hetzelfde ambitieniveau terug zien.
- **5.1 Referentiesituatie - Zeedeel.** In het Zeedeel wordt benoemd dat het transport van CO2 per schip mogelijk door diverse Natura 2000-gebieden gaat. Is het transport van CO2 wel of geen onderdeel van het MER? Dit is niet duidelijk. In hoofdstuk 3 staat namelijk dat het buiten de scope valt van dit MER. In 5.8 Stikstofdepositie worden de binnenschepen wel meegenomen in de stikstofberekeningen. In paragraaf 6.1 wordt benoemd dat het geen onderdeel is van Aramis. Het kan niet dat alleen stikstofdepositie wordt meegenomen in dit MER. Dan zou er ook gekeken moeten worden naar de andere milieu- en natuureffecten van de schepen, zoals onderwatergeluid. Deze effecten dienen ook beoordeeld te worden.
- **5.2 Effecten van de terminal.** Bij de aanlegfase van de terminal worden nieuwe steigers geplaatst waarvoor geheid kan worden. Hoe kan dit als licht negatief beoordeeld zijn als er voor bruinvissen een verstoringafstand van 20 km is?
- **5.2 Effecten van de terminal.** Hoe worden de mitigatie en maatregelen gecontroleerd en gehandhaafd? De stikstofmitigatie bevat mooie voornemens, maar deze moeten wel gehaald worden, anders is er een stikstofoverschrijding. Dit geldt ook voor de andere mitigatie en maatregelen bij de andere activiteiten.
- **5.2 Effecten van de terminal.** Het is nu niet duidelijk hoe met behulp van de mitigerende maatregels op de resultaten uit tabel 5-2 uitgekomen kan worden. Bijvoorbeeld voor onderwatergeluid. Er staat bij de mitigatie en maatregelen geen mitigatie voor onderwatergeluid. Echter is in tabel 5-2 het aspect onderwatergeluid verdwenen. Hetzelfde geldt voor beschermde soorten. Graag zouden wij hier een verduidelijking zien door welke mitigerende maatregel deze aspecten geen impact meer hebben.
- **5.3 Effecten van het compressorstation.** Wij verwonderen ons erover dat er zeer negatieve effecten zijn van oppervlaktewater tijdens de gebruiksfase (- - -) , die niet als zeer negatief worden beoordeeld voor natuur. Natuur – soortenbescherming wordt niet benoemd in tabel 5-3. Wij zien dit als een onvolkomenheid in de MER en zien graag dat dit wordt aangepast of toegelicht.
- **5.3 Effecten van het compressorstation.** In tabel 5-4 wordt er voor water – oppervlaktewater bij gebruik van de variant direct koelwaterlozing Yukonhaven nog steeds een zeer negatief effect ondervonden (- - -). Valt dit alternatief nu definitief af?
- **5.4 Effecten landdeel zeeleiding en kruising zeewering en Maasgeul.** Wij willen graag een toelichting opgenomen zien hoe de effecten op de beschermde en kwetsbare soorten maar licht negatief te beoordelen zijn.
- **5.4 Effecten landdeel zeeleiding en kruising zeewering en Maasgeul.** In tabel 5-6 wordt er voor veiligheid – omgevingsveiligheid bij gebruik van de variant alternatief direct pipe boring steeds een zeer negatief effect ondervonden (- - -). Valt dit alternatief nu definitief af?
- **5.5 Effecten van de zeeleiding op en in de zeebodem.** Er wordt tijdens de gebruiksfase van de zeeleiding een negatief effect op de temperatuur van de bodem verwacht (-). Hoe kan het dat er dan bij natuur – Gebiedsbescherming en Beschermende en kwetsbare soorten tijdens de gebruiksfase geen negatief effect wordt verwacht? Er zijn beschermde en kwetsbare soorten die in en rond de bodem leven. Hier willen wij graag een toelichting op en indien nodig een aanpassing van dit aspect.

- **5.5 Effecten van de zeeleiding op en in de zeebodem.** Het is nu niet duidelijk hoe met deze mitigerende maatregelen het effect van bodem – temperatuur nu weg is. Door welke mitigerende maatregel komt dit?
- **5.6 Effecten van het eindpunt.** In tabel 5-10 zijn de effecten op alle thema's en aspecten lager voor de gebruik fase bij variant eindpunt bodem. Waarom is niet voor deze variant gekozen, aangezien de impact minder is. We willen hier graag een onderbouwing voor hebben.
- **5.7 Effecten platforms, putten en verbinding sleidingen.** Wordt er bij de platforms en putten ook een seismisch onderzoek uitgevoerd?
- **5.7 Effecten platforms, putten en verbinding sleidingen.** Het platform van Neptune Energie is heel dicht bij het Vogelrichtlijngebied Friese Front. Welke extra maatregelen en bovenwettelijke best beschikbare technieken worden toegepast om de impact op het Friese Front en de zeeoet te verminderen?
- **5.8 Stikstofdepositie.** Hoe vindt de handhaving plaats of er met elektrische binnenvaartschepen wordt gevaren?
- **5.8 Stikstofdepositie.** Hoe is de stikstofdepositie van platformen in de gebruiksfase meegenomen?
- **5.8 Stikstofdepositie.** Dit is precies wat wij bedoelen met cumulatie. Voor nu zou deze kleine bijdrage nog geen impact hebben op kwaliteit van de beoordeelde Natura 2000-gebieden. Echter gaat het al niet goed met deze gebieden. Hoe kan dit dan zo beoordeeld zijn?
- **5.10 Optimalisatiemogelijkheden in het kader van natuurversterkend bouwen.** Het is Stichting De Noordzee. Wij zien dit graag aangepast worden.
- **5.10 Optimalisatiemogelijkheden in het kader van natuurversterkend bouwen.** Voor de natuurinclusieve matrassen dezelfde vraag als voor de eco-crossings. Moet dit overvisbaar zijn?
- **5.10 Optimalisatiemogelijkheden in het kader van natuurversterkend bouwen.** Dus als **optimalisatiemogelijkheden** technische als beleidsmatig niet haalbaar zijn dan is er helemaal geen Bovenwettelijke BBT? Wat wordt er dan gedaan en waarom wordt dit nu pas onderzocht?
- **5.11 Cumulatie van effecten van het Aramis initiatief als geheel – Onderwatergeluid.** Kan er voor het heien van de verankeringspalen en conductors geen afspraken gemaakt worden dat dit niet tegelijkertijd plaatsvindt. Dan is er zeker geen sprake van cumulatie voor de twee.
- **5.12 Cumulatie van effecten met andere ontwikkelingen- Zeedeel.** Deze samenvatting is erg summier over de cumulatie op zee. Er zijn immers vele én toenemende industriële activiteiten op zee en dat kan grote effecten hebben op de natuur. Graag zouden wij dit stuk uitgebreider zien.
- **5.13 Effecten van onvoorziene situaties – Risico's van de zeeleiding en op de platforms.** Er worden in de MER een heel aantal ongewenste situaties genoemd die kunnen voorkomen rond de zeeleiding en platforms. Hoe groot is de kans dat dit gebeurt en kan er op zee snel genoeg gehandeld worden? De zeeleiding is meer dan 200 km lang, waardoor er op een enorm gebied een ongewenste situatie op kan treden. Hoe wordt dit voorkomen? Bij milieueffecten wordt benoemd dat CO2 in de atmosfeer komt, maar met de zeeleiding komt het eerst in het zeewater, waarbij waarschijnlijk een groot aandeel van het CO2 in het zeewater blijft. Een effect is daarvan is verzuring van de zee. Wij verzoeken graag dat deze paragraaf herschreven wordt, met genoemde aanvullingen.
- **5.14 Verschillen alternatieven en varianten.** Dit is een apart hoofdstuk. De andere varianten worden benoemd. Maar wanneer worden deze dan gebruikt of wanneer wordt er van de voorkeursvariant afgeweken? Bij de varianten koelwaterverwerking kan de zeer negatieve gevolgen hebben voor de natuur. Hoe wordt deze beslissing gemaakt?

