

Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het milieu-effectrapport
Open Beerdam

9 juni 1992

414-34



Aan de Minister van Verkeer en
Waterstaat,
d.t.v. de directeur-generaal van de
Rijkswaterstaat, Ir. G. Blom,
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
AK/IN 120039

uw brief
1 april 1992

ons kenmerk
U832-92/Sf/sb/414-35

onderwerp
milieueffectrapportage
Open Beerdam

Utrecht,
9 juni 1992

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie) in de gelegenheid advies uit te brengen over de inhoud van het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over het maken van een vrije scheepvaartverbinding van het Hartelkanaal naar het Beerkanaal.

Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan overeenkomstig artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne. Voor de hoofdpunten van het advies verwijs ik naar de samenvatting. Daarnaast vraag ik in het bijzonder uw aandacht voor het volgende.

Het Open Beerdamproject staat in zekere relatie tot het project Europoortkering met inbegrip van de Hartelkering. Beide activiteiten worden tegelijk in procedure gebracht. De Commissie waardeert het uit de startnotitie en de verschafte toelichting te hebben kunnen afleiden, dat een samenhangend beeld van de milieugevolgen van beide activiteiten gecoördineerd zal worden gepresenteerd.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage aan de totstandkoming van de richtlijnen te hebben geleverd. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik zult maken van haar advies.

dr. J.T. de Smidt,
voorzitter werkgroep m.e.r.
Open Beerdam

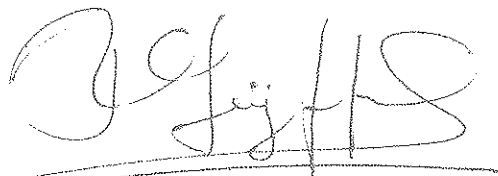
Advies voor richtlijnen
voor de inhoud van het
milieu-effectrapport
Open Beerdam

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over het maken van een vrije binnenscheepvaartverbinding van het Hartelkanaal naar het Beerkanaal.

Uitgebracht aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat d.t.v. de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. Open Beerdam

de secretaris,



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter,



dr. J.T. de Smidt

Utrecht, 9 juni 1992

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
SAMENVATTING	1
1. INLEIDING	3
2. PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN	4
3. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN	5
3.1 Algemeen	5
3.2 Beschrijving varianten	5
3.2.1 Algemeen	5
3.2.2 Doorgraving Beerdam	6
3.2.3 Doorgraving Beerdam tussen de Mississippihaven en de Hartelhaven en aansluiting resterende Beerdam op de zuidoever van het Hartelkanaal	6
3.2.4 Creëren van een vrije doorvaartopening ter hoogte van de Rozenburgse Sluis	6
3.2.5 Aanpassen Brielse Maasdijk	6
3.2.6 Aanpassen terreinen langs het Hartelkanaal	6
3.2.7 Aanpassen Hartelkanaal	6
3.2.8 Baggerwerkzaamheden	7
3.3 Milieubeschermdende maatregelen	7
3.4 Het meest milieuvriendelijke alternatief	7
3.5 De referentiesituatie	7
4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-GEVOLGEN	8
4.1 Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling	8
4.1.1 Het studiegebied	8
4.1.2 Autonome ontwikkeling van het milieu	8
4.2 Gevolgen voor het milieu	9
4.2.1 Algemeen	9
4.2.2 Prioriteiten en mate van detail bij de gevolgen per milieu-aspect	9
4.2.3 Voorspellingsmethoden	9
4.3 Te behandelen aspecten	10
5. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN/VARIANTEN	11
6. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF	12
7. SAMENVATTING VAN HET MER	13
8. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	13

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 1 april 1992 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Openbare bekendmaking in de Staatscourant d.d. 8 april 1992.
3. Projectgegevens.

SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Inleiding (hfdst. 1)

De gemeente Rotterdam en de directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat hebben het voornemen de toegankelijkheid van de Maasvlakte te verbeteren voor de binnenscheepvaart. Hiertoe zal de Beerdam worden doorgegraven om een scheepvaartverbinding te maken tussen het Hartelkanaal en het Beerkanaal.

Ook het creëren van een vrije doorvaartopening ter hoogte van de Rozenburgse Sluis leidt tot een verbetering voor de scheepvaart en wordt als variant in deze milieu-effectrapportage (m.e.r.) betrokken.

Voor de tracévaststelling van de vaarweg door de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt de Raad van de Waterstaat-procedure gevolgd waarin de m.e.r. overeenkomstig de bepalingen in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) wordt geïntegreerd. Dit advies betreft de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

Probleemstelling en doel, beleid en besluiten (hfdst. 2)

Bij de probleemstelling vraagt de Commissie onder andere aandacht voor de samenhang met mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het studiegebied.

