

REACTIE GEMEENTE ROTTERDAM OP CONCEPT-AANVULLINGSWETTEN BODEMEN EN GELUID

Datum: 17 mei 2016
Afzender: Raymond van Praag, teamleider Bestemmingsplannen en Milieu
(Stadsontwikkeling Rotterdam)

Door middel van een internetconsultatie heeft u belangstellenden de gelegenheid geboden om een reactie te geven op de Aanvullingswetten Geluid en Bodem van de Omgevingswet. Rotterdam hecht vanzelfsprekend veel belang aan een goed functionerende Omgevingswet en maakt daarom graag gebruik van de gelegenheid om te reageren. Omdat onze Regionale Uitvoeringsdienst DCMR Milieudienst Rijnmond u – vanuit zijn inhoudelijke deskundigheid – rechtstreeks een gedetailleerde reactie op de wetteksten toezendt, beperk ik mij in deze notitie tot enkele meer algemene opmerkingen.

Daarbij wil ik allereerst aangeven dat Rotterdam de samenwerking met uw ministerie, G4, VNG en IPO bij totstandkoming van eerdere milieuwet- en regelgeving (zoals bij SWUNG) altijd als zeer waardevol (en prettig) heeft ervaren. Graag pakken wij die draad weer op, te beginnen met de dossiers geluid en bodem die nu aan de orde zijn.

Rotterdam is geen gemiddelde stad, ook niet op het gebied van milieu. Het omvangrijke en complexe haven- en industriegebied en het feit dat Rotterdam destijds bij de wederopbouw de auto ruim baan kon geven, zorgen van oudsher voor forse opgaven op het gebied van milieu. Daarbij gaat het (naast bijvoorbeeld het luchtdossier) onder meer over (gecumuleerd) geluid afkomstig van industrie, autoverkeer, spoor en luchthaven. Met name op het gebied van geluidreductieplafonds is sprake van een aantal onduidelijkheden. Zo is niet duidelijk waar bijvoorbeeld bevoegdheden liggen wanneer sprake is van een zone die deels in een buurgemeente ligt. In zijn reactie heeft de DCMR dit soort vragen nader gedefinieerd. Daarbij spreekt het voor zich dat Rotterdam en de DCMR graag bij de verdere uitwerking van dit soort zaken worden betrokken.

Zoals al aangegeven maakt niet alleen het haven- en industriegebied het geluidsdossier voor de gemeente Rotterdam complex. Ook bijvoorbeeld het feit dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een deel van de lokale spoorwegen in onze stad beheert, zorgt ervoor dat een aantal teksten in de aanvullingswet nader zou moeten worden gedefinieerd, in overleg met de betrokken organisaties.

Een ander voor Rotterdam relevant onderwerp dat bijzondere aandacht vergt betreft transitie. Hierbij doel ik niet alleen op de transitie van voormalige haventerreinen in woongebieden en de tijdelijke milieusituatie als gevolg daarvan, maar ook op de transitie van een hoofdspoor naar een lokaal spoor (trein naar metro; Hoekse lijn) en het daarom moeten kunnen opheffen van een eerder vastgesteld geluidproductieplafond.

De bedrijvigheid in de haven, maar ook bijvoorbeeld de loodwitfabrieken, veroorzaakte in Rotterdam tevens een omvangrijke bodemverontreiniging die op een aantal locaties nog altijd leidt tot risico's voor humane, ecologische of verspreidingsrisico's. De teksten die nu tijdens deze consultatieronde worden gedeeld, zorgen in veel gevallen nog voor onduidelijkheid. Zo is niet duidelijk wat gebeurt met locaties die ernstig verontreinigd zijn maar waarvan de sanering niet spoedeisend is. De DCMR gaat in zijn reactie uitgebreid op dit soort vragen in.

Positief is dat Rotterdam (en de DCMR) sinds enige tijd constructief in gesprek zijn met uw ministerie over de toekomstige aanpak van het bodem-dossier. Rotterdam is daarbij van mening dat voor de nieuwe wetgeving het uitgangspunt moet zijn dat er geen stagnatie ontstaat van (ruimtelijke) ontwikkelingen van de stad en de haven, en tegelijk geen verwaarlozing van locaties waarvan de bodem verontreinigd is. De huidige bodemkwaliteit moet minimaal behouden blijven en waar mogelijk verbeterd. Rotterdam staat in vergelijking met de huidige systematiek een meer pragmatische aanpak voor, die zich richt op het stellen van prioriteiten afhankelijk urgentie, bodemgebruik en kwetsbare doelgroepen.

Net als bij geluid is het Rotterdamse havengebied ook ten aanzien van bodem een verhaal apart. Zoals bekend werkt Rotterdam o.a. met de provincie, Havenbedrijf Rotterdam en DCMR aan een gebiedsgerichte aanpak van de bodemverontreiniging in het havengebied met de Pilot Botlek. Omtrent de gevolgen van de Omgevingswet voor deze gebiedsgerichte aanpak is ook nog veel onduidelijk. De DCMR gaat daar (afgestemd met Rotterdam, het Havenbedrijf en de provincie) in zijn reactie uitgebreid op in. Rotterdam is daarbij van mening dat het van belang is dat de in het havengebied gevestigde bedrijven gestimuleerd moeten worden en blijven om de aanwezige verontreinigingen te saneren of te beheersen zodat er geen verdere verspreiding plaatsvindt.

Concluderend stel ik vast dat er in deze fase van het proces sprake is van nog erg veel onduidelijkheden. In de reactie die u van de DCMR ontvangt staan deze nauwkeurig beschreven. Ik ga ervan uit dat u de in die notities opgenomen vragen en suggesties ter harte neemt en geef u hierbij nogmaals aan dat Rotterdam (net als de organisaties met wie zij samenwerkt) graag met u meedenkt tijdens het vervolg van het proces.

De contactpersoon binnen de gemeente Rotterdam is Saskia Bartel (s.bartel@rotterdam.nl, tel. 06-12057592).