- **6.1 Milieueffecten van afvang, compressie en transport van leveranciers- Afvang.** De stelling dat de effecten in het verlengde liggen van andere verstoring in een industrieel gebied en niet zodanig dat buiten de vergunbare grenzen wordt gekomen, is erg snel geconcludeerd en (nog) niet onderbouwd. Is dit goed onderzocht en beoordeeld? Dit graag beter onderbouwen en aanvullend onderzoek doen als dat nodig is.
- **6.1 Milieueffecten van afvang, compressie en transport van leveranciers- Afvang.** Er wordt benoemd dat er uit rookgassen emissies naar de lucht optreden van stikstofverbindingen en andere luchtverontreinigende stoffen. Bij fysische absorptie, VPSA en cryogene afvang treden door de aard van het proces en de gasmengsels waarop ze worden toegepast naar verwachting geen directe emissies van stikstofverbindingen en andere milieuverontreinigende stoffen naar lucht op. Wordt dit onderzocht of gemonitord om bij te houden of er ook echt geen directe emissies naar de lucht is?
- **6.1 Milieueffecten van afvang, compressie en transport van leveranciers- Scheepvaart.** Er staat dat er aannames gedaan zijn voor de stikstofberekeningen. Worden deze gevalideerd tijdens het project? Of deze aannames kloppen of dat de werkelijkere situatie er ver vanaf zit.
- **7.1 Energieverbruik** Het energieverbruik door het CCS project bij een mix van afvangtechnieken komt overeen met de opwek van 1,4 GW offshore wind. Is er voldoende zicht op hernieuwbare bronnen die deze additionele energievraag kunnen leveren?
- **7.1 Energieverbruik – figuur 7-1.** De kleurverschillen zijn moeilijk te zien tussen de verschillende vormen van lichtblauw. Voor scheepvaart is er een laag energieverbruik, is dit al voor elektrische schepen of voor normale schepen beoordeeld? De schepen voor de aanleg van de pijpleiding missen of zit dat schepen van transport?
- **7.2 CO2-emissies** Hoe is het energieverbruik omgerekend naar CO2-emissies? Welke emissiefactor is hiervoor gebruikt? Is hierbij wel rekening gehouden met de upstream-emissies van het energieverbruik? Bijvoorbeeld de emissies die vrijkomen bij LNG productie voor gascentrales? Wij zien graag dat de volledige ketenemissies meegenomen worden.
- **7.2 CO2-emissies.** Hebben de schepen voor het baggeren en leggen van de zeeleiding een kleine bijdrage aan de totale emissie in de aanlegfase? We zouden graag een getal hiervoor zien, dat maakt het duidelijker.
- **7.2 CO2-emissies- figuur 7-2.** Bij de maximaal chemische absorptie is de emissie uitstoot met 6 Mton CO2 zeer hoog; vergelijkbaar met Tata steel IJmuiden. Dit lijkt ons een ongewenste situatie. Hoe wordt er gezorgd dat zoveel emissie uitstoot niet gehaald wordt?
- **7.3 CO2 balans** Op welke wijze wordt er rekening gehouden in de CO2 balans dat de afvang van CO2 uit rookgassen verre van volledig is? Indien er een alternatief voor de emitter beschikbaar is die de fossiele emissie tot 0 zou reduceren is de onvolledige afvang aan CCS toe te schrijven omdat dit het fossiele proces onnodig in stand houdt.
- **7.3 CO2 balans.** Bij maximaal chemische absorptie is het rendement maar drie kwart van wat er opgenomen wordt. Dit betekent dat er een kwart van de CO2 ook weer wordt uitgestoten door Aramis. Het verdient aanbeveling om in de MER in te gaan op wat nog een aanvaardbaar rendement is gegeven de bredere impact, en hoe dit rendement zich verhoudt tot alternatieve klimaatmaatregelen. Daarnaast verdient het aanbeveling om in de MER ook in te gaan op maatregelen die het rendement maximaliseren.
- **8.2 Technische onzekerheden – Zeedeel.** Wordt er naar deze onzekerheden onderzoek gedaan tijdens de uitvoering van het project?
- **8.2 Technische onzekerheden – Zeedeel.** De onzekerheid van lekkage wordt nu niet benoemd. Waarom wordt deze niet hierbij genoemd?
- **9.1 Monitoring milieueffecten.** Zoals benoemd in de samenvatting is Aramis het eerste grootschalige CCS project. Wordt de rapportage van het monitoringsprogramma ook

algemeen bekend gemaakt? Dit lijkt ons goed voor toekomstige projecten dan die ervan kunnen leren en weten waar ze rekening mee moeten houden.

- **9.1 Monitoring milieueffecten.** Wordt er naast de monitoring die nodig is vanuit de verschillende vergunningen ook meer monitoring gedaan? Zoals op de natuurinclusieve maatregelen?
- **9.1 Monitoring milieueffecten.** Waarom wordt er tijdens de gebruiksfase geen monitoring gedaan op de natuur? De temperatuur van de zeeleiding moet bijvoorbeeld gemonitord worden. Veel bodemsoorten kunnen hier last van hebben, waaronder ook beschermde en kwetsbare soorten.
- **10.1 Samenvatting belangrijkste bevindingen van het MER.** Wanneer en hoe wordt er gekeken naar de aanvullende mitigerende maatregelen voor de effecten van de opwarming van het water in de variant met directe koelwaterlozing in de Yukonhaven? Of wordt er geconcludeerd dat deze methode niet plaats kan vinden?

Milieueffecten. Mer CO2 transportinfrastructuur Aramis

- De punten van de samenvatting zijn natuurlijk ook bedoelt voor dit document. Hierbij nog aanvullende punten.
- **3. Aansluitleiding en scheepvaart.** Er wordt het volgende benoemd: *Omdat de aanleg van aansluitleidingen wel noodzakelijk is, is in dit MER een indicatie gegeven van de te verwachten milieueffecten.* Hoe wordt het CO2 van Shell, TotalEnergie en Neptune getransporteerd? Zoals het er nu staat wordt de aansluiting leidingen of scheepvaart voor het leveren van CO2 niet meegenomen in deze MER. Maar hoe zit dat voor de CO2 die geleverd wordt door Shell, TotalEnergie en Neptune? Graag zien wij hier toelichting op in de MER.
- **3.2 Scheepvaart.** De schepen worden momenteel nog ontwikkeld. Wordt er, zodra deze ontwikkeld zijn, een aanvullend rapport gepubliceerd met hun uitstoot, energieverbruik, emissies en andere mogelijke effecten op het milieu?
- **5. Water.** Hoe is de Kaderrichtlijn Water beoordeelt voor Aramis?
- **7. Geluid.** In tabel 7-5 en 7-6 wordt onderwatergeluid wel meegenomen. Echter wordt het in dit hoofdstuk niet benoemd. Het schept onduidelijkheid dat het niet in het hoofdstuk zelf benoemd wordt, maar wel in deze tabellen. Graag zouden wij verduidelijking zien of het wel in dit hoofdstuk te benoemen of helemaal niet in dit hoofdstuk.
- **10.3.2 Beschermde en kwetsbare soorten.** De zeezoogdieren, zoals zeehonden, bruinvissen en andere kleine walvisachtige, missen in dit stuk. Wij zien deze soorten graag toegevoegd en beoordeeld worden.
- **10.4 Beschermde Natura 2000-gebieden.** Het volgende wordt benoemd over stikstof: *De maximale toename van stikstofdepositie tijdens de aanlegfase bedraagt een tijdelijke toename van 0,50 mol N/ha/jr. Niet iedere depositietoename van stikstof heeft direct of na verloop van tijd een zichtbaar en meetbaar effect op de vegetatie en de kwaliteit van de habitat. Er zijn verschillende redenen waarom effecten van een kleine hoeveelheid extra stikstof afwezig of niet betekenend zijn: de redenen.* Er worden redenen genoemd waarom een kleine stikstofbijdrage zonder grote gevolgen kan zijn niet erg is voor de habitatten. Echter, het is algemeen bekend dat de Natura 2000 gebieden in Nederland in een sterk gedegradeerde staat zijn. Dus ook een ogenschijnlijk geringe depositietoename van stikstof – de ‘laatste druppel’ – kan significante en langdurige effecten hebben op ecologie en habitat. Op dit onderdeel zijn dus aanvullende maatregelen nodig om de stikstofdepositie te reduceren.
- **10.5 Beschermde en kwetsbare soorten.** Het is nu niet duidelijk waarom vissen niet beoordeeld worden in deze paragraaf. Als heel hoofdstuk 10 alleen om de effecten op land gaat had dat beter in het begin van het hoofdstuk benoemd moeten worden en vissen ook niet in paragraaf 10.3.2 benoemd moeten worden.