Als doel van het voornemen is naar de mening van de Commissie te beschouwen het verbeteren van de toegankelijkheid van de Maasvlakte voor de binnenscheepvaart.

De beleidskaders moeten worden aangegeven, zodat duidelijk wordt welke speelruimte er nog is bij de besluitvorming. Daarnaast moet een overzicht worden gegeven van nog te nemen besluiten over het voornemen.

Alternatieven en varianten (hfdst. 3)

Voor de beschrijving van de *varianten* (zie startnotitie) onderscheidt de Commissie de volgende activiteiten:

- doorgraving van de Beerdam
- doorgraving Beerdam tussen de Mississippihaven en de Hartelhaven en aansluiting resterende Beerdam op de zuidoever van het Hartelkanaal
- creëren van een vrije doorvaartopening ter hoogte van de Rozenburgse Sluis
- aanpassen Brielse Maasdijk en terreinen langs het Hartelkanaal
- aanpassen Hartelkanaal en baggerwerkzaamheden.

De varianten moeten, waar relevant, in relatie worden gebracht met de Hartelkering.

Het *meest milieuvriendelijke alternatief* betreft het alternatief waarbij de doelstellingen worden bereikt, aan veiligheidseisen tegen overstromingen wordt voldaan en zo veel mogelijk natuurontwikkeling wordt bevorderd.

Bij de beschrijving van de *referentiesituatie* (de situatie die ontstaat als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen) kan uitgegaan worden van de aanleg van de SVKW en de Europoortkering.

Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieugevolgen (hfdst. 4)

De Commissie vraagt aandacht voor de volgende aspecten:

- bodem en water
- geluid
- lucht
- biotische aspecten
- ecotoxicologische aspecten
- landschappelijke effecten
- natuurbouw
- (externe) veiligheid
- overige aspecten.

De Commissie acht de mogelijke gevolgen voor levensgemeenschappen in en langs de Oude Maas het meest van belang.

Vergelijking van de alternatieven/varianten (hfdst. 5)

De verschillen en overeenkomsten in de gevolgen van de alternatieven/varianten moeten duidelijk worden gepresenteerd, waarbij de autonome milieu-ontwikkeling als referentiekader dient. Het verdient aanbeveling een gemotiveerde voorkeur in het MER aan te geven.

Leemten in kennis en evaluatie achteraf (hfdst. 6)

De leemten in kennis die zijn blijven bestaan moeten worden aangegeven.

Het is wenselijk dat het MER al een aanzet bevat tot een programma voor een systeem van kwaliteitsbewaking, dat aansluit op vigerende programma's en waarbij wordt uitgegaan van de in hfdst. 4 behandelde aspecten.

Samenvatting van het MER (hfdst. 7)

De samenvatting zal aan het bevoegd gezag en aan een zo breed mogelijk publiek voldoende inzicht moeten geven in de voorgenomen activiteit, de alternatieven en de milieugevolgen.

Vorm en presentatie van het MER (hfdst. 8)

Ten slotte doet de Commissie nog enkele aanbevelingen met betrekking tot de vorm en de presentatie van het MER.

1. INLEIDING

De gemeente Rotterdam en de directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat hebben het voornemen de toegankelijkheid van de Maasvlakte te verbeteren voor de binnenscheepvaart. Hiertoe zal de Beerdam worden doorgegraven om een scheepvaartverbinding te maken tussen het Hartelkanaal en het Beerkanaal. Hierdoor ontstaat een kortere en veiligere verbinding naar de Maasvlakte en kunnen toenemende wachttijden voor de Rozenburgse sluis worden voorkomen. Deze doorgraving is slechts mogelijk als de Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg en de Europoortkering (volgens variant 4), met inbegrip van de Hartelkering (verder Europoortkering genoemd) zijn gerealiseerd omdat de Beerdam op dat moment zijn waterkerende functie verliest.

Ook het creëren van een vrije doorvaartopening ter hoogte van de Rozenburgse Sluis leidt tot een verbetering voor de scheepvaart en wordt als variant in deze milieu-effectrapportage (m.e.r.) betrokken. Deze opening is alleen mogelijk als de Hartelkering ten oosten van de Rozenburgse Sluis wordt aangelegd.