- **10.6 Samenvatting effectbeoordeling. Aanlegfase.** Na tabel 10-4 staat de volgende zin: *Vanwege de extra grondwerkzaamheden voor de nieuwe koelwaterleiding voor de koelwaterlozing in de Yukonhaven wordt voor die variant een licht negatief effect op beschermde soorten verwacht.* Dit wordt verwacht in de haven geloosd te worden? Dan moet er voor de vissen beoordeeld worden of die hier effect van ondervinden. Dat is nu niet gedaan in dit hoofdstuk. Graag zien wij dat toegevoegd worden en een verduidelijking van dit hoofdstuk of het alleen om de effecten op land-gebieden en soorten gaat of toch ook om effecten op zeegebieden en soorten.
- **16.4.1 Zeeleiding (zeedeel)** wordt er ook gekeken naar warmte die van de zeeleiding komt? Zo niet, dan zouden wij dit effect graag toegevoegd zien worden of als er te weinig over bekend is, dat er monitoring plaatsvindt.
- **17 Onderwatergeluid.** Dus het seismisch onderzoek dat gedaan wordt voor de gasvelden is geen onderdeel van het onderwatergeluid? Waar worden deze beoordeeld?
- **17.4.1 Aanlegfase.** Tijdens de aanlegfase zijn er een heel aantal activiteiten met een grote vermijdings/impact afstand voor zeehonden en bruinvissen. Echter staat bij geen een activiteit erbij hoe lang deze activiteit duurt. Wij zouden graag de duurt van de activiteiten toegevoegd zien worden en meegenomen worden in de beoordeling.
- **17.4.1.1 Inzet van het pijplegschip en werkzaamheden aan de zeebodem.** Waarom is er gekozen voor grote en kleine vissen als diersoorten? Er is ook geen verschil in een van de waardes voor de twee soorten vissen. Wij raden aan dat er gekeken wordt naar vissen met zwemblaas en vissen zonder zwemblaas ipv naar grote en kleine vissen.
- **17.4.1.1 Inzet van het pijplegschip en werkzaamheden aan de zeebodem.** Waarom is er voor de M-weging gekozen? Er lijkt ook naar de verkeerde tabel te worden verwezen, naar tabel 4-3. Deze gaat niet over onderwatergeluid.
- **17.4.1.1 Inzet van het pijplegschip en werkzaamheden aan de zeebodem.** De volgende zin wordt benoemd: *We merken overigens op dat een pijplegschip kan worden ondersteund door één of incidenteel enkele schepen in verband met monitoring en de aanvoer van materialen. Akoestisch bezien zijn de ondersteunende schepen niet relevant.* Hier zijn wij het niet mee eens en zouden deze zin graag aangepast willen zien. Er is namelijk al heel veel scheepvaart op de Noordzee en dit heeft wel degelijk effect voor het onderwaterleven (zie studies van het Jomopans project³ en het nieuwe Demask project⁴). Extra schepen hebben effect op het onderwaterleven en de effecten dienen onderzocht te worden.
- **17.4.1.1 Inzet van het pijplegschip en werkzaamheden aan de zeebodem.** In een paragraaf wordt benoemd dat baggervaaruituig vergelijken kan worden met het pijpen leggen schip en die PTS en mijdingsafstanden. Echter is er voor zeehonden bij het pijpenlegschip een mijding op afstand van meer dan 22 km. Deze mijdingsafstand geldt ook voor baggeren? Wij zouden graag een verduidelijking in de tekst zien over dit stuk.
- **17.4.1.6 Activiteiten op land voor de fundering.** Dat de waardes gebaseerd worden uit een onderzoek van 2014 vinden wij zorgelijk. Zijn deze waardes nog steeds actueel? Voor onderwatergeluid is er de afgelopen 10 jaar veel nieuw onderzoek en methodes ontwikkeld voor het waarnemen van onderwatergeluid. Is dit ook voor op land gedaan, waardoor het onderzoek uit 2014 misschien achterhaald is?
- **17.4.1.6 Activiteiten op land voor de fundering.** Zie eerdere opmerking met verwijzing naar het Jomopans rapport en het nieuwe Demask project voor het onderwatergeluid vanuit onder andere de scheepvaart.
- **17.4.1.7 Realiseren van de fundering aanlegsteigers met heihamer.** Een vermijdingsafstand van 20 km voor bruinvissen vinden wij erg veel. Om hoeveel heidagen gaat het? Wij zijn het niet een met de conclusie dat het plaatsen van deze fundering geen

³ <https://www.rijkswaterstaat.nl/nieuws/archief/2024/09/geluidoverlast-in-de-noordzee-op-de-kaart>

⁴ <https://www.interregnorthsea.eu/demask>

negatief effect heeft op bruinvissen, zeehonden en vissen. 20 km vinden wij wel significant en voor vissen staat er geen PTS of vermijdingsafstand gegeven. Wat is deze en hoe kan er zonder deze gegevens een conclusie getrokken worden dat het geen significant negatief effect heeft? Wij gaan hier graag verder in over gesprek met jullie.

- **17.4.1.10 Seismisch onderzoek.** Graag zouden we van het onderzoek bij velden N4, N05 en blok 41 nabij Whitby U.K. ook de PTS, TTS, vermijdingsafstand en dB willen zien voor dit seismisch onderzoek. Wij zouden dit graag toegevoegd zien worden aan de tekst.
- **17.4.1.11 Effectbeoordeling terminal (-).** Deze effectbeoordeling, dat er maar licht negatieve effecten zijn, vinden wij te kort door de bocht. Voor bruinvissen wordt een vermijdingsafstand van 20 km berekend. Daarnaast is niks bekend over hoe lang deze activiteit duurt. Wij zijn het niet eens met deze beoordeling en zien deze graag aangepast met een sterke onderbouwing.
- **17.4.1.13 Effectbeoordeling landdeel zeeleiding en kruising zeewering en Maasgeul (-).** Deze effectbeoordeling, dat er maar licht negatieve effecten zijn, vinden wij te kort door de bocht. Voor zeehonden wordt een vermijdingsafstand van 22 km berekend. Daarnaast is niks bekend over hoelang deze activiteit duurt. Wij zijn het niet eens met deze beoordeling en zien deze graag aangepast met een sterke onderbouwing.
- **17.4.1.14 Effectbeoordeling zeedeel zeeleiding (-).** Deze effectbeoordeling, dat er maar licht negatieve effecten zijn, vinden wij te kort door de bocht. Voor zeehonden wordt een vermijdingsafstand van 22 km berekend. Daarnaast is niks bekend over hoelang deze activiteit duurt. Wij zijn het niet eens met deze beoordeling en zien deze graag aangepast met een sterke onderbouwing.
- **17.4.2.3 Effectenbeoordeling terminal en steigers (0).** Deze effectbeoordeling gaat over dat van de scheepvaart? De titel van deze paragraaf maakt het onduidelijk. Graag zouden wij de titel aangepast zien.
- **17.5 Samenvatting.** Zie onze punten hierboven, maar wij zijn het voor een aantal niet eens dat de effectbeoordeling alleen met – is aangeduid.
- **17.5 Samenvatting. Mitigerende maatregelen.** Waar kunnen wij deze mitigerende maatregelen vinden?
- **19. Natuur.** We zouden graag een toelichting willen waarom het transport van de CO2 naar de Maasvlakte wel qua stikstof meegenomen wordt, maar niet de andere effecten zoals onderwatergeluid van scheepvaart. Zie ons punt hierboven over dit onderwerp.
- **19.3.1 Beschermde Natura 2000-gebieden op zee – Friese Front.** Het Friese Front wordt ook als habitatrichtlijngebied aangewezen. Is gekeken wat de effecten op de bodem zijn?
- **19.3.1 Beschermde Natura 2000-gebieden op zee – De Noordzee.** In deze paragraaf kan ook verwezen naar de huidige, slechte status van de Noordzee. Zoals in een paragraaf hierboven benoemd gaat het niet goed met de Noordzee, zoals benoemd in het OSPAR QSR en de Staat van de Noordzee.
- **19.3.2 Beschermde en kwetsbare soorten – zeezoogdieren.** Bij zeezoogdieren worden andere zeezoogdieren, behalve bruinvis en zeehonden niet benoemd. Wat is de reden hiervoor. Wij zouden graag ook andere zeezoogdieren die kunnen voorkomen in de Noordzee beschreven zien.
- **19.3.2 Beschermde en kwetsbare soorten – Vogels.** Wij missen migrerende vogels in dit stuk. Daarnaast is het Friese Front op open zee een vast rustgebied voor de zeekoet. Graag zouden wij dit stuk aangevuld zien worden met deze punten.
- **19.4 Beschermde Natura 2000-gebieden – onderwatergeluid.** Dit zijn de standaard maatregelen voor het mitigeren van onderwatergeluid. Echter laat dit niet echt de ambities zien om Bovenwettelijke BBTs te gebruiken, zoals benoemd is in eerdere paragrafen. Daarnaast zijn er een heel aantal onderdelen die een vermijdingsafstand van 20 km of meer hebben voor bruinvissen / zeehonden. Wij verzoeken om hier nog meer mitigerende maatregelen te gebruiken, zoals een bellenscherm.

- **19.4.1 Natura 2000-gebied Voordelta – vissen.** In tabel 19-4 staat bij Licht en beweging en optiek dat het niet beoordeeld is. In tabel 19-2 is het wel als storingsfactor benoemd. Waarom is het effect van deze twee storingsfactoren niet beoordeeld?
- **19.4.1 Natura 2000-gebied Voordelta – vissen.** Waarschijnlijk staat het uitgebreider uitgelegd in de Passende Beoordeling, maar het is apart dat de vissen zeer gevoelig zijn voor verontreiniging en dat er dan geen significant negatieve effecten zouden zijn.
- **19.4.1 Natura 2000-gebied Voordelta – vissen.** Er wordt benoemd dat er studies zijn dat vissen geen impact ondervinden van impulsgekluid. Dat is met een laatst onderzoek van APELAFICO dat ze wel effect ondervinden, maar niet wegzwemmen. Dit is een groot verschil. Is dit laatste onderzoek meegenomen in de Passende Beoordeling.
- **19.4.2 Natura 2000-gebied Friese Front.** De passende beoordeling richt zich op de periode juli/augustus als gevoelige periode voor de zeekoet vanwege de rui. Maar ook daarbuiten zijn veel zeekoeten in het gebied aanwezig, in het bijzonder in najaar/winter. De effecten in die periode zijn onvoldoende beoordeeld, want al kunnen de vogels zich buiten de rui beter verplaatsen, ze verliezen wel foerageergebied als ze dat doen. Verder is in passende beoordeling onvoldoende onderbouwd dat geluid, licht en andere verstoring boven water geen significant effecten op de zeekoet hebben.
- **19.4.3 Natura 2000-gebied Noordzeekustzone.** Het lijkt tegenstrijdig dat er geen rekening gehouden is met activiteiten waarbij continu onderwatergeluid wordt verspreid, terwijl de activiteiten circa 1 tot 2 jaar achter elkaar met een paar weken tussen de activiteiten in intensief werkzaamheden uitgevoerd. Waarom is dit niet gedaan als de activiteit zo lang plaatsvindt? Graag zouden wij dit onderzocht zien worden.
- **19.4.5 Natura 2000-gebied Bruine Bank.** Het aantal storingsfactoren tussen tabel 19-9 en tabel 19-2 komen niet overeen. Waarom zijn niet alle storingsfactoren uit tabel 19-2 benoemd in tabel 19-9, wij zouden deze graag toegevoegd zien worden.
- **19.4.6 De Noordzee.** Hoe wordt gekeken welke mitigerende maatregelen toegepast kunnen worden voor de platte oester? Wanneer komen die in beeld en kunnen wij een update van verwachten.
- **19.4.6 De Noordzee.** Wordt er bij de bruinvissen ook rekening gehouden met de periode dat er jongen zijn en dat de zoogperiode. Dit kan nog een extra mitigerende maatregel zijn om standaard toe te passen.
- **19.4.7 Cumulatie met andere ontwikkelingen.** Voor mitigatie kan ook als mitigerende maatregel komen dat er wordt afgesproken met de andere projecten afstemming plaats vindt wanneer de activiteiten plaatsvinden, om te zorgen en daarbij als voorwaarde wordt gesteld dat er geen overlap in tijd is. Nu zijn de mitigerende maatregelen voor cumulatie ook heel minimaal, en is er waarschijnlijk nog steeds een significant effect door cumulatie niet uit te sluiten. Dit geldt in het bijzonder voor vertroebelingseffecten door de aanleg van kabels voor het Net op Zee en de infrastructuur voor Aramis. Er is in de passende beoordeling nog onvoldoende onderbouwd dat lokale significante effecten, in het bijzonder op op zicht foeragerende vogels, kunnen worden uitgesloten. Dit geldt in het bijzonder voor aangewezen soorten voor de Voordelta en aan te wijzen soorten voor het toekomstige Natura 2000-gebied Hollandse Kust. Een aanvullende analyse is nodig, voor de soorten van de Hollandse kust ontbreekt de analyse nog volledig. Op basis daarvan zullen waarschijnlijk extra mitigerende maatregelen nodig zijn, zoals het uitsluiten van activiteiten tijdens het broedseizoen en andere kwetsbare periodes.
- **19.4.8.1 Effectbeoordeling zeedeel zeeleiding.** Met de mitigerende maatregelen is het niet te zeggen dat er geen effecten meer zijn van onderwatergeluid op de zeezoogdieren. Dan moeten er of nog meer mitigerende maatregelen toegepast worden of een andere beoordeling. We zien dit stuk graag aangepast worden.
- **19.4.8.2 Effectbeoordeling eindpunt.** Het effect tijdens aanleg- en gebruiksfase op niet-broedvogels, broedvogels (drieteenmeeuw) en migrerende vogels, in het bijzonder door een platform boven water, is niet benoemd. Er is verstoring door licht, geluid, ook van

scheepsbewegingen. Dit ontbreekt ook grotendeels in 19.5, zowel in de tekst als in tabel 19-10. Deze paragraaf zou wel in de verschillende onderdelen opgesplitst moeten om de effecten per onderdeel te beschrijven. Ook in 24.2.2 en 24.4.6 worden de effecten van het eindpunt maar summier en onvolledig besproken.