Voor de tracévaststelling van de vaarweg door de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt de Raad van de Waterstaat-procedure gevolgd waarin de m.e.r. overeenkomstig de bepalingen in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) wordt geïntegreerd. Dit advies betreft de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

De m.e.r.-procedure ging van start op 8 april 1992 (zie bijlage 2). Per brief van 9 april 1992 werd de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de op te stellen richtlijnen (zie bijlage 1).

Het doel van het advies van de Commissie¹⁾ is de milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit af te bakenen en de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het MER aan te geven. Hierbij zijn in grote lijnen de inhoudseisen voor een MER volgens artikel 41j van de Wabm gevolgd.

1 Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is weergegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd.

2.

PROBLEEMSTELLING EN DOEL, BELEID EN BESLUITEN

Artikel 41j, lid 1, onder a van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

Probleemstelling en doel

Inzake de probleemstelling verdienen ten minste de volgende punten nadere uitwerking:

- Een beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling voor de binnenscheepvaart, zodat duidelijk wordt welke knelpunten er zijn.
- Duidelijk moet worden gemaakt wat de doelstelling van het voornemen is. Daartoe zullen criteria ontwikkeld moeten worden, waaraan de alternatieven kunnen worden getoetst.
Zoals aangegeven in de inleiding van dit advies is het eigenlijke doel van het voornemen naar de mening van de Commissie het verbeteren van de toegankelijkheid van de Maasvlakte voor de binnenscheepvaart.
- De samenhang met de besluitvorming over en de uitvoering van de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg (SVKW) en de Europoortkering en globaal de relatie met mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het studiegebied.

Beleidskaders

Vermeld dient te worden welke overheidsbesluiten reeds zijn genomen en welke openbaar gemaakte beleidsvoornemens beperkingen kunnen opleggen of randvoorwaarden kunnen stellen aan de betreffende besluiten waarvoor het MER is opgesteld, dit onder vermelding van de status van deze besluiten (hardheid; hoe lang geleden). Ook gemaakte afspraken zijn in dit verband van belang, waarbij moet worden aangegeven wat hun wettelijke basis is en of deze herroepbaar zijn.

De Commissie vraagt ondermeer aandacht voor:

- Wet op de waterhuishouding
- Waterhuishoudingsplannen
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren
- Wet bodembescherming
- Natuurbeleidsplan
- Natuurbeschermingswet
- Wetgeving met betrekking tot leidingstraten

Hieruit moet blijken welke speelruimte er nog is bij de besluitvorming over het doorgraven van de Beerdam en het creëren van een vrije doorvaartopening ter hoogte van de Rozenburgse Sluis.

Besluitvorming

In het MER wordt vermeld ten behoeve van welk besluit of besluiten het MER is opgesteld en dienstig kan zijn en door wie of welke overheidsinstantie(s) deze besluiten zullen worden genomen. Tevens dient te worden beschreven volgens welke procedure(s) dit geschiedt en hoe de procedures op elkaar zullen worden afgestemd. Evenzeer dient te worden aangegeven welke besluiten in een later stadium nog zullen (moeten) worden genomen om de voorgenomen activiteit te kunnen realiseren.

Hierbij zijn met name van belang:

- wijziging van de thans geldende bestemmingsplannen
- bouw- en aanlegvergunning
- ontgrondingsvergunning
- vergunning op grond van het Keur van het Waterschap De Brielse Dijk-ring en op grond van de Waterstaatswet 1900
- eventueel vergunningen op grond van de Afvalstoffenwet of de Wet chemische afvalstoffen.

3. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

Artikel 4 Ij, lid 1, onder b van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen"*.

3.1 Algemeen

In de startnotitie worden vier varianten gegeven:

- A. Verwijdering Beerdam over ca. 1000 meter
- B. Idem als A en tevens het aansluiten van de resterende Beerdam op de zuidoever van het Hartelkanaal en het afgraven van het deel van de Beerdam tussen de Mississippihaven en de Hartelhaven.
- C. Idem als A en tevens het creëren van een vrije doorvaartopening ter hoogte van de Rozenburgse Sluis.
- D. Idem als B en tevens het creëren van een vrije doorvaartopening ter hoogte van de Rozenburgse Sluis.

De keuze voor deze varianten moet in het MER worden gemotiveerd.

3.2 Beschrijving varianten

3.2.1 Algemeen

Bij de verschillende varianten zijn de volgende activiteiten te onderscheiden:

1. Doorgraving Beerdam (par. 3.2.2);
2. Doorgraving Beerdam tussen de Mississippihaven en de Hartelhaven en aansluiting resterende Beerdam op de zuidoever van het Hartelkanaal (par. 3.2.3);