- **19.5 Beschermde en kwetsbare soorten.** Het zou fijn zijn om de mitigerende maatregelen voor de soorten ook gelijk in de hoofdtekst te lezen. Nu zijn de effecten heel negatief en zonder de mitigerende maatregelen niet mogelijk om doorgang te vinden.
- **19.10 Leemten in kennis en informatie.** Geldt deze leemte voor alle diersoorten of voor een paar specifiek?
- **19.10 Leemten in kennis en informatie.** Er zijn meerdere leemtes in kennis en informatie, zoals over de platte oesters en andere. Deze paragraaf graag aanvullen.
- **19.11 Monitoring.** Deze paragraaf is heel kort. Hoe kunnen we hiervan op de hoogte gehouden worden?
- **24.5.4. Natuur op Zee.** In paragraaf 24.2.3 wordt terecht vastgesteld dat de negatieve effecten op de zeeoet tijdens de aanlegfase van het Neptune platform niet volledig gemitigeerd kunnen worden ("Het effect wordt met deze maatregelen echter niet tot een licht negatief effect gemitigeerd"). In 24.5.4 ontbreekt deze constatering. Graag toevoegen.

Deelrapport-Milieueffecten-detailrapporten-deel-2-Aramis-fase-1_0 **Natuurtoets, Gebiedsbescherming Aramis**

- Zie hiervoor graag al onze bovenstaande punten. Deze zijn ook van toepassing op de Natuurtoets.
- Graag willen wij aangeven dat het document **Deelrapport-Milieueffecten-detailrapporten-deel-2-Aramis-fase-1_0**, wat op de RVO site staat, erg onoverzichtelijk is qua rapportages, het rapport over onderwatergeluid hebben we niet gevonden of overheen gekeken. Een legenda voor dit rapport zou fijn geweest zijn.

Rapport Stikstofdepositie onderzoek Aramis

- **4.1.2 Bouw steigers.** Op de plek waar de nieuwe steigers worden geplaatst is nu een warm water uitstroom. Bij deze warmwateruitstroom bevinden zich veel bodemgebonden zeedieren (zoals krabben en kreeften) als vissen. Dit is een belangrijke voedselbron voor beschermde vogels. Rond deze warm water uitstroom zijn veel etensresten van krabben gevonden, wat aangeeft dat vogels daar veel foerageren. Daarvoor is het effect van het aanleggen van deze nieuwe steigers veel groter dan alleen licht negatief. Een mogelijk belangrijk foerageergebied van beschermde vogels en mogelijk ook zeehonden wordt verstoord. Wij vragen jullie om dit beter te onderzoeken en meer mitigatie toe te passen en mogelijk ook offsetting dat de foerageerplek op een andere locatie door kan gaan. Ook als het om een opportunistisch foerageergebied gaat is het van ecologische waarde.

Natuurtoets

- **5.2.1 Vissen.** Graag verwijzen wij naar ons eerdere opmerking over onderwatergeluid van scheepvaart. 2.000 extra scheepvaartbewegingen is veel. Daarnaast is er nieuw onderzoek waarin vissen wel degelijk last hebben van onderwatergeluid, maar niet wegzwemmen. Waardoor ze wel schade ondervinden. De bewering dat ze onderwatergeluid vermijden mochten ze dit als verstorend ervaren klopt dus niet. Daarnaast is zeemonding bij de Maasvlakte een van de laatste die direct open staat met de zee. Dit is voor soorten die hun eitjes in de rivier leggen erg belangrijk. Wordt er hier op gelet en gezorgd dat er in de migratie periode geen werkzaamheden plaatsvinden? Graag zien wij aanvullingen op deze soorten.

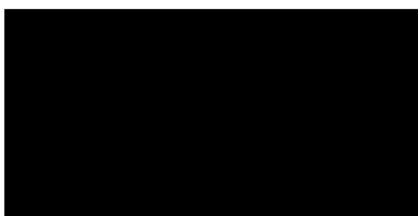
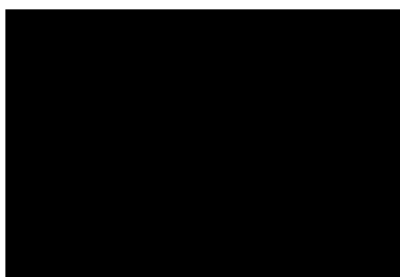
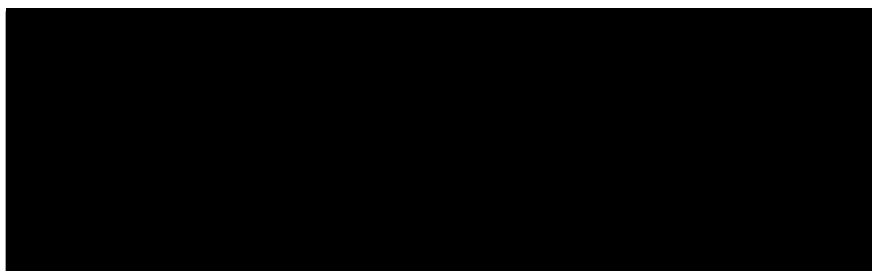
- **5.2.2. Zeezoogdieren.** Waarom is er voor de soortentoets alleen naar de bruinvis, grijze en gewone zeehond gekeken? Alle walvisachtigen zijn beschermd onder het soortengedeelte en een aantal walvisachtigen komen steeds vaker voor op onze Noordzee, zoals de bultrug. Er worden ook omgevingsvergunningen aangevraagd voor de bruinvis en de zeehonden, dus deze effecten kunnen ook zeker van toepassing zijn op andere walvisachtigen. Graag zien we ook een beoordeling voor deze soorten.
- **5.2.3 Vogels.** De tekst over zeekoeten is op een aantal aspecten in tegenspraak met de informatie die is gepresenteerd in de Natuurtoets Gebiedsbescherming. Volgens de laatste zijn zeekoeten gevoelig voor verstoring door scheepvaart terwijl in 5.2.3 wordt gesteld dat dat niet het geval is. Ook wordt in 5.2.3 de impact van onderwatergeluid gebagatelliseerd. Zeekoeten, ook ruiende jongen, zouden tijdig ver genoeg weg kunnen zwemmen bij het platform. Uit de Natuurtoets Gebiedsbescherming blijkt dat een significant effect, ook met mitigerende maatregelen, op zeekoeten niet is uit te sluiten, juist omdat ze niet goed weg kunnen zwemmen. Graag tekst aanpassen.
- **5.2.5. Samenvatting voorkomende beschermde soortgroepen (zee-deel).** Voor vogels is er geen vervolgstap, mits er tijdens het broedseizoen niet aan een platform wordt gewerkt waar drieteenmeeuwen broeden. Hoe wordt dit gehandhaafd?
- **6.2 Zee-deel.** Voor de zeezoogdieren is een mitigerende maatregel dat er zo veel mogelijk met stille schepen wordt gewerkt. Dit is een vrij abstracte mitigerende maatregel, hoe wordt dit gewaarborgd? Graag zien we hier concretisering, zoals ook langzamer varen. Ook zien wij graag dat er wordt ingegaan op hoe dit gehandhaafd wordt.
- **6.3 Overige maatregelen uitvoering – zorgplicht.** Aangezien Aramis spreekt over de ambitie om bovenwettelijke BBTs toe te passen en om (daarmee) zo min mogelijk impact te hebben, zijn werkzaamheden in kwetsbare periodes uitgesloten. Dit staat nu als voornemen geformuleerd, maar dit moet een voorwaarde zijn.

Rapport – Natuurversterkend Bouwen

- Heel fijn en erg mooi om te zien dat er natuurversterkend gebouwd gaat worden. Om hoeveel aantallen gaat het van al deze maatregelen? Er worden nu geen getallen benoemd. Om effect te hebben moet het om een groot aantal van de natuurversterkende maatregelen gaan. Graag zien wij hier een indicatie van.
- Veel natuurversterkende maatregelen zijn rond de platforms, en maar weinig rond de 200 km lange pijpleiding. Is het niet mogelijk om daar ook natuurversterkende maatregelen te nemen. Op zo'n groot oppervlakte kan je veel effect hebben.

Wij vertrouwen erop dat bovenstaande aspecten worden meegenomen in de nieuwe versie van het MER. Uiteraard zijn we graag bereid deze zienswijze nader toe te lichten.

Met vriendelijke groeten



Verzonden: 10/24/2024 11:09:36 AM

Onderwerp: Zienswijze

Project: Aramis - Ontwerpbesluiten

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Postbus 843

Huisnummer: 1

Postcode: 3100 AV

Woonplaats: Schiedam

Land: Nederland

Telefoonnummer: [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Overheid

(Mede) namens: Provincie Zuid-Holland, [REDACTED]

Organisatie: DCMR

Uw zienswijze:

Ik schrijf u naar aanleiding van de ter inzagelegging van het milieueffectrapport (MER) en het ontwerpprojectbesluit voor het Aramis Project. Aramis is een initiatief voor de afvang en geologische opslag van CO₂ dat wordt ontwikkeld door de initiatiefnemers Shell, TotalEnergies, EBN, en Gasunie. Het doel hiervan is nieuwe infrastructuur te realiseren voor CO₂-transport vanaf de afvang op land naar platforms op zee. Daar wordt de CO₂ in lege gasvelden in de ondergrond van de Noordzee opgeslagen. Na bestudering van dit MER brengen wij hierbij de volgende zienswijze naar voren:

- Het ontbreekt aan een helder overzicht van de besluiten waarop dit MER van toepassing is: Wel wordt het Projectbesluit genoemd, dat samen met dit MER ter inzage is gelegd (ruimtelijk besluit). Ook omvat bijlage 1 een overzicht van alle benodigde vergunningen, maar er wordt hier niet aangegeven op welke van deze vergunningen dit MER van toepassing is.
- In par 2.2. van het MER wordt het Nederlandse klimaat- en CCS-beleid van de vorige regering uitgelegd, maar er wordt niet ingegaan op de vraag of de huidige regering dit beleid, en daarmee het Aramis initiatief, nog steeds ondersteunt.
- In par 2.4.3. van het MER wordt opgemerkt dat na het hergebruik via CCU de CO₂ voor een belangrijk deel weer in de atmosfeer terecht komt. Percentages CCU als onderdeel van de totale CO₂-afvang worden echter niet benoemd. Evenmin wordt omschreven of ARAMIS kan leiden tot tekorten aan CO₂ bij CCU voor b.v. de glastuinbouw.
- In het MER wordt hier aangegeven dat de locatiekeuze (Gate Terminal, niet Den Helder of IJmuiden) al eerder bepaald is en verder geen onderdeel van het MER uitmaakt. Ons verzoek is aan te geven in welke documenten/besluiten die locatiekeuze verder wordt onderbouwd en kan worden nagelezen.
- In het MER ontbreekt een helder overzicht van de maximale capaciteit van de verschillende projectonderdelen (compressorstation, zeeleiding, pompen, etc.) waarop dit MER van toepassing is op basis waarvan de milieueffecten bepaald zijn.

- Het aspect 'circulariteit', zoals bij toepassing van bouwtechnieken en -materialen of na ontmanteling van de projectonderdelen na het einde van hun levensduur, wordt niet expliciet beschouwd in dit MER, terwijl dit wel een belangrijk aspect is bij de realisatie van grote nieuwe infrastructuurprojecten.
- De referentiesituatie wordt in par 5.1. van het MER omschreven. Hier wordt hierin echter geen melding gemaakt van diverse bestaande of voorziene ontwikkelingen in het havengebied, zoals een nieuw oefenterrein defensie, import zwaar munitie, diverse ammoniak opslagterminals, mogelijke nieuwe kerncentrales, VAWOZ. Verzocht wordt aan te geven in hoeverre deze ontwikkelingen relevant zijn voor de referentiesituatie, dan wel voor het optreden van mogelijke cumulatieve effecten of domino-effecten in dit MER.

We vertrouwen erop u hiermee afdoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele vragen over deze zienswijze verzoeken wij u contact op te nemen met mijn collega de heer Jeroen Kool, senior adviseur milieueffectrapportage, tel nr. 06 3166 2243 of per mail op jeroen.kool@dcmr.nl.

Hoogachtend,

DCMR Milieudienst Rijnmond,

Mede namens de Provincie Zuid-Holland

102060193_10328747_20241024_Zienswijzen_Aramis.pdf

Projectbureau Aramis

Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 – 246 80 00
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Ons kenmerk
2877710_6831707

Uw kenmerk

Datum
24 oktober 2024

Contact
info@dcmr.nl

Afdeling
Reguleren Advies en Omgeving

Bijlagen
-

Onderwerp
MER Aramis - Zienswijze



Geachte heer /mevrouw,

Ik schrijf u naar aanleiding van de ter inzagelegging van het milieueffectrapport (MER) en het ontwerpprojectbesluit voor het Aramis Project. Aramis is een initiatief voor de afvang en geologische opslag van CO₂ dat wordt ontwikkeld door de initiatiefnemers Shell, TotalEnergies, EBN, en Gasunie. Het doel hiervan is nieuwe infrastructuur te realiseren voor CO₂-transport vanaf de afvang op land naar platforms op zee. Daar wordt de CO₂ in lege gasvelden in de ondergrond van de Noordzee opgeslagen. Na bestudering van dit MER brengen wij hierbij de volgende zienswijze naar voren:

- Het ontbreekt aan een helder overzicht van de besluiten waarop dit MER van toepassing is: Wel wordt het Projectbesluit genoemd, dat samen met dit MER ter inzage is gelegd (ruimtelijk besluit). Ook omvat bijlage 1 een overzicht van alle benodigde vergunningen, maar er wordt hier niet aangegeven op welke van deze vergunningen dit MER van toepassing is.
- In par 2.2. van het MER wordt het Nederlandse klimaat- en CCS-beleid van de vorige regering uitgelegd, maar er wordt niet ingegaan op de vraag of de huidige regering dit beleid, en daarmee het Aramis initiatief, nog steeds ondersteunt.
- In par 2.4.3. van het MER wordt opgemerkt dat na het hergebruik via CCU de CO₂ voor een belangrijk deel weer in de atmosfeer terecht komt. Percentages CCU als onderdeel van de totale CO₂-afvang worden echter niet benoemd. Evenmin wordt omschreven of ARAMIS kan leiden tot tekorten aan CO₂ bij CCU voor b.v. de glastuinbouw.
- In het MER wordt hier aangegeven dat de locatiekeuze (Gate Terminal, niet Den Helder of IJmuiden) al eerder bepaald is en verder geen onderdeel van het MER uitmaakt. Ons verzoek is aan te geven in welke documenten/besluiten die locatiekeuze verder wordt

onderbouwd en kan worden nagelezen.

- In het MER ontbreekt een helder overzicht van de maximale capaciteit van de verschillende projectonderdelen (compressorstation, zeeleiding, pompen, etc.) waarop dit MER van toepassing is op basis waarvan de milieueffecten bepaald zijn.
- Het aspect 'circulariteit', zoals bij toepassing van bouwtechnieken en -materialen of na ontmanteling van de projectonderdelen na het einde van hun levensduur, wordt niet expliciet beschouwd in dit MER, terwijl dit wel een belangrijk aspect is bij de realisatie van grote nieuwe infrastructuurprojecten.
- De referentiesituatie wordt in par 5.1. van het MER omschreven. Hier wordt hierin echter geen melding gemaakt van diverse bestaande of voorziene ontwikkelingen in het havengebied, zoals een nieuw oefenterrein defensie, import zwaar munitie, diverse ammoniak opslagterminals, mogelijke nieuwe kerncentrales, VAWOZ. Verzocht wordt aan te geven in hoeverre deze ontwikkelingen relevant zijn voor de referentiesituatie, dan wel voor het optreden van mogelijke cumulatieve effecten of domino-effecten in dit MER.

We vertrouwen erop u hiermee afdoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele vragen over deze zienswijze verzoeken wij u contact op te nemen met mijn collega [REDACTED], tel nr. [REDACTED] of per mail op [REDACTED]

Hoogachtend,

DCMR Milieudienst Rijnmond,
Namens de Provincie Zuid-Holland

[REDACTED]
[REDACTED]

DCMR maakt gebruik van digitaal vaststellen, daarom ontbreekt een zichtbare handtekening

Verzonden: 10/24/2024 4:03:57 PM
Onderwerp: Zienswijze
Project: Aramis - Ontwerpbesluiten
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s): [REDACTED]
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Prinses Catharina-Amaliastraat
Huisnummer: 5
Postcode: 2496 XD
Woonplaats: s-Gravenhage
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]
Als: aanvrager
(Mede) namens: Aramis
Organisatie: TotalEnergies EP Nederland bv

Uw zienswijze:

zie de bijgesloten brief

102067171_10329806_Zienswijze_mijnbouwmilieuvergunning_Aramis_pijpleiding.pdf



TotalEnergies EP Nederland B.V.

Exploration & Production

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Aramis
Postbus 111
9200 AC DRACHTEN

Onderwerp: Zienswijze ontwerpbesluit Mijnbouwmilieuvergunning CO₂ leiding Aramis
Kenmerk: HSEQ # 715624

Den Haag, 24 oktober 2024

Excellentie,

1. TotalEnergies EP Nederland B.V., vergunningaanvrager en één van de partners van het Aramis project-initiatief ("**Aramis**") brengt hierbij een zienswijze naar voren op het ontwerpbesluit voor een vergunning op grond van artikelen 94 en 95 van het Mijnbouwbesluit voor de CO₂-pijpleiding ten behoeve van het Aramis-initiatief ("**Ontwerpbesluit**").
2. Aramis kan zich niet verenigen met:
 - (i) voorschrift 3.14 waarin is opgenomen dat de gehele zeeleiding inclusief de microtunnel na gebruik wordt verwijderd en dat bij de aanleg van de microtunnel rekening moet worden gehouden met de verwijderingsplicht voor de gehele zeeleiding en
 - (ii) voorschrift 3.15 waarin is opgenomen dat een besluit over het al dan niet verwijderen van de zeeleiding in de microtunnel pas wordt genomen nadat een onderzoek heeft plaatsgevonden of dit gelet op de milieu- en veiligheidsaspecten mogelijk is.
3. Op grond van de Mijnbouwwet beschikt u over de bevoegdheid om op het moment dat de zeeleiding buiten werking is gesteld te beoordelen of het verwijderen van de zeeleiding haalbaar, doelmatig en wenselijk is, en op basis van de uitkomsten van die analyse een verwijderingsplicht op te leggen. Door in het Ontwerpbesluit voor de realisatie van het Aramis-initiatief reeds een verwijderingsplicht bij voorschrift op te leggen, wordt zonder deugdelijke motivering op de zaken vooruitgelopen.

Algemene kenmerken van de zeeleiding en de microtunnel

4. Het Ontwerpbesluit heeft betrekking op de zeeleiding vanaf de isolatieafsluiter bij het compressorstation (onshore) tot en met de isolatieafsluiter op het distributieplatform (offshore). De zeeleiding is een centrale leiding waar verschillende operators vanaf hun platform op aansluiten met verbindingsleidingen. De microtunnel gaat onder de zeewering en de Maasgeul door.
5. In de aanvraag is Aramis ingegaan op de mogelijke verwijderingsplicht voor de zeeleiding. Aramis heeft aangegeven daar te zijner tijd in het verwijderingsplan een doelmatigheidsanalyse voor te maken. Op dat moment kan namelijk met inachtneming van de actuele stand der techniek worden beoordeeld of het mogelijk en opportuun is de zeeleiding te verwijderen. Daarbij kunnen dan ook de op dat moment relevante natuuraspecten worden betrokken, waaronder de effecten op natuur en milieu van de verwijderingsoperatie.
6. In de aanvraag is verder aangegeven dat de microtunnel met de zeeleiding in principe zal blijven liggen, omdat verwijdering hiervan praktisch niet mogelijk is zonder majeure operatie. De tunnel wordt voldoende diep aangelegd, waardoor deze ook na buitengebruikstelling van de zeeleiding niet tot hinder of gevaar zal leiden.

Ten onrechte volledige verwijderingsplicht

7. In voorschrift 3.14 is beschreven dat een verwijderingsplicht voor de gehele zeeleiding geldt. Ter motivering hiervan is verwezen naar het Programma Noordzee 2022-2027 ("**Programma Noordzee**").
8. Voorschrift 3.15 bepaalt dat een besluit over het al dan niet verwijderen van de zeeleiding in de microtunnel pas wordt genomen nadat een onafhankelijk onderzoek heeft plaatsgevonden naar de mogelijkheden daarvan in het licht van milieu- en veiligheidsaspecten.
9. De zeeleiding kwalificeert als een pijpleiding in de zin van de Mijnbouwwet. Op grond van artikel 45 van de Mijnbouwwet kunt u binnen zes maanden na een melding dat een pijpleiding buiten werking is, bepalen dat de beheerder van een pijpleiding, verplicht is om de pijpleiding te verwijderen overeenkomstig een verwijderingsplan. U beschikt dus over de bevoegdheid om na buitenwerkingstelling van de zeeleiding een verwijderingsplicht op te leggen.
10. Door nu al een verwijderingsplicht op te nemen in het Ontwerpbesluit, wordt geen recht gedaan aan het uitgangspunt om na buitengebruikstelling te beoordelen of verwijdering van de zeeleiding haalbaar en opportuun is. Deze afweging behoort te worden gemaakt op basis van de dan beschikbare informatie en onderzoeksresultaten over de voor- en nadelen. Het gaat daarbij om zowel de technische stand van zaken, als de dan relevante inzichten met betrekking tot de impact op natuur en milieu en andere factoren die dan eventueel een rol kunnen spelen (bijvoorbeeld toekomstige hergebruik van de zeeleiding).

11. Ook in de memorie van toelichting bij de Mijnbouwwet is opgenomen dat het verwijderen van een niet meer in gebruik zijnde pijpleiding vaak niet nodig is. Bijvoorbeeld omdat verwijdering meer schade zou berokkenen dan het laten liggen van de zeeleiding of omdat het onder omstandigheden efficiënter kan zijn de pijpleiding niet te verwijderen, maar schoon achter te laten (vgl. *Kamerstukken II* 1998/99, 26 219, nr. 3, p. 27 en 68).
12. In artikel 103 van het Mijnbouwbesluit is vastgelegd dat bij het bepalen of er een verwijderingsplicht wordt opgelegd, een afweging van de belangen moet worden gemaakt aan de hand van de volgende criteria:
 - de doelmatigheid van het gebruik van de ruimte;
 - de gevolgen voor het milieu;
 - de veiligheid op zee en land; en
 - de doelmatigheid van de kosten.
13. In de toelichting bij het Mijnbouwbesluit is verder aangegeven dat vanwege de mogelijke schadelijke effecten voor het milieu bij verwijdering van een pijpleiding, weinig toepassing zal worden gegeven aan de mogelijkheid die artikel 45 van de Mijnbouwwet geeft om een verwijderingsplicht op te leggen (*Stb.* 2002, 604, p.104).
14. Voor de gehele zeeleiding dient dus in de toekomst te worden afgewogen of het verwijderen van de zeeleiding wenselijk en doelmatig is. Het nu al opleggen van een verwijderingsplicht voor de zeeleiding in het Ontwerpbesluit is dan ook prematuur.
15. Aramis is van oordeel dat ook voorschrift 3.15 prematuur is. Aan de hand van de onderzoeksresultaten en onder meer informatie over de gevolgen voor de zeevaart en het scheepvaartverkeer, dient aan de hand van de daarvoor geldende criteria te worden beoordeeld of het haalbaar en doelmatig is om de microtunnel te verwijderen.
16. Verder meent Aramis dat ook uit het Programma Noordzee niet volgt dat een verwijderingsplicht ten aanzien van de zeeleiding moet worden opgelegd. In het Programma Noordzee is opgenomen dat pijpleidingen in beginsel schoon en veilig worden achtergelaten. De criteria uit het Mijnbouwbesluit om af te wegen of een pijpleiding moet worden verwijderd, zijn nader uitgewerkt in Bijlage 5 bij het Programma Noordzee. Naar het oordeel van Aramis geldt dat na buitenwerkingstelling van de zeeleiding aan de hand van criteria uit Bijlage 5 (of op basis van de dan geldende regelgeving), dient te worden beoordeeld of de zeeleiding moet worden verwijderd.
17. In het Programma Noordzee is slechts één specifieke zin gewijd aan het op termijn verwijderen van de pijpleidingen voor CO₂-opslag. Dit doet wat Aramis betreft echter niet af aan het uitgangspunt dat in de toekomst moet worden afgewogen of verwijdering van de zeeleiding wenselijk wordt geacht. Als dat zo is kan deze verwijderingsverplichting worden opgelegd. Op dat

moment kunnen bekende onderzoeken, regelgeving en feitelijke omstandigheden worden benut voor een zorgvuldige afweging of verwijdering daadwerkelijk wenselijk is gelet op een doelmatig gebruik van de ruimte, de gevolgen voor natuur en het milieu, de veiligheid op zee en land en de kosten.

18. Indien u meent dat in strijd met hetgeen hiervoor naar voren is gebracht, wel een mogelijke verwijderingsplicht voor de zeeleiding dient te worden opgenomen in de voorschriften, geldt dat deze verplichting in elk geval niet voor (het gedeelte van de zeeleiding in) de microtunnel. De microtunnel wordt immers niet gereguleerd door het Ontwerpbesluit. Daarbij komt dat, zoals ook in het Ontwerpbesluit is gesteld, verwijdering van de microtunnel een moeilijke operatie behelst die het scheepvaartverkeer ernstig en langdurig hindert en de integriteit van de zeekering ter plaatse mogelijk in gevaar brengt. Zoals ook in de aanvraag is aangegeven zal de microtunnel met daarin een deel van de zeeleiding in principe blijven liggen.

Verzoek

19. Op basis van het voorgaande verzoekt Aramis u:

- **Primair:** de voorschriften 3.14 en 3.15 te laten vervallen; danwel
- **Subsidiar:** de voorschriften 3.14 en 3.15 als volgt te herformuleren:
 - (i) voorschrift 3.14: "Bij de aanleg van de zeeleiding wordt rekening gehouden met een mogelijke toekomstige verwijderingsplicht van de zeeleiding met uitzondering van het gedeelte van de zeeleiding in de microtunnel"; en
 - (ii) voorschrift 3.15: "Een besluit over het al dan niet verwijderen van de zeeleiding, met uitzondering van het gedeelte van de zeeleiding in de microtunnel, wordt pas genomen nadat onafhankelijk onderzoek is gedaan volgens de dan geldende wet- en regelgeving"

20. Aramis gaat graag met u in gesprek over deze ingediende zienswijze.

Hoogachtend,

Verzonden: 10/24/2024 9:02:37 PM

Onderwerp: Zienswijze

Project: Aramis - Ontwerpbesluiten

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s): [REDACTED]

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Laan op Zuid

Huisnummer: 45

Postcode: 3072 DB

Woonplaats: Rotterdam

Land: Nederland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Overheid

(Mede) namens:

Organisatie: Rijkswaterstaat

Uw zienswijze:

zie bijlage

102070161_10330354_Reactie_Rijkswaterstaat_ontwerp_projectbesluit_Aramis.pdf



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Aramis
Postbus 111
9200 AC Drachten

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

Afdeling Netwerkontwikkeling
en Visie
Laan op Zuid 45
3072 DB Rotterdam
Postbus 2232

Contactpersoon

[Redacted contact information]

Datum 24 oktober 2024

Onderwerp Reactie Rijkswaterstaat Ontwerp Projectbesluit Aramis

Geachte mijnheer/mevrouw,

Naar aanleiding van het ontwerp projectbesluit Aramis van de Minister van Klimaat en Groene Groei en de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, dat tot en met 24 oktober 2024 ter inzage ligt, dien ik deze reactie in vanuit Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, in het kader van het voornemen overleg als bedoeld in artikel 2.2 Ow.

Vanuit mijn toetsende rol op de rijksbelangen deel ik met u mijn zorg over de recente ontwikkelingen in gemeente Rotterdam ten aanzien van de ruimtelijke ordening van de energieopgaven in het Rotterdams Havengebied.

In de afgelopen maanden zijn meerdere ruimtelijke plannen in relatie tot de energietransitie gestart of afgerond die een ruimtelijk beslag leggen in gemeente Rotterdam en met name in het havengebied. Naast het feitelijke ruimtebeslag horen daar soms ook vrijwaringszones bij om beïnvloeding van andere voorzieningen te voorkomen. De toetsing van deze plannen aan het totale plan van de energieopgaven, zoals opgenomen in het ontwikkelperspectief NOVEX 'Rotterdams Havengebied' heb ik in deze plannen niet kunnen terugvinden. Binnen dit ontwikkelperspectief zijn er namelijk nog geen keuzes gemaakt.

Voor een zorgvuldige ruimtelijke afweging is er een keuze gemaakt om de huidige ontwikkelingen toe te staan. Ik ben erg benieuwd op welke gronden deze in lijn zijn met de doelen in het kader van NOVEX 'Rotterdams Havengebied' en hoe deze ontwikkelingen passen in het totale energieplan.

Graag ontvang ik uw reactie op mijn geuite zorg.
Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